



Verwaltungsgericht Hamburg

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

- Klägerin -

Prozessbevollmächtigte(r):

g e g e n

die Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch die Behörde für
Inneres und Sport
-Polizei-
Landespolizeiverwaltung / LPV 52
Gebühren- und
Kostenangelegenheiten,
Überseering 35,
22297 Hamburg,

- Beklagte -

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 20, am 25. Mai 2023 im schriftlichen
Verfahren durch

[...]

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Klägerin.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe der festzusetzenden Kosten abwenden, falls nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Rechtsmittelbelehrung:

Innerhalb eines Monats nach Zustellung kann gegen dieses Urteil die Zulassung der Berufung beantragt werden.

Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzureichen.

Die Berufung ist nur zuzulassen,

- wenn ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
- wenn die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
- wenn die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
- wenn das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
- wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

Auf die Möglichkeit der Sprungrevision nach § 134 VwGO wird hingewiesen.

Tatbestand

Die Klägerin wendet sich gegen die Heranziehung für die Kosten einer Umsetzung im Rahmen eines Abschleppvorgangs.

Die Klägerin parkte ihr mit einem Verbrennungsmotor betriebenes Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen [...] am 1. September 2020 jedenfalls in der Zeit von 12:33 Uhr bis 12:42 Uhr auf einem Parkstreifen der Straße [...] auf der Höhe der Hausnummer 6b in [...] Hamburg.

Mit etwas Abstand links (Blickrichtung zur Häuserfront) von dem klägerischen Fahrzeug entfernt befand sich auf dem Parkstreifen ausweislich der in der Sachakte befindlichen Lichtbilder ein Schildermast mit dem Verkehrszeichen 314 (Parken) mit einem nach links und nach rechts weisenden weißen Doppelpfeil. Unmittelbar darunter angebracht war ein weißes Zusatzzeichen, auf dem ein Fahrzeug mit einem Elektrostecker abgebildet ist. Unmittelbar darunter befand sich ein zweites weißes Zusatzzeichen, auf dem eine Parkuhr mit der Angabe „2 Stunden“ zu sehen ist. Direkt darunter befand sich ein drittes Zusatzzeichen mit der Beschriftung „werktags von 9 bis 20 Uhr“. Unmittelbar vor dem Schildermast befand sich eine Ladesäule für Elektrofahrzeuge. Links von der Ladesäule war ein 5,20 Meter langer Bereich durch Bodenmarkierungen abgegrenzt. Auf der rechten Seite der Ladesäule, auf der sich das klägerische Fahrzeug befand, war diese Bodenmarkierung nicht vollständig vorhanden.

Gegen 12:33 Uhr beauftragte eine Polizeibeamtin der Beklagten einen Abschleppdienst mit der Umsetzung des klägerischen Fahrzeugs. Auf das Fahrzeug aufmerksam gemacht wurde die anordnende Polizeibeamtin durch eine Firma, welche an der betreffenden Stelle Bodenmarkierungen vornehmen wollte und dies aufgrund der Position des Fahrzeugs nicht durchführen konnte. Das Fahrzeug wurde gegen 13:14 Uhr verladen und in die [...] verbracht. Der beauftragte Abschleppunternehmer stellte der Beklagten hierfür einen Betrag in Höhe von 104,40 EUR in Rechnung.

Mit Gebührenbescheid vom 24. November 2020 setzte die Beklagte gegenüber der Klägerin eine Gesamtgebühr in Höhe von insgesamt 257,60 EUR fest, die sich aus einer Amtshandlungsgebühr in Höhe von 90,-- EUR, einem Gemeinkostenzuschlag in Höhe von 63,20 EUR und den Abschleppkosten in Höhe von 104,40 EUR zusammensetzte. Sie stellte fest, dass das klägerische Fahrzeug am 1. September 2020 von 12:33 bis 12:42 Uhr

verkehrsbehindernd gestanden habe. Denn es habe auf einem Parkplatz zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge an Ladesäulen geparkt. Diese hätten dadurch den Sonderparkplatz nicht nutzen können.

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2020 erhob die Klägerin Widerspruch gegen den Gebührenbescheid. Zur Begründung führte sie aus, dass ihr Fahrzeug zum Zeitpunkt der Anordnung nicht verbotswidrig abgestellt gewesen sei und es damit an einer Ermächtigungsgrundlage fehle. Es sei vorliegend völlig unklar gewesen, wie weit das Parkverbot gereicht habe. Dies sei weder durch Bodenmarkierungen noch durch die vorhandene Beschilderung ersichtlich gewesen. An der Stelle, wo sie ihr Fahrzeug abgestellt habe, seien Bodenmarkierungen überhaupt nicht vorhanden gewesen. Jedenfalls habe sie ihr Fahrzeug in einem ausreichenden Abstand zur Ladesäule geparkt. Dies gelte selbst dann, wenn man davon ausginge, dass zwischen ihrem Fahrzeug und der Ladesäule lediglich ein Abstand von 3,20 Meter verblieben wäre. Sie meine sich sogar zu erinnern, dass in dem Zeitpunkt, als sie ihr Fahrzeug an der betreffenden Stelle abgestellt habe, ein Elektrofahrzeug die Ladesäule zum Aufladen genutzt habe. Jedenfalls habe keine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs vorgelegen. Eine solche sei lediglich unterstellt worden, um der Firma die Durchführung der Bodenmarkierungsarbeiten zu ermöglichen. Dass die Beklagte versuche, die Abschleppanordnung nachträglich zu rechtfertigen, ergebe sich schon daraus, dass sie die streitgegenständlichen Abstände erst im Widerspruchsverfahren habe ausmessen lassen. Im Zeitpunkt der Maßnahme hätten die Voraussetzungen einer Umsetzungsanordnung jedenfalls nicht vorgelegen.

Mit Widerspruchsbescheid vom 8. Juni 2021, der Klägerin zugestellt am 11. Juni 2021, wies die Beklagte den Widerspruch zurück. Zur Begründung trug sie vor, dass die Anordnung der Umsetzung des klägerischen Fahrzeugs rechtmäßig ergangen sei, da das Fahrzeug entgegen § 42 Abs. 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i.V.m. Anlage 3 lfd. Nr. 7 Spalte 3 jedenfalls zum Teil auf einem Sonderparkplatz für Elektrofahrzeuge gestanden habe. Die Sonderparkplätze seien durch das Verkehrszeichen 314 mit Zusatzschild Elektrofahrzeuge auch in Kraft gesetzt worden, etwaige Bodenmarkierungen seien hierfür nicht erforderlich. Die Klägerin habe ihr Fahrzeug so geparkt, dass lediglich ein Abstand von 3,21 Meter zur Ladesäule verblieben sei. Bei Berücksichtigung einer durchschnittlichen Fahrzeuglänge von 4,40 Meter sei damit nicht mehr genug Platz verblieben, um einem Elektrofahrzeug das Ein- und Ausparken zu ermöglichen. Dies hätte die Klägerin beim Abstellen ihres Fahrzeuges auch erkennen müssen. Ob das klägerische Fahrzeug dabei ein Elektrofahrzeug konkret beim Parken behindert habe, sei nicht entscheidend. Eine konkrete Behinderung sei

jedoch schon in der Behinderung der Fertigstellung der Markierungsarbeiten zu sehen. Dass die Klägerin einen Sonderparkplatz für Elektrofahrzeuge blockiert habe, sei auch schon zum Zeitpunkt der Abschleppanordnung festgestellt worden. Die erst nachträglich durchgeführten Ermittlungen hätten nur Verdeutlichungszwecken gedient.

Die Klägerin hat am 12. Juli 2021 Klage erhoben und ihr Vorbringen aus dem Widerspruchsverfahren wiederholt. Sie beantragt,

den Gebührenbescheid der Polizei Hamburg vom 24. November 2020 Aktenzeichen [...] über insgesamt 257,60 Euro, in Gestalt des Widerspruchbescheides der Polizei Hamburg vom 8. Juni 2021 zum Aktenzeichen [...], aufzuheben,

die Beklagte zu verurteilen, an sie Euro 257,60 nebst 5% über dem Basiszinsatz seit Klagerhebung zu zahlen,

die Zuziehung des Bevollmächtigten im Vorverfahren für notwendig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung verweist sie auf ihren Widerspruchsbescheid. Ergänzend führt sie aus, dass das jedenfalls teilweise Vorhandensein der Bodenmarkierung schon durch die in der Sachakte befindlichen Fotos bewiesen sei. Zudem hätte die Klägerin aufgrund der bereits vollständig vorhandenen Parkplatzmarkierung auf der linken Seite der Ladesäule die freizuhaltende Länge eines Elektroparkplatzes erkennen können.

Die Beteiligten haben sich mit einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung einverstanden erklärt.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Gerichtsakte sowie die Sachakten, die bei der Entscheidung vorgelegen haben, Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Das Gericht entscheidet im Einverständnis der Beteiligten ohne mündliche Verhandlung (vgl. § 101 Abs. 2 VwGO).

II.

Die Klage hat keinen Erfolg. Sie ist zulässig (hierzu 1.), aber unbegründet (hierzu 2.).

1. Die Klage ist als Anfechtungsklage nach § 42 Abs. 1 Var. 1 VwGO statthaft. Soweit die Klägerin die anschließende Erstattung der bereits erbrachten Leistungen durch die Behörde begehrt, handelt es sich um einen Annexantrag mit Leistungsbegehren nach § 113 Abs. 1 Satz 2 VwGO.

Die Klägerin hat die Klage auch fristgerecht erhoben. Nach § 74 Abs. 1 Satz 1 VwGO muss eine Anfechtungsklage innerhalb eines Monats nach Zustellung des Widerspruchsbescheids erhoben werden. Die Zustellung erfolgte am 11. Juni 2021. Da das reguläre Ende der Klagefrist nach § 57 Abs. 2 VwGO i.V.m. §§ 222 Abs. 1 ZPO, 188 Abs. 2 BGB auf den 11. Juli 2021, einen Sonntag, fiel, endete die Frist gemäß § 222 Abs. 2 ZPO erst mit Ablauf des nächsten Werktages, hier Montag, der 12. Juli 2021.

2. Die Klage ist indes unbegründet. Die Klägerin kann die Aufhebung der angefochtenen Bescheide nicht verlangen, da diese rechtmäßig sind (hierzu unter a)). Eine Erstattung der erbrachten Leistungen kann die Klägerin deshalb nicht verlangen (hierzu unter b)).

a) Der streitgegenständliche Kostenbescheid vom 24. November 2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 8. Juni 2021 ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die Beklagte hat die Klägerin durch die Gebührenerhebung zu Recht für die durch das Abschleppen in Form der Umsetzung ihres Fahrzeugs verursachten Kosten in Anspruch genommen.

Rechtsgrundlage für die Heranziehung zu den Kosten im Gebührenbescheid sind § 13 Abs. 2 Satz 1, Abs. 4 des Hamburgischen Verwaltungsvollstreckungsgesetzes (HmbVwVG) i.V.m. §§ 2 Abs. 1 Satz 1, 3 Abs. 1 Nr. 4 des Hamburgischen Gebührengesetzes (GebG) i.V.m. § 1 Abs. 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen auf dem Gebiet der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (GebOSiO) und dessen Anlage 1, Nr. 28 Var. 1 (bezogen auf die Amtshandlungsgebühr), §§ 1 Abs. 1, 5 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 GebG (bezogen auf

die Abschleppkosten als besondere Auslagen) und § 5 Abs. 5 Satz 1 GebG i.V.m. § 1 Verordnung über die Höhe von Gemeinkostenzuschlägen (GemKostV) (bezogen auf den Gemeinkostenzuschlag), jeweils in der Gültigkeit zum maßgeblichen Zeitpunkt der Umsetzung am 1. September 2020.

Der Gebührenbescheid ist formell rechtmäßig. Insbesondere ist es unschädlich, dass die Klägerin vor Erlass des Gebührenbescheides nicht nach Maßgabe des § 28 Abs. 1 HmbVwVfG angehört worden ist. Dabei kann dahingestellt bleiben, ob eine Anhörung möglicherweise nach § 28 Abs. 2 HmbVwVfG entbehrlich war. Selbst im Fall eines Verstoßes gegen die Anhörungspflicht ist dieser jedenfalls geheilt worden. Ein Verstoß gegen die Anhörungspflicht gilt gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 HmbVwVfG dann als geheilt, wenn die erforderliche Anhörung des Beteiligten bis zum Abschluss des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens nachgeholt wird. Dies ist beispielsweise anzunehmen, wenn dem Betroffenen im Widerspruchsverfahren Gelegenheit gegeben wird, sich zu der Verfügung der Behörde zu äußern (vgl. VG Hamburg, Beschl. v. 1.3.2002, 13 VG 3942/2001, juris Rn. 23). So lag der Fall hier.

Der Gebührenbescheid ist auch materiell rechtmäßig. Die Voraussetzungen der § 13 Abs. 2 Satz 1, Abs. 4 HmbVwVG i.V.m. §§ 2 Abs. 1 Satz 1, 3 Abs. 1 Nr. 4, 5 GebG haben im maßgeblichen Zeitpunkt vorgelegen. Die von der Beklagten am 1. September 2020 angeordnete und der Gebühren- und Auslagenerstattungsforderung zugrundeliegende Ersatzvornahme in Gestalt der Umsetzung des Fahrzeugs war rechtmäßig (hierzu unter aa)) und die Klägerin ist kostenpflichtig (hierzu unter bb)). Die Tatbestandsvoraussetzungen der maßgeblichen gebührenrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls erfüllt und die Kosten in ihrer Höhe nicht zu beanstanden (hierzu unter cc)).

aa) Rechtsgrundlage der Ersatzvornahme ist §§ 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 Nr. 3, 8 Abs. 1 Satz 1, 9 Abs. 1 Nr. 1, 11 Abs. 1 Nr. 1, 12 Abs. 1, 13, 27 Abs. 1 Nr. 1 HmbVwVG. Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 HmbVwVG kann die Vollstreckungsbehörde eine Handlung, deren Vornahme durch einen anderen möglich ist (vertretbare Handlung), im Wege der Ersatzvornahme ausführen oder ausführen lassen, wenn die Verpflichtung, diese Handlung vorzunehmen, nicht oder nicht vollständig erfüllt wird. Die Klägerin war vorliegend verpflichtet, ihr Fahrzeug von der betreffenden Stelle zu entfernen. Da die Klägerin dies nicht erfüllt hat, hat die Beklagte diese Handlung durch eine dritte Person – den Abschleppdienst Reinsch GmbH – ausführen lassen. Das vollstreckte Wegfahrgebot beruhte auf einem wirksamen und sofort vollziehbaren Verwaltungsakt [hierzu (1)]. Eine Fristsetzungs- und Hinweispflicht bestand ausnahmsweise nicht [hierzu (2)]. Die Vollstreckung war zudem gegen die richtige Person gerichtet [hierzu (3)] und die Auswahl der Ersatzvornahme als Zwangsmittel ist nicht

zu beanstanden [hierzu (4)]. Schließlich wurde der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt [hierzu (5)].

(1) Der vollstreckbare Verwaltungsakt ist im vorliegenden Fall das Parkverbot, das aus dem aufgestellten Verkehrszeichen 314 mit Zusatzzeichen nach Anlage 3, Abschnitt 3, laufende Nr. 7, Spalte 3 Nr. 3a) StVO i.V.m. § 42 Abs. 2 StVO folgt. Dadurch wurde das Parken auf dem streitgegenständlichen Parkplatz zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge beschränkt. Aus dieser Beschränkung folgt spiegelbildlich das Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge, verbunden mit dem kraft Gesetzes sofort vollziehbaren Gebot, ein unbefugt abgestelltes Fahrzeug zu entfernen. Es entspricht ständiger Rechtsprechung, dass von Verkehrszeichen ausgehende Gebote den unaufschiebbaren Anordnungen von Polizeivollzugsbeamten gleichstehen und entsprechend § 80 Abs. 2 Nr. 2 VwGO kraft Gesetzes sofort vollziehbar sind (vgl. BVerwG, Beschl. v. 7.11.1977, NJW 1978 S. 656; Beschl. v. 26.1.1988, NVwZ 1988 S. 623; OVG Hamburg, Urt. v. 22.2.2005, 3 Bf 25/02, juris Rn. 31).

Das Parkverbot ist als Allgemeinverfügung nach § 35 Satz 2 HmbVwVfG durch Aufstellung (vgl. § 45 Abs. 4 StVO) zudem auch der Klägerin gegenüber wirksam nach § 43 Abs. 1 HmbVwVfG bekanntgegeben worden. Insbesondere sind die Anforderungen des Sichtbarkeitsgrundsatzes erfüllt. Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr äußern ihre Rechtswirkung gegenüber jedem von der Regelung betroffenen Verkehrsteilnehmer, gleichgültig, ob er das Verkehrszeichen 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 Ge- oder Verbot durch ein Verkehrszeichen verlautbart wurde (vgl. BVerwG, Urt. v. 6.4.2016, 3 C 10/15, juris Rn. 21). Auch liegen die Anforderungen für die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge nach § 45 Abs. 1g StVO und § 3 Abs. 1, Abs. 4 Nr. 1 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898, EmoG) – hiernach ist insbesondere eine Bevorrechtigung für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen möglich – vor.

Das klägerische Fahrzeug befand sich – jedenfalls teilweise – in dem räumlichen Geltungsbereich dieses Parkverbots. Dass die Bodenmarkierung auf diesem Bereich nicht oder nur unvollständig vorhanden war, steht dem nicht entgegen. Denn das Parkverbot folgt allein aus dem Verkehrszeichen 314 mit Zusatzzeichen nach Anlage 3, Abschnitt 3, laufende

Nr. 7, Spalte 3 Nr. 3a) StVO i.V.m. § 42 Abs. 2 StVO. Der Bodenmarkierung kommt hingegen keine Verkehrszeichenqualität zu (vgl. VG Hamburg Urt. v. 22.5.2018, 3 K 5435/17 n.v. S. 7). Die fehlende Bodenmarkierung führt aufgrund der hinreichend verständlichen Beschilderung unter Berücksichtigung des Standortes der Beschilderung und der Ladesäule auch nicht dazu, dass das Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge auf dem entsprechenden Bereich nicht erkennbar oder unverständlich gewesen ist. Bei der Beurteilung dessen ist auf den Verständnishorizont des Verkehrsteilnehmers als Adressat der Regelung abzustellen. Für den Verkehrsteilnehmer muss unter Beachtung der ihn treffenden erforderlichen Sorgfalts- und Informationspflicht zweifelsfrei zu erfassen sein, was von ihm verlangt wird, weil nur eindeutige und klare Regelungen es ihm möglich machen, sich normgerecht zu verhalten (vgl. Haus in: NK - Gesamtes Verkehrsrecht, StVO Anh. 5 § 53 Rn. 17, beck-online). Soweit die Klägerin vorträgt, dass für einen Kraftfahrzeugfahrer völlig unklar gewesen sei, wie weit sich der durch den Richtungspfeil ausgewiesene Parkplatz zur rechten Seite der Ladesäule bzw. des Schildermastes erstreckte, dringt sie mit diesem Einwand nicht durch. Aus der Verkehrsregelung ergab sich auch ohne die fertiggestellte Bodenmarkierung eindeutig, dass sich der räumliche Geltungsbereich des Parkverbots auch auf den Bereich erstreckte, auf dem sich das klägerische Fahrzeug befand. Dem Verkehrszeichen 314 war durch den nach links und rechts weisenden weißen Doppelpfeil sowie die Zusatzzeichen zu entnehmen, dass in beide Richtungen Parkraum für Elektrofahrzeuge vorgesehen ist. Offensichtlich erfasst waren damit jedenfalls die unmittelbar links und rechts angrenzenden Parkplätze (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 22.2.2019, 3 Bf 281/18.Z., n.v S. 5; VG Hamburg, Urt. v. 26.6.2020, 7 K 3109/18 n.v. S. 5). Dies ergab sich auch aus der Position der Ladesäule, die über zwei Ladepunkte verfügte. Zwar lässt sich dem Richtungspfeil allein nicht entnehmen, wie weit sich der für Elektrofahrzeuge ausgewiesene Bereich zur rechten Seite der Ladesäule bzw. des Schildermastes erstreckte und auch aus der sonstigen Gestaltung der örtlichen Verhältnisse ergab sich keine weitere ersichtliche künstliche oder natürliche Abgrenzung des Sonderparkplatzes für Elektrofahrzeuge von der übrigen, gegenüber sämtlichen Kraftfahrzeugen geöffneten Parkfläche. Auch die Straßenverkehrsordnung trifft keine konkreten Vorgaben betreffend die Länge eines auf ihrer Grundlage ausgewiesenen Parkplatzes. Insoweit ist aber auf die mit § 1 Abs. 2 StVO aufgestellte allgemeine Sorgfaltspflicht der Verkehrsteilnehmer zurückzugreifen. Demnach ist zu ermitteln, welche Parkfläche ein durchschnittlicher, verständiger, die nach § 1 Abs. 2 StVO erforderliche Sorgfalt an den Tag legenden Kraftfahrzeugfahrer verständiger Weise für erforderlich, aber auch ausreichend halten muss, um andere Verkehrsteilnehmern bei der zweckentsprechenden Nutzung des fraglichen Parkplatzes nicht i.S.v. § 1 Abs. 2 StVO zu behindern. Welchen Abstand dies im Einzelnen fordert, ist abhängig von den Umständen

des Einzelfalls, insbesondere der Beschaffenheit der betreffenden Parkfläche und den sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten des Ein- bzw. Ausparkvorgangs (VG Hamburg, Ur. v. 26.6.2020, 7 K 3109/18 n.v. S. 6). Zwar können vernünftigerweise weder eine Messung, noch die Kenntnis eines konkreten Wertes verlangt werden. Von einem durchschnittlichen Kraftfahrzeugfahrer, der die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet, dürfte aber zu erwarten sein, dass jedenfalls ein Bereich freigehalten wird, der es Fahrern von durchschnittlich langen Elektrofahrzeugen ermöglicht, den Parkplatz zweckentsprechend zu nutzen. Dies war vorliegend jedoch nicht der Fall. Auf den in der Sachakte befindlichen Fotos (S. 16 ff. der Sachakte) ist zu erkennen, dass das klägerische Fahrzeug zum Zeitpunkt der Abschleppmaßnahme mit der Front an einem am Straßenrand befindlichen Fahrradbügel grenzte. Der Abstand zwischen diesem Fahrradbügel und der Ladesäule beträgt ausweislich der durch die Beklagte nachträglich durchgeführten Ausmessung (S. 31 der Sachakte) 7,70 Meter. Bei Zugrundelegung einer Fahrzeuglänge von 4,427 Meter (was laut der ADAC-Fahrzeugdatenbank der Länge des Vorgängermodells des von der Beklagten herangezogenen Fahrzeugmodells entspricht und damit des von der Klägerin vorgetragenen Modells), verblieb zwischen dem klägerischen Fahrzeug und der Ladesäule nur noch ein Abstand von 3,273 Meter. Ein solcher Abstand macht schon das Parken für als Kleinstwagen eingestufte Elektrofahrzeugmodelle physisch unmöglich. Denn schon diese weisen laut der ADAC-Fahrzeugdatenbank Fahrzeuglängen von ca. 3,60 Meter auf (z.B. Renault Twingo Z.E., VW e-up!, Fiat 500e). Die Klägerin hätte bei einem derart geringen Abstand und mit Blick auf ihr eigenes Fahrzeug bereits mit bloßem Auge erkennen müssen, dass das Parken innerhalb der verbleibenden Fläche unmöglich war.

Dem Umstand, dass die Beklagte die Bodenmarkierungen zwischenzeitlich zur Klarstellung auch auf der rechten Seite der Ladesäule fertiggestellt hat, kommt insoweit keine maßgebliche Bedeutung zu. Es ist der Straßenverkehrsbehörde unbenommen, eine wirksame Parkregelung noch eindeutiger zu regeln (vgl. auch OVG Hamburg, Beschl. v. 22.2.2019, 3 Bf 281/18.Z., n.v.).

Auch der Vortrag der Klägerin, ihrer Erinnerung nach habe sich ein Fahrzeug an der Ladestation befunden als sie ihr Fahrzeug dort abgestellt habe, führt nicht zu einem anderen Ergebnis. Denn dies kann nicht in Zweifel ziehen, dass jedenfalls nicht genügend Platz verblieben ist, um Elektrofahrzeugen von durchschnittlicher Länge ein Ein- und Ausparken und damit die zweckentsprechende Nutzung des Parkplatzes zu ermöglichen und dass die Klägerin dies hätte erkennen können.

(2) Eine Fristsetzung und ein Hinweis auf die Anwendung von Zwangsmitteln (§ 8 HmbVwVfG) vor der Abschleppanordnung war gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 1 HmbVwVG entbehrlich. Danach kann von diesen Erfordernissen abgewichen werden, wenn eine Störung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung auf andere Weise nicht beseitigt werden kann. Dies war vorliegend der Fall. Denn mit dem Abstellen des Fahrzeugs an der betreffenden Stelle lag wegen Verstoßes gegen § 42 Abs. 2 StVO i.V.m. Anlage 3, Abschnitt 3, laufende Nr. 7, Spalte 3 Nr. 3a) StVO eine Störung der öffentlichen Sicherheit (Schutz der objektiven Rechtsordnung) vor. Auf andere Weise konnte diese nicht beseitigt werden. Insbesondere war ein Abwarten auf die völlig ungewisse Rückkehr der Klägerin nicht geboten. Polizeibedienstete sind grundsätzlich nicht verpflichtet, Ermittlungen nach dem Verbleib des Fahrzeugführers anzustellen, da deren Erfolg zweifelhaft ist und zu nicht absehbaren Verzögerungen führt (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 22.2.2005, 3 Bf 25/02, juris Rn. 36).

(3) Als Fahrzeugführerin konnte die Klägerin auch als Verhaltensverantwortliche und damit Pflichtige gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 HmbVwVG herangezogen werden.

(4) Die erfolgte Ersatzvornahme war das richtige Zwangsmittel im Sinne von §§ 11 Abs. 1 Nr. 1, 13 Abs. 1 Satz 1 HmbVwVG, da sie der Durchsetzung einer Verpflichtung zu einer vertretbaren Handlung – dem Wegfahren des Pkw aus dem für Verbrennerfahrzeuge geltenden Parkverbot – diente, die die pflichtige Klägerin nicht erfüllt hatte und die die Beklagte stattdessen von einer dritten Person ausführen ließ.

(5) Auch das grundsätzlich durch § 11 Abs. 1 HmbVwVG eingeräumte Entschließungs- und Auswahlermessen wurde fehlerfrei ausgeübt. Dieses war unter den vorliegenden Umständen dahingehend vorgezeichnet, dass eine Umsetzung erfolgen musste. Dies folgt aus der Wertentscheidung des Gesetzgebers in § 14 Abs. 1 Satz 2 SOG. Nach dieser Vorschrift wird ein verbotswidrig abgestelltes oder liegengebliebenes Fahrzeug in der Regel sichergestellt, wenn es die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt oder eine Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Verkehrsteilnehmer nicht auszuschließen ist und der vom Fahrzeug ausgehenden Gefahr nicht mit einer Umsetzung auf einen in unmittelbarer Nähe gelegenen freien und geeigneten Platz im öffentlichen Verkehrsraum begegnet werden kann. Daraus muss geschlossen werden, dass in der Regel zumindest eine Umsetzung erfolgen soll, wenn das Fahrzeug die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt oder eine Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Verkehrsteilnehmer nicht auszuschließen ist (ebenso VG Hamburg, Urt. v. 17.4.2019, 21 K 1539/18 und VG Hamburg, Urt. v. 8.11.2018, 1 K 4379/18). Dabei kann dahingestellt

bleiben, ob die Klägerin durch ihr verbotswidrig abgestelltes Fahrzeug konkret ein bevorrechtigtes Elektrofahrzeug am Parken und Laden gehindert hat. Denn bei der rechtswidrigen Inanspruchnahme von Parkraum, der Bevorrechtigten zur Verfügung stehen soll, darf ein Fahrzeug auch ohne konkrete Behinderung der bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer und ohne Einhaltung einer besonderen Wartezeit regelmäßig zwangsweise entfernt werden. Denn nur so kann dem mit der Einrichtung von bevorrechtigten Parkplätzen verfolgten Anliegen hinreichend effektiv Rechnung getragen werden. Die parkbevorrechtigten Benutzerkreise sollen nach der gesetzgeberischen Wertung darauf vertrauen können, dass der gekennzeichnete Parkraum ihnen unbedingt zur Verfügung steht. Zudem kann den Verkehrsordnungsbehörden nicht die Pflicht auferlegt werden, den Bedarf an freizuhaltenen Plätzen fortlaufend zu überprüfen und hiervon ein Einschreiten abhängig zu machen (vgl. die Rspr. bzgl. Taxenständen: BVerwG, Urt. v. 9.4.2014, 3 C 5/13, juris Rn. 11; zu Behindertenparkplätzen: BVerwG, Beschl. v. 11.8.2003, 3 B 74/03, juris Rn. 3; OVG Hamburg, Urt. v. 25.3.2003, 3 Bf 113/02, juris Rn. 32; OVG Münster, Beschl. v. 21.3.2000, 5 A 2339/99, juris Rn. 2 ff.). Diese Grundsätze sind auf die für bevorrechtigte Elektrofahrzeuge vorgesehenen Parkplätze zu übertragen. Denn auch deren Funktion wird nur gewährleistet, wenn sie jederzeit von nicht parkberechtigten Fahrzeugen freigehalten werden (vgl. VG Hamburg, Gerichtsbescheid v. 25.5.2018, 2 K 7467/17, juris Rn. 43; Urt. v. 5.7.2018, 14 K 8183/16, n.v.).

Auch der Umstand, dass die Maßnahme infolge eines Anrufs einer Firma, die an der betreffenden Stelle Bodenmarkierungsarbeiten durchführen wollte, angeordnet wurde, macht die Ermessensentscheidung nicht fehlerhaft. Denn die Berechtigung zum Einschreiten folgt bereits und für sich genommen aus dem Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen (Verstoß gegen § 42 Abs. 2 StVO i.V.m. Anlage 3, Abschnitt 3, laufende Nr. 7, Spalte 3 Nr. 3a) StVO). Dass auch die anordnende Polizeibeamtin von einem solchen Parkverstoß ausging, ergibt sich aus der Begründung des Gebührenberichts vom 1. September 2020 (S. 4 der Sachakte).

bb) Die Klägerin ist zudem die richtige Adressatin des streitgegenständlichen Gebührenbescheides. Nach § 13 Abs. 2 Satz 1 HmbVwVG sind die Kosten der Ersatzvornahme von der Klägerin als pflichtige Person im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 1 HmbVwVG zu tragen.

cc) Die Tatbestandsvoraussetzungen der maßgeblichen gebührenrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls erfüllt. Die Amtshandlungsgebühr [hierzu (1)], die Abschleppkosten als besondere Auslagen [hierzu (2)] und der Gemeinkostenzuschlag [hierzu (3)] sind dem Grunde und der Höhe nach nicht zu beanstanden.

(1) Gemäß § 1 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 Nr. 28 Var. 1 GebOSiO (in der zum Zeitpunkt der Entstehung der Gebührenschuld am 1. September 2020 maßgeblichen Fassung vom 3. Dezember 2019 (HmbGVBl. S. 448, 451)) durfte die Beklagte für Amtshandlungen im Zusammenhang mit der Umsetzung verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge die von ihr angesetzte Gebühr in Höhe von 90,-- EUR verlangen.

(2) Die Festsetzung der Auslagererstattung beruht auf §§ 1 Abs. 1, 5 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 GebG. Die Hinzuziehung des Abschleppunternehmens war für die Beklagte zur Durchführung der angeordneten Ersatzvornahme notwendig. Der im Bescheid vom 24. November 2020 geforderte Betrag in Höhe von 104,40 EUR entspricht dem vom Abschleppunternehmen in Rechnung gestellten Entgelt.

(3) Der Gemeinkostenzuschlag gemäß § 5 Abs. 5 Satz 1 GebG i.V.m. § 1 GemKostV durfte für die streitgegenständliche Umsetzung erhoben werden, weil der Beklagten aufgrund der Beauftragung des Abschleppunternehmens und in unmittelbarem Zusammenhang mit der Amtshandlung gemäß § 3 GebG Aufwendungen entstanden sind. Als Höhe des Gemeinkostenzuschlags sah § 1 GemKostV in der maßgeblichen Fassung vom 29. August 2006 (HmbGVBl. S. 493, 573) am 1. September 2020 einen Rahmen von 25,-- EUR bis 130,-- EUR vor. Rechtliche Bedenken gegen den von der Beklagten angesetzten Gemeinkostenzuschlag in Höhe von 63,20 EUR, der sich in dem vorgesehenen Rahmen bewegt, bestehen damit nicht.

b) Der auf Erstattung der gezahlten Gebühren gerichtete Leistungsantrag ist unbegründet. Der Klägerin steht kein Vollzugsfolgenbeseitigungsanspruch gerichtet auf die Zahlung der Abschleppkosten in Höhe von 257,60 EUR zu, da die Kosten - wie dargestellt - zu Recht erhoben wurde

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO in Verbindung mit §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO. Eine Entscheidung über den Antrag nach § 162 Abs. 2 Satz 2 VwGO, die Hinzuziehung des Bevollmächtigten im Vorverfahren für notwendig zu erklären, erübrigt sich angesichts der Kostenlast der Klägerin.