
Datum: 23.01.2020
Gericht: Verwaltungsgericht Gelsenkirchen
Spruchkörper: 17. Kammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 17 K 4015/18
ECLI: ECLI:DE:VGGE:2020:0123.17K4015.18.00

Schlagworte: Abschleppmaßnahme, Elektrofahrzeug, Sonderparkplatz
Normen: EmoG § 2, EmoG § 3 Abs. 4, VwVG NW § 77 Abs. 1, StVO § 45 Abs. 1g; StVO § 42 Abs. 2 Anlage 3, Zeichen 314

Leitsätze:

1. Wird ein nicht elektrisch betriebenes Fahrzeug auf einem Sonderparkplatz für Elektrofahrzeuge abgestellt, rechtfertigt die damit einhergehende Funktionsbeeinträchtigung dieser Verkehrsfläche eine Abschleppmaßnahme regelmäßig auch ohne konkrete Behinderung eines im Sinne vom § 2 EmoG bevorrechtigten Fahrzeugs.

2. In einem solchen Fall gebietet auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in der Regel nicht die Einhaltung einer bestimmten Wartezeit.

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist wegen der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung i.H.v. 110 % des aufgrund dieses Urteils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor Beginn der Vollstreckung Sicherheit i.H.v. 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Tatbestand:

- 1
- 2 Der Kläger wendet sich gegen die Inanspruchnahme für die Kosten einer Abschleppmaßnahme durch die Beklagte.
- 3 Bedienstete der Beklagten stellten das Fahrzeug des Klägers vom Typ Audi Q7 mit dem amtlichen Kennzeichen E. – S. °°°°°° am 25. Mai 2018 um 18.01 Uhr im Bereich der L.--straße i.H. Hausnr. °°°° vor der örtlichen Sparda Bank in E1. am rechten Fahrbahnrand fest. In diesem Bereich sind zwei Parkplätze mit den Verkehrszeichen 314 (Parken) mit einem weißen Richtungspfeil nach rechts bzw. links ausgeschildert. Unmittelbar unter den Verkehrszeichen 314 angebracht ist jeweils ein weißes Zusatzzeichen, auf dem das Sinnbild eines Fahrzeugs mit einem Elektrostecker abgebildet ist. Am zur Fahrbahn gelegenen Gehwegrand befindet sich etwa in der Mitte der beiden gesondert gekennzeichneten Parkflächen eine Ladestation für Elektrofahrzeuge. Wegen der Einzelheiten der örtlichen Gegebenheiten wird auf die Lichtbilder im Verwaltungsvorgang (Bl. 7 des Verwaltungsvorgangs) verwiesen.
- 4 Ausweislich der Feststellungen im Abschleppbericht lag in dem Fahrzeug des Klägers keine Rufnummer aus und beauftragten die Außendienstmitarbeiter um 18:15 Uhr ein Abschleppunternehmen, das das Fahrzeug um 18:39 Uhr abschleppte. Der Kläger holte sein Fahrzeug noch am gleichen Tag vom Hof des Abschleppunternehmens um 19:50 Uhr ab, wobei er die fälligen Abschleppkosten nicht vor Ort entrichtete.
- 5 Unter dem 5. Juni 2018 hörte die Beklagte den Kläger zu der beabsichtigten Kosteninanspruchnahme an. Eine Reaktion darauf erfolgte nicht.
- 6 Mit Leistungsbescheid vom 18. Juli 2018 setzte die Beklagte die vom Kläger zu tragenden Abschleppkosten in Höhe von insgesamt 335,- € (222 Euro,- € laut Rechnung des Abschleppunternehmens zuzüglich einer Verwaltungsgebühr i.H.v. 115 €) fest. Zur Begründung führte sie im Wesentlichen aus: Das Fahrzeug sei auf einem Parkplatz abgestellt gewesen, der durch entsprechende Verkehrszeichen ausschließlich elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorbehalten sei. Für die Inanspruchnahme und zur Erkennbarkeit dieser Bevorrechtigung sei für Fahrzeuge der zusätzliche Kennbuchstabe „E“ auf dem Kennzeichen erforderlich. Über ein solches verfüge das klägerische Fahrzeug nicht. Infolge der dadurch ausgelösten Funktionsbeeinträchtigung habe das verkehrsordnungswidrig abgestellte Fahrzeug abgeschleppt werden dürfen, da ein Verfügungsberechtigter in der Nähe des Fahrzeugs nicht erreichbar gewesen sei.
- 7 Gegen den Bescheid hat der Kläger am 2. August 2018 Klage erhoben.
- 8 Zur Begründung macht er mit umfänglichen Erwägungen geltend, dass der Kostenbescheid rechtswidrig sei. Der bloße Parkverstoß rechtfertige keine Abschleppmaßnahme. Eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung habe nicht vorgelegen. Die Abschleppmaßnahme sei insbesondere unverhältnismäßig gewesen. Die Beklagte habe nicht einmal versucht, den Fahrer des Fahrzeugs ausfindig zu machen und lediglich 14 Minuten bis zur Beauftragung des Abschleppunternehmens zugewartet. Es sei davon auszugehen dass er das Fehlen des Fahrzeugs gegen 19:00 Uhr bis 19:15 Uhr bemerkt habe, also ca. 25 Minuten nach Beendigung des Abschleppvorgangs. Bei verhältnismäßiger Wartezeit wäre die Abschleppmaßnahme nicht erforderlich gewesen. Diese sei insbesondere auch unangemessen. Die Beklagte verkenne, dass die einschlägigen Verkehrszeichen das Parken und/oder Laden von Elektrofahrzeugen erlaube. Die streitgegenständlichen Parkplätze

dienten folglich auch dem schlichten Parken derartiger Fahrzeuge. Hinzu komme, dass hinter seinem abgeschleppten PKW eine weitere Park- bzw. Ladefläche für Elektrofahrzeuge frei gewesen sei. Damit habe weder eine konkrete Behinderung noch eine Funktionsbeeinträchtigung vorgelegen. Auch befänden sich in unmittelbarer Nähe zu der Ladestation L.--straße zahlreiche weitere Ladestationen im Innenstadtbereich von E1. , sodass die Nutzer von Elektrofahrzeugen auch andere Lademöglichkeiten hätten nutzen können. Die Abschleppmaßnahme sei mithin keinesfalls unaufschiebbar gewesen. Die rein formalistische Betrachtungsweise, dass der abgeschleppte PKW über kein „E“-Kennzeichen verfüge, lasse die notwendigen Einzelwürdigung vermissen und werde dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sowie dem Eingriff in sein Eigentum nicht gerecht. Die Situation sei mit Parkverstößen vor Feuerwehreinfahrten oder auf Behindertenparkplätzen in keiner Weise vergleichbar. Auch habe er mangels entsprechender Hinweise nicht mit einer Abschleppmaßnahme rechnen müssen.

Der Kläger beantragt, 9
den Leistungsbescheid des Oberbürgermeisters der Stadt E1. vom 18. Juli 2018 10
aufzuheben.

Die Beklagte beantragt, 11
die Klage abzuweisen. 12

Zur Begründung wiederholt und vertieft sie im Wesentlichen ihr Vorbringen aus dem 13
streitbefangenen Bescheid. Ergänzend weist sie darauf hin, dass der parkvorberechtigte
Benutzerkreis darauf vertrauen können müsse, dass der gekennzeichnete Parkraum ihnen
unbedingt und jederzeit zur Verfügung stehe. Das werde nur gewährleistet, wenn die für
elektrische Fahrzeuge ausgewiesenen Parkplätze jederzeit von nicht parkberechtigten
Fahrzeugen freigehalten würden. Eine Funktionsbeeinträchtigung liege deshalb auch dann
vor, wenn von mehreren ausgewiesenen Sonderparkzonen lediglich einer durch ein nicht
bevorrechtigtes Fahrzeug genutzt werde. Die Funktion der Sonderparkplätze für
Elektrofahrzeuge beziehe sich nicht ausschließlich auf die Möglichkeit, dort Strom zu laden.

Mit Beschluss vom 29. Mai 2019 hat die Kammer den Rechtsstreit auf den Berichterstatter als 14
Einzelrichter übertragen. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird
auf den Inhalt der Gerichtsakte, einschließlich der gerichtlichen Hinweisverfügung des
Berichterstatters vom 6. November 2018 (Bl. 49 f GA) sowie der beigezogenen
Verwaltungsvorgänge der Beklagten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe: 15

Das Gericht entscheidet gemäß § 6 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung ? VwGO ? durch 16
den Einzelrichter.

Die Anfechtungsklage ist unbegründet. Der Leistungsbescheid vom 18. Juli 2018 ist 17
rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten, § 113 Abs. 1 S. 1 VwGO.

Der Kläger ist zurecht zu den Abschleppkosten (Gebühren und Auslagen) nach § 77 Abs. 1 18
des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen VwVG NRW in
Verbindung mit §§ 15 Abs. 1 Nr. 7, 20 Abs. 2 S. 2 Nr. 7, 8 der Verordnung zur Ausführung
des VwVG NRW - VO VwVG - herangezogen worden.

Wegen der Einzelheiten der Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die den Beteiligten bekannte gerichtliche Hinweisverfügung des Berichterstatters vom 6. November 2018 Bezug genommen. Daran ist auch unter Würdigung des nachfolgenden klägerischen Vorbringens festzuhalten. Ergänzend ist folgendes anzumerken:

Durch das Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898) – EmoG - hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, Elektromobilität auf vielfältige Weise zu fördern, 20

vgl. hierzu: BayVGh, Beschluss vom 13. Juli 2018 – 8 CE 18.1071 -, juris. 21

Insbesondere ist in § 3 Abs. 4 Nr. 1. EmoG die mögliche Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen auch für das (bloße) Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen normiert worden, ohne dass mit dem Parkvorgang zwingend eine gleichzeitige Ladetätigkeit einhergehen müsste. Die gesetzliche Ermächtigung (vgl. § 3 Abs. 5 EmobG) ist durch die Fünzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 15. September 2015 (BGBl. I. S. 1573) u.a. in Art. 2 Ziff. 2 und 6 durch Einfügung des § 45 Abs. 1g und Anfügung der Nummer 3. a) in Spalte 3 der laufenden Nummer 7 zur Anlage 3 dahingehend umgesetzt worden, dass „Durch Zusatzzeichen die Parkerlaubnis zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge beschränkt sein (kann)“. 22

Auf einem nach dieser Maßgabe im hier fraglichen Bereich der L.--straße in E1. eingerichteten Sonderparkplatz für Elektrofahrzeuge war das klägerische Fahrzeug abgestellt, obwohl es kein elektrisch betriebenes Fahrzeug in diesem Sinne ist (vgl. zur Begriffsbestimmung § 2 EmoG). Die damit einhergehende Verkehrsordnungswidrigkeit stellt der Kläger auch nicht in Abrede. 23

Nach der höchst- und obergerichtlichen Rechtsprechung ist regelmäßig ein Abschleppen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge geboten, wenn sie andere Verkehrsteilnehmer behindern. Eine derartige Behinderung ist bereits dann gegeben, wenn Verkehrsflächen in ihrer Funktion beeinträchtigt sind. 24

BVerwG, Beschluss vom 18. Februar 2002 – 3 B 149/01 –, juris; OVG NRW, Beschluss vom 20. Dezember 2012 – 5 A 2802/11 –, juris, jeweils zu Abschleppmaßnahmen bei sog. Gehwegparken. 25

So liegt es auch hier. Entgegen der Auffassung des Klägers wurde durch das unberechtigte Parken und die damit bereits eingetretene Störung der öffentlichen Sicherheit in Gestalt einer Verletzung der Rechtsordnung die mit der Ausweisung des Sonderparkplatzes verbundene Funktion, das – bloße - Parken von allein berechtigten Elektrofahrzeugen zu ermöglichen, beeinträchtigt. Die damit einhergehende Funktionsbeeinträchtigung dieser Verkehrsfläche rechtfertigte die Abschleppmaßnahme. Der parkvorberechtigte Personenkreis soll darauf vertrauen können, dass der gekennzeichnete Parkraum diesem jederzeit zur Verfügung steht. Ein Abschleppvorgang ist deshalb auch ohne konkrete Beeinträchtigung des bevorrechtigten Personenkreises grundsätzlich nicht unangemessen. Das findet seine Rechtfertigung darin, dass in aller Regel zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Erlass einer Abschleppanordnung weder absehbar ist, wann das nächste parkberechtigte (Elektro-) Fahrzeug dort eintreffen wird, noch eingeschätzt werden kann, wann der Verantwortliche das dort unberechtigt abgestellte Fahrzeug selbst wegfahren wird. Ebenfalls ist die Abschleppmaßnahme nicht deshalb unverhältnismäßig, weil das Vorhandensein eines Sonderparkplatzes für Elektrofahrzeuge den diesbezüglichen Fahrern keine Gewähr dafür bietet, diesen Platz auch immer nutzen bzw. einen freien vorfinden zu können. 26

Vgl. zur Funktionsbeeinträchtigung bei Taxiständen: BVerwG, Urteil vom 09. April 2014 – 3 C 5/13 –, juris, RdNr. 20 u. 22; zu Sonderparkplätzen für Elektrofahrzeuge: VG Hamburg, Gerichtsbescheid vom 25. Mai 2018 – 2 K 7467/17 –, juris.

Vorliegend gilt nichts anderes. Insbesondere war nicht offenkundig, dass mit einer Inanspruchnahme der ausgewiesenen Parkfläche durch bevorrechtigte Elektrofahrzeuge an einem Freitag nach 18.00 Uhr nicht mehr zu rechnen war. 28

Unerheblich ist hiernach, dass zum Zeitpunkt der Fertigung der Ablichtungen der Örtlichkeit im Rahmen der Dokumentation des Abschleppberichts auf der unmittelbar angrenzenden Parkfläche ein zweiter Sonderparkplatz für Elektrofahrzeuge frei gewesen sein mag und sich nach dem unwidersprochen gebliebenen klägerischen Vorbringen im nahen örtlichen Bereich weitere Sonderparkplätze bzw. Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge befinden mögen. 29

Auch die Ausführungen zu einer vermeintlich ungenügenden Wartezeit verfangen nicht. Das gilt umso mehr, als zufolge der insoweit ohnehin vage gebliebenen Ausführungen des Klägers der Fahrzeugführer etwa gegen 19.00 Uhr bis 19:15 Uhr das Fehlen des Fahrzeugs bemerkt habe, mit anderen Worten erst zu diesem Zeitpunkt am Abstellort in der L.--straße erschienen sein dürfte. Selbst bei Einhaltung einer Wartezeit von 30 Minuten wäre der Einleitung des Abschleppvorgangs folglich nicht vermieden worden. Bereits hinsichtlich einer derartigen Wartezeit hat aber bereits das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, dass eine solch lange Wartezeit eine effektive und zugleich wirtschaftliche Überwachung des ruhenden Verkehrs durch die Bediensteten der Ordnungsbehörde erheblich beeinträchtigen würde, 30

BVerwG, Urteil vom 9. April 2014, a.a.O., RdNr. 28. 31

Anhaltspunkte dafür, dass der Kläger bzw. der Fahrzeugführer vor Einleitung der Abschleppmaßnahme hätte ermittelt und ohne weitere Verzögerung dazu bewegt werden können, das Fahrzeug aus dem Bereich des Parkverbots zu entfernen, sind nicht ersichtlich. Aus dem im Verwaltungsvorgang befindlichen Abschleppbericht wird zudem deutlich, dass die verantwortlichen Außendienstmitarbeiter – ohne Erfolg - zumindest überprüft haben, ob eine (Mobil-)Telefonnummer des Fahrzeugführers auffindbar gewesen wäre. 32

Soweit der Kläger sinngemäß eingewendet hat, Elektrofahrzeuge und die für diese eingerichteten Sonderparkplätze seien weniger schutzwürdig bzw. die mit dem Aufsuchen eines anderweitigen Parkplatzes verbundenen Beeinträchtigungen seien für den betroffenen Personenkreis weniger gravierend als bspw. in Fällen des verkehrsordnungswidrigen Parkens auf Sonderparkplätzen für Schwerbehinderte und er deshalb allenfalls ein Verwarnungsgeld als verhältnismäßig ansehe, nicht aber die mit einem Abschleppvorgang einhergehenden weiteren Belastungen, setzt er in unzulässiger Weise seine eigene Bewertung an die Stelle des Gesetzgebers. Der Gesetzgeber hat durch die Regelungen im Elektromobilitätsgesetz deutlich gemacht, dass er der Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im Allgemeinen und u.a. dem bevorzugten Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen im Besonderen eine hohe Bedeutung beimisst. Eine gegenteilige Bewertung steht dem Verkehrsteilnehmer nicht zu. Dies gilt umso mehr als die Auffassung des Klägers die Gefahr begründet, dass Verkehrsteilnehmer unter Inkaufnahme eines Verwarnungs- bzw. Bußgeldes, aber in Erwartung eines jedenfalls vorübergehenden "Abschleppschutzes", entsprechende Verkehrsverstöße begehen. Einer solchen negativen Vorbildwirkung wird durch ein zeitnahes Abschleppen entgegengewirkt. Das Bundesverwaltungsgericht hat ausdrücklich betont, dass derartige Gedanken der Generalprävention jedenfalls ergänzend in die Gesamtabwägung einfließen dürfen, 33

- Auch führen die nicht unerheblichen Kosten und sonstigen Erschwernisse nicht zur Unverhältnismäßigkeit der streitigen Kostenforderung. Denn diesen Belangen des Betroffenen kommt in aller Regel, und so auch vorliegend, kein höheres Gewicht zu als dem vom Normgeber anerkannten öffentlichen Interesse, die Förderung von Elektrofahrzeugen durch vielfältige gesetzliche Maßnahmen, u.a. durch die Schaffung von besonderen Parkmöglichkeiten zu fördern. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Fahrer des verbotswidrig abgestellten Fahrzeugs die Ursache für die ihn bzw. den Fahrzeughalter treffenden nachteiligen Folgen selbst gesetzt hat. 35
- Erweist sich die angeordnete Abschleppmaßnahme damit als rechtmäßig, konnte der Kläger für die Kosten der Abschleppmaßnahme als Fahrzeugführer (§ 17 Abs. 1 OBG NRW) bzw. als Fahrzeughalter (§ 18 Abs. 1 OBG NRW) – der Kläger hat in der mündlichen Verhandlung offen gelassen, ob er das Fahrzeug am Tattag geführt hat - in Anspruch genommen werden. 36
- Letztlich bewegt sich auch die Höhe der Kostenforderung der Beklagten im regelmäßig durch die Kammer in vergleichbaren Fallgestaltungen gebilligten Rahmen. Dahingehende Einwände hat der Kläger auch nicht substantiiert. 37
- Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 11, 711 der Zivilprozessordnung. 38