

HAMBURGISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

3 Bf 68/22
19 K 3339/21

3. Senat

Urteil vom 13. Dezember 2023

StVO
§§ 39 Abs. 10 Satz 1, 42
Nummer 7 der Anlage 3 zu § 42

Ein Richtzeichen 314 im Sinne der Nummer 7 der Anlage 3 zu § 42 StVO („Parken“), das in seinem unteren Teil einen von der Fahrbahn wegweisenden und einen zur Fahrbahn weisenden weißen Pfeil trägt, begründet zusammen mit einem Zusatzzeichen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des § 39 Abs. 10 Satz 1 StVO sowohl auf der vor ihm liegenden als auch auf der ihm nachfolgenden Strecke kein Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge, wenn auf der vor ihm liegenden Strecke nicht zugleich ein weiteres mit dem vorgenannten Zusatzzeichen kombiniertes Richtzeichen 314 aufgestellt ist, das den Anfang der Verbotsstrecke durch einen zur Fahrbahn weisenden Pfeil kennzeichnet.

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht

3 Bf 68/22
19 K 3339/21

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

hat das Hamburgische Oberverwaltungsgericht, 3. Senat, ohne mündliche Verhandlung am 13. Dezember 2023 durch

die Vorsitzende Richterin am Oberverwaltungsgericht
die Richterin am Oberverwaltungsgericht
den Richter am Verwaltungsgericht
den ehrenamtlichen Richter
den ehrenamtlichen Richter

für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird das aufgrund mündlicher Verhandlung vom 7. Januar 2022 ergangene Urteil des Verwaltungsgerichts Hamburg geändert.

Der Bescheid der Beklagten vom 31. August 2020 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 24. Juni 2021 wird aufgehoben.

Die Beklagte trägt die Kosten des gesamten Verfahrens.

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

Die Revision wird nicht zugelassen.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden (§ 133 Abs. 1 VwGO).

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils bei dem Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist beim Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht einzureichen.

Tatbestand

Die Klägerin wendet sich gegen ihre Heranziehung zu den Kosten für einen abgebrochenen Abschleppvorgang.

Am 16. Dezember 2019 parkte die Klägerin das von ihr gemietete – nicht elektrisch betriebene – Fahrzeug der Marke Ford Fiesta mit dem amtlichen Kennzeichen ... spätestens ab 11:25 Uhr bis mindestens 11:52 Uhr in der ...-Straße – einer in Richtung Süden verlaufenden Einbahnstraße – vor dem Gebäude mit der Hausnummer 16-17 in einer linksseitig von der Fahrbahn der Einbahnstraße schräg angeordneten Parkbucht.

In Höhe der unmittelbar nördlich angrenzenden, ebenfalls schräg angeordneten Parkbucht befand sich auf dem Gehweg eine Ladesäule zum Aufladen von zwei elektrisch betriebenen Fahrzeugen und ein Laternenmast, an dem das Verkehrszeichen 314-30 („Parken - Mitte (Aufstellung rechts)“) angebracht war. Darunter befand sich das Zusatzzeichen 1010-66 (Sinnbild eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs), ein Zusatzzeichen mit Bild 318 (Parkscheibe) und der Angabe „2 Std.“ sowie ein weiteres Zusatzzeichen mit der Beschriftung „werktags 9-20h“.

Nachdem der im Polizeidienst tätige Zeuge N. auf das von der Klägerin geparkte Fahrzeug um 11:25 Uhr aufmerksam geworden war, verfügte er um 11:52 Uhr dessen Umsetzung/Sicherstellung. Als das Abschleppfahrzeug der beauftragten R. GmbH um 12:07 Uhr am Ereignisort eintraf, war das von der Klägerin genutzte Fahrzeug nicht mehr dort. Unter dem 17. Dezember 2019 stellte die R. GmbH der Beklagten 55,93 Euro für den abgebrochenen Abschleppvorgang in Rechnung.

Mit Bescheid vom 31. August 2020 setzte die Beklagte gegenüber der Klägerin Gebühren und Auslagen in Höhe von insgesamt 202,83 Euro (Amtshandlungsgebühr in Höhe von 86,50 Euro; Gemeinkostenzuschlag in Höhe von 60,40 Euro; Kosten des Abschleppunternehmens in Höhe von 55,93 Euro) fest. Das Fahrzeug habe auf einem Parkplatz zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen an Ladesäulen geparkt. Elektrisch betriebene Fahrzeuge hätten dadurch den Sonderparkplatz nicht nutzen können.

Hiergegen erhob die Klägerin am 30. September 2020 Widerspruch und machte geltend, ihr sei am 16. Dezember 2019 und einen Tag später telefonisch ein Entgegenkommen bzw. Absehen von der Geltendmachung von Gebühren erklärt worden. Daher verstehe sie nicht, warum neun Monate später ein so hoher Betrag berechnet werde. Der Parkplatz sei frei gewesen, weder vor noch nach ihr habe ein Fahrzeug dort gestanden. Bauarbeiter hätten dort überall ihre Ausstattung verteilt. Ein Parkschild sei daher nicht erkennbar gewesen. Sie habe damals dringend ein Kreditinstitut aufsuchen müssen und sich deshalb über den freien Parkplatz gefreut. Nach ihrer Rückkehr seien keine Bauarbeiter mehr dort gewesen. Ein Abschleppfahrzeug habe sie nicht gesehen. Sie habe den vor Ort anwesenden Polizeibediensteten ihre Situation mit der Bitte um Verständnis geschildert. Auch bei einem darauffolgenden Telefonat habe sich die Beklagte entgegenkommend gezeigt.

Mit Widerspruchsbescheid vom 24. Juni 2021, zugestellt am 30. Juni 2021, wies die Beklagte den Widerspruch vom 30. September 2020 zurück. Zur Begründung führte sie im Wesentlichen aus, dass die Kosten zu Recht festgesetzt worden seien, die ihr durch die Abschleppanordnung entstanden seien. Die Anordnung, das Fahrzeug abschleppen zu lassen, sei rechtmäßig gewesen. Das Fahrzeug sei verbotswidrig abgestellt gewesen. Ausweislich der Feststellungen der beiden einschreitenden Polizeibediensteten sei das von der Klägerin genutzte Mietfahrzeug, bei dem es sich augenscheinlich nicht um ein Elektrofahrzeug gehandelt habe, zum Zeitpunkt des polizeilichen Einschreitens am Einsatzort auf einem Sonderparkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge geparkt worden, so dass dieser von berechtigten Fahrern eines Elektrofahrzeuges nicht habe bestimmungsgemäß zum Laden ihrer Elektrofahrzeuge in Anspruch genommen werden können. Dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt des polizeilichen Einschreitens auch tatsächlich auf einem der beiden sich am Ereignisort befindlichen Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge geparkt gewesen sei, werde durch die vorliegenden Fotos bestätigt. Durch das Verkehrszeichen 314-30 i.V.m. dem Zusatzschild „Elektrofahrzeuge“ werde eine Parkerlaubnis für elektrisch betriebene Fahrzeuge begründet und gleichzeitig das Parken entgegen der auf dem Zusatzschild angezeigten Beschränkung verboten. Für alle Fahrzeuge, die keine Elektrofahrzeuge seien, sei das Parken im Geltungsbereich dieser Verkehrszeichenkombination somit zu keiner Zeit erlaubt. Dabei sei das Verkehrszeichen 314-30 mit dem Zusatzschild „Elektrofahrzeuge“ und den Zusatzschildern über die zeitliche Beschränkung der Parkdauer am Ereignisort

auch deutlich erkennbar zwischen den betreffenden Parkplätzen direkt neben der Elektroladesäule angebracht und eindeutig den beiden Parkplätzen rechts und links (von der Fahrbahn aus gesehen) der Verkehrszeichenkombination zuzuordnen, so dass diese beiden Parkplätze rechts und links der Elektroladesäule auch eindeutig als Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge zu erkennen gewesen seien. Für einen durchschnittlichen Kraftfahrer sei bei Anwendung der im ruhenden Verkehr erforderlichen Sorgfalt im vorliegenden Fall durch einfache Umschau ohne weiteres zu erkennen gewesen, dass am Ereignisort eine Parkregelung zugunsten von Elektrofahrzeugen bestanden habe und diese sich – ausweislich der beiden Pfeile auf dem Verkehrszeichen 314 – auf die rechts und links (von der Fahrbahn aus gesehen) unmittelbar neben der Verkehrszeichenkombination befindlichen Parkplätze erstreckt habe. Dies werde auch durch den Standort der Elektroladesäule unmissverständlich deutlich. Auf das Vorliegen einer konkreten Behinderung komme es nicht an. Andere, die Klägerin weniger beeinträchtigende Mittel, als die Sicherstellung des Fahrzeuges anzuordnen, hätten nicht zur Verfügung gestanden. Mit ihrem Vortrag, sie habe bei der Polizei um ein Entgegenkommen und die Rücknahme der Ansprüche gebeten und auch noch vor Ort mit der Polizei gesprochen, könne die Klägerin nicht gehört werden. Ausweislich der im Widerspruchsverfahren eingeholten Stellungnahme des anordnenden Polizeibediensteten sei ihr telefonisch am 17. Dezember 2019 erklärt worden, dass die Gebühren bei einem abgebrochenen Abschleppvorgang geringer ausfallen würden als bei einer vollendeten Sicherstellung. Die Sicherstellungsanordnung sei im vorliegenden Fall auch verhältnismäßig.

Am 30. Juli 2021 hat die Klägerin Klage erhoben. Zur Begründung hat sie im Wesentlichen ihr Vorbringen aus dem Vorverfahren vertieft. Trotz ihrer Nachschau sei das vorhandene Verkehrszeichen nicht erkennbar gewesen. Sie habe sich noch vor Ort mit den Polizeibediensteten darauf geeinigt, dass der Abschleppvorgang abgebrochen werde, um weitere Kosten zu sparen. Als sie noch am selben Tag bei der Dienststelle der Polizei angerufen habe, sei ihr ein Entgegenkommen versichert worden, so dass sie nur das Bußgeld in Höhe von ca. 100,00 Euro zu tragen habe. Die getroffene Maßnahme sei jedenfalls unverhältnismäßig gewesen. Neben ihrem Fahrzeug sei ein Transporter abgestellt gewesen, der entweder ebenfalls kein Elektrofahrzeug oder zumindest für sie nicht erkennbar an der Ladestation angeschlossen gewesen sei. Aufgrund der „Zapfsäulen“ habe sie den Sonderparkplatz nicht als solchen erkennen können, da es solche Säulen auch an Tankstellen gebe. Weil es sich bei der genutzten Fläche um eine neue Form von Sonderparkplatz ge-

handelt habe, habe sie sie auch nicht sofort darauf schließen können, dass diese ausschließlich für Elektrofahrzeuge vorgesehen seien. Denn unterhalb des Parkschildes habe sich lediglich eine Zusatzbeschilderung befunden. Es sei auch davon auszugehen, dass der Polizeibedienstete ohne Zuwarten direkt ein Abschleppunternehmen beauftragt habe, da sie nur kurz die direkt am Parkplatz gelegene Bank aufgesucht habe und noch vor Eintreffen des Abschleppfahrzeugs zurückgekehrt sei. Eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung habe nicht vorgelegen; Elektrofahrzeuge könnten schließlich auch auf „normalen“ Parkplätzen abgestellt werden. Ein sofortiges Abschleppen sei hier unverhältnismäßig. Gleiches gelte für die Höhe der Gebühren, die vollkommen überzogen seien.

Die Klägerin hat beantragt,

den Gebührenbescheid der Polizei Hamburg vom 31. August 2020 und den Widerspruchsbescheid der Polizei Hamburg vom 24. Juni 2021 aufzuheben.

Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung hat sie auf die angegriffenen Bescheide Bezug genommen und ergänzend vorgetragen, die in Rede stehenden Verkehrszeichen hätten sich ausweislich der in der Akte vorhandenen Lichtbilder direkt vor dem linken Kotflügel des von der Klägerin genutzten Fahrzeugs befunden. Um auf den Gehweg zu gelangen, habe die Klägerin die Schilder passieren müssen. Das daneben parkende Fahrzeug habe die Verkehrszeichen nicht verdeckt, so dass für einen durchschnittlichen Kraftfahrer bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt erkennbar gewesen sei, dass es sich um eine Sonderparkfläche für elektrisch betriebene Fahrzeuge gehandelt habe. Der seitens der Klägerin angestellte Vergleich mit Zapfsäulen einer Tankstelle sei nicht nachvollziehbar. Soweit die Klägerin vorgetragen habe, nach Verkehrszeichen geschaut zu haben, sei dies eine Schutzbehauptung. Auf den in der Sachakte befindlichen Fotos seien die Schilder deutlich sichtbar, im Zeitpunkt des Einsatzes seien keine Auffälligkeiten feststellbar gewesen. Von einem kurzfristigen Parken könne nach Feststellung des Verstoßes um 11:25 Uhr und Anruf beim Abschleppunternehmen erst um 11:52 Uhr nicht die Rede sein. Als der Abschleppwagen um 12:07 Uhr vor Ort angelangt sei, sei das Fahrzeug bereits von der Klägerin entfernt worden. Eine Stornierung

des Abschleppauftrags sei nachweislich nicht erfolgt, was aber geschehen wäre, hätte die Klägerin zu dem anordnenden Polizeibediensteten Kontakt aufgenommen, bevor sie das von ihr genutzte Fahrzeug entfernt hätte. Die Höhe der im Gebührenbescheid geltend gemachten Kosten sei nicht zu beanstanden.

Nachdem das Verwaltungsgericht die Klägerin persönlich angehört und durch die Vernehmung der Zeugen N. und G. Beweis erhoben hatte, hat es durch Urteil aufgrund mündlicher Verhandlung vom 7. Januar 2022, der Klägerin zugestellt am 25. Januar 2022, die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es u.a. ausgeführt, dass die Anordnung der Sicherstellung des Fahrzeugs rechtmäßig gewesen sei. Die Klägerin habe das Fahrzeug verbotswidrig geparkt. Das mit einem Verbrennungsmotor betriebene Fahrzeug habe am 16. Dezember 2019 im Zeitpunkt der Sicherstellungsanordnung unter Verstoß gegen die lfd. Nr. 7 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO auf einem Sonderparkplatz für Elektrofahrzeuge geparkt. Das Parkverbot sei der Klägerin gegenüber durch Bekanntgabe wirksam geworden. Ein durchschnittlicher Kraftfahrer hätte bei Einhaltung der erforderlichen Sorgfalt die Beschilderung wahrnehmen können. Weder verstoße die Regelung zum ruhenden Verkehr in ihrer Kombination aus einem Richtzeichen mit drei Zusatzzeichen gegen den Grundsatz der Sichtbarkeit und Erfassbarkeit noch spiele der Umstand, ob die Klägerin ortsansässig sei, für die Wirksamkeit der Beschilderung eine Rolle, da es nicht auf ihre konkrete Wahrnehmung oder Auslegung ankomme. Aufgrund des verbotswidrigen Parkens sei eine Gefährdung oder Belästigung anderer Verkehrsteilnehmer nicht auszuschließen gewesen. Das Fahrzeug sei bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen in der Regel sicherzustellen. Gründe für einen Ausnahmefall seien nicht ersichtlich. Insbesondere sei es unerheblich, ob die Klägerin durch das verbotswidrige Abstellen konkret ein bevorrechtigtes Elektrofahrzeug am Parken und Laden gehindert habe. Es hätten im maßgeblichen Zeitpunkt der Anordnung auch keine Anhaltspunkte dafür vorgelegen, dass die Klägerin in Kürze zu ihrem Fahrzeug zurückkehren würde, so dass ein Abschleppvorgang unverhältnismäßig gewesen wäre. Ferner habe die Beklagte die Klägerin als Verhaltensstörerin mit den durch den (abgebrochenen) Abschleppvorgang verursachten Kosten in Anspruch nehmen dürfen. Die Kostenforderung genüge auch den übrigen tatbestandlichen Voraussetzungen. Eine verbindliche und rechtswirksame Vereinbarung über das Absehen der Beklagten von der Geltendmachung der streitgegenständlichen Gebühren sei nicht erfolgt.

Auf den am 25. Februar 2022 beim Berufungsgericht eingegangenen Antrag der Klägerin hat das Berufungsgericht mit Beschluss vom 13. Februar 2023, der Klägerin zugestellt am 17. Februar 2023, die Berufung wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils zugelassen. Mit Verfügung vom 14. März 2023 hat es auf Antrag der Klägerin die Frist zur Begründung der Berufung bis zum 17. April 2023 verlängert.

Mit am 14. April 2023 beim Berufungsgericht eingegangenem Schriftsatz beruft sich die Klägerin zur Begründung der Berufung auf ihr bisheriges Vorbringen und führt darüber hinaus im Wesentlichen aus, dass keine Sicherstellung ihres Fahrzeugs habe erfolgen dürfen. Denn sie habe ihr Fahrzeug nicht verbotswidrig geparkt. Der Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts, dass sich aus dem Richtzeichen 314-30 in Kombination mit den drei Zusatzschildern für sie, die Klägerin, ein Parkverbot ergeben habe, welches auch ihr gegenüber durch Bekanntgabe wirksam geworden sei, stehe schon der Wortlaut der lfd. Nr. 7 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO entgegen. Daraus ergebe sich, dass das Richtzeichen 314-30 lediglich die Wiederholung einer bereits existierenden Beschilderung darstelle. An einer solchen habe es vorliegend jedoch gefehlt, da sich weder vor diesem Richtzeichen ein den Beginn eines Parkverbots für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren anzeigendes Verkehrszeichen noch nach diesem Richtzeichen ein das Ende eines entsprechenden Parkverbots anzeigendes Verkehrszeichen befunden habe. Eine andere Bedeutung als die Wiederholung einer bereits existierenden Beschilderung komme dem Richtzeichen 314-30 nicht zu. Der Grundsatz der absoluten Klarheit, Eindeutigkeit und leichten Verständlichkeit straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und Anordnungen lasse es nicht zu, ihm im Wege extensiver Auslegung eine weitergehende Bedeutung zuzumessen. In diesem Falle bliebe es ungewiss, wie die Verbotsstrecke bestimmt werden müsste. Ein Verkehrszeichen, das die Wiederholung eines nichtexistierenden Parkverbots anzeige, gehe ins Leere, weil nichts vorhanden sei, was es beginnen und beenden könnte. Das Schild könne keine rechtlichen Wirkungen entfalten und sei deshalb unwirksam.

Die Klägerin beantragt,

den Gebührenbescheid der Polizei Hamburg vom 31. August 2020 sowie den Widerspruchsbescheid der Polizei Hamburg vom 24. Juni 2021 unter Aufhebung des aufgrund mündlicher Verhandlung vom 7. Januar 2022 ergangenen Urteils des Verwaltungsgerichts Hamburg aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Zur Begründung führt sie insbesondere aus, dass entgegen der Annahme der Klägerin in der betroffenen Parkbucht ein Parkverbot und ein daraus folgendes Wegfahrgebot für Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor bestanden habe. Nichts Anderes sei dem Wortlaut der lfd. Nr. 7 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO zu entnehmen. Insbesondere ergebe sich daraus nicht, dass das Richtzeichen 314-30 lediglich eine Wiederholung einer bereits existierenden Beschilderung sei. Soweit die Klägerin anführe, es bestehe kein Anknüpfungspunkt, um den Beginn und das Ende der Verbotsstrecke zu bestimmen, sei dem entgegenzuhalten, dass das Richtzeichen 314-30 mit den Zusatzzeichen am Ereignisort deutlich erkennbar zwischen den betreffenden Parkplätzen direkt neben der Elektroladesäule angebracht und eindeutig den beiden Parkplätzen rechts und links neben der Beschilderung zuzuordnen gewesen sei. Damit sei der räumliche Geltungsbereich der Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge eindeutig erkennbar. Die Beschilderung sei damit klar, eindeutig und leicht verständlich gewesen. Der Geltungsbereich des Parkverbots für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sei durch die vorhandene Beschilderung ausreichend definiert gewesen. Demnach habe für die Klägerin im maßgeblichen Zeitpunkt ein Parkverbot bestanden, welches sie nicht beachtet habe.

Die Beteiligten haben sich mit Schriftsätzen vom 15. November 2023 und 20. November 2023 mit einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren einverstanden erklärt. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird ergänzend auf die Gerichtsakte und auf die Sachakte der Beklagten Bezug genommen, die dem Berufungsgericht bei der Entscheidung vorgelegen haben.

Entscheidungsgründe

I.

Die Entscheidung ergeht gemäß § 101 Abs. 2 VwGO im Einverständnis der Beteiligten ohne mündliche Verhandlung.

II.

Die zulässige Berufung der Klägerin ist begründet. Das angefochtene Urteil des Verwaltungsgerichts ist zu ändern und der Klage ist nach Maßgabe des Urteilstenors stattzugeben. Der Gebührenbescheid vom 31. August 2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 24. Juni 2021 ist rechtswidrig und verletzt die Klägerin in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Die Beklagte hat die Klägerin zu Unrecht für die mit der Sicherstellung des von ihr genutzten Fahrzeugs entstandenen Gebühren und Auslagen in Anspruch genommen.

Rechtsgrundlage für den formell rechtmäßigen Bescheid vom 31. August 2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 24. Juni 2021 ist § 14 Abs. 3 Satz 3 des Gesetzes zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (SOG) i.V.m. §§ 3 Abs. 1 Nr. 4, 5 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 und Satz 2, Abs. 5 Satz 1 des Gebührengesetzes (GebG) i.V.m. § 1 Abs. 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen auf dem Gebiet der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (GebOSiO) und Nr. 28 der Anlage 1 zur GebOSiO in der Fassung der Änderungen durch Art. 2 der Vierten Verordnung zur Änderung von Gebührenordnungen aus dem Bereich der Behörde für Inneres und Sport vom 4. Dezember 2018 (HmbGVBl. S. 429, 432) sowie § 1 der Verordnung über die Höhe der Gemeinkostenzuschläge. Die sich daraus ergebenden Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme der Klägerin für die mit dem angegriffenen Bescheid vom 31. August 2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 24. Juni 2021 geltend gemachten Gebühren und Auslagen in Höhe von 202,83 Euro liegen indessen nicht vor.

Nach § 14 Abs. 3 Satz 3 SOG fallen die Kosten der Sicherstellung eines nach § 14 Abs. 1 Satz 2 SOG sichergestellten Fahrzeugs dem nach §§ 8 und 9 SOG Verantwortlichen zur Last. Dies setzt voraus, dass die Anordnung der Sicherstellung des klägerischen Fahrzeugs rechtmäßig war. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 SOG 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. Diese Voraussetzungen waren zum insoweit maßgeblichen Zeitpunkt der Sicherstellungsanordnung (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 8.5.2009, 3 Bf 96/09.Z, n.v.) nicht gegeben.

Das von der Klägerin genutzte – nicht liegengebliebene – Mietfahrzeug war bereits nicht verbotswidrig abgestellt.

1. In der Parkbucht, in der die Klägerin das mit Kraftstoff betriebene Fahrzeug zum Zeitpunkt der Sicherstellungsanordnung der einschreitenden Polizeibediensteten unstreitig geparkt hatte, bestand insbesondere kein Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge. Durch das zusammen mit dem Zusatzzeichen im Sinne des § 39 Abs. 10 Satz 1 StVO (1010-66) an dem sich in Höhe der unmittelbar nördlich angrenzenden Parkbucht auf dem Gehweg befindlichen Laternenmast angebrachte Verkehrszeichen 314-30 wurde ein solches am maßgeblichen Abstellort nicht begründet.

Das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) ermöglicht die Privilegierung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Bevorrechtigungen sind u.a. möglich für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen (§ 3 Abs. 4 Nr. 1 EmoG). In Rechtsverordnungen nach § 6 Abs. 1 StVG können gemäß § 3 Abs. 5 Satz 1 EmoG die Bevorrechtigungen näher bestimmt, die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt und die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, bestimmt werden. Demgemäß bestimmt § 45 Abs. 1g StVO, dass zur

Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen des § 3 Abs. 1 EMOG, d.h. soweit dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden, die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen anordnet.

Hinsichtlich des Verkehrszeichens 314 („Parken“) ist in der lfd. Nr. 7 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO unter „Ge- oder Verbot“ u.a. geregelt, dass durch Zusatzzeichen die Parkerlaubnis zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge beschränkt sein kann (3. a)) und dass Zusatzzeichen die Parkerlaubnis für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach der Dauer beschränken können, wobei der Nachweis zur Einhaltung der zeitlichen Dauer durch Auslegen der Parkscheibe erfolgt (3. c)). Zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge kann das in § 39 Abs. 10 Satz 1 StVO abgebildete Sinnbild als Inhalt eines Zusatzzeichens angeordnet sein (1010-66). Nach der in der lfd. Nr. 7 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO enthaltenen Erläuterung kann der Anfang des erlaubten Parkens durch einen zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil im Zeichen, das Ende durch einen solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil gekennzeichnet sein. Bei in der Strecke wiederholten Zeichen weist eine Pfeilspitze zur Fahrbahn, die zweite Pfeilspitze von ihr weg (1.). Hierfür sieht der von § 39 Abs. 9 StVO in Bezug genommene Verkehrszeichenkatalog die Varianten des Verkehrszeichens 314 mit den Unternummern -10 (Anfang (Aufstellung rechts) oder Ende (Aufstellung links)), -20 (Ende (Aufstellung rechts) oder Anfang (Aufstellung links)), -30 (Mitte (Aufstellung rechts)) und -31 (Mitte (Aufstellung links)) vor.

Dies zugrunde gelegt, entfaltete die an dem Laternenmast angebrachte Verkehrszeichenkombination keine rechtliche Wirkung. Zwar begründet ein Verkehrszeichen 314 mit dem Zusatzzeichen 1010-66 grundsätzlich zugleich ein Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge – wie das mit Kraftstoff betriebene Mietfahrzeug der Klägerin. Von dem vorliegend am Laternenmast angebrachten Verkehrszeichen 314-30 ging in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1010-66 indessen kein Parkverbot aus, welches sich zudem auf die von der Klägerin mit ihrem Mietfahrzeug genutzte Parkbucht erstreckte. Bei dem Verkehrszeichen 314-30 handelt es sich um ein in der Strecke wiederholtes Zeichen im Sinne der in der lfd. Nr. 7 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO enthaltenen Erläuterung. Die beiden in gegenläufige Richtungen (zur Fahrbahn hin und von ihr weg) zeigenden weißen Pfeile im unteren Teil des Verkehrszeichens haben ausschließlich den Zweck, die Strecke des er-

laubten Parkens zu kennzeichnen, deren Anfang durch das Verkehrszeichen 314-10 (Aufstellung rechts von der Fahrbahn) oder 314-20 (Aufstellung links von der Fahrbahn) angeordnet wird. Da das im vorliegenden Fall am Laternenmast angebrachte Verkehrszeichen 314-30 mit dem Zusatzzeichen 1010-66 aber eben nicht in einer Strecke stand, in der das Parken nur für elektrisch betriebene Fahrzeuge erlaubt ist (ausweislich des Lichtbilds auf Blatt 25 der Sachakte befand sich ca. 2 m nördlich von der in Rede stehenden Verkehrszeichenkombination das Verkehrszeichen 314-10 ohne Zusatzzeichen 1010-66), kam ihm die Wirkung einer wiederholenden Anordnung nicht zu. Es verblieb kein Geltungsbereich für das Richtzeichen 314-30 mit dem Zusatzzeichen (vgl. auch OVG Schleswig, Ur. v. 21.1.2021, 4 LB 9/20, juris Rn. 23 zur entsprechenden Variante des Richtzeichens 315; ferner Korsch, DAR 4/2019, 191, 193 f.: „Leider verkennt vor allem eine norddeutsche Großstadt die Bedeutung des Z 314-30. Ohne Anfang kann ein Mitte-Zeichen jedoch nichts wiederholen“; ders. unter <http://www.vzkat.de/2018/Elektrofahrzeuge/Elektrofahrzeuge-Ladestationen.htm#Kapitel04>).

Soweit das Berufungsgericht im Rahmen seiner Entscheidungen vom 22. Februar 2019 (3 Bf 280/18.Z und 3 Bf 281/18.Z – jeweils n.v., BA S. 4) die Auffassung vertreten hat, dass sich der räumliche Geltungsbereich des in einer solchen Regelung enthaltenen Parkverbots für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge aufgrund der nach links und rechts weisenden Pfeile jedenfalls auf die von der Straße aus gesehen unmittelbar links und rechts des Verkehrszeichens befindlichen Parkflächen erstrecke (vgl. insoweit auch VG Hamburg, Gerichtsbescheid v. 25.5.2018, 2 K 7467/17, DAR 2019, 222, juris Rn. 3, 28), hält es hieran aufgrund des dargestellten abschließenden Zwecks der beiden in gegenläufige Richtungen zeigenden Pfeile unter Berücksichtigung des nachfolgend dargestellten Grundsatzes der absoluten Klarheit, Eindeutigkeit und leichten Verständlichkeit straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und Anordnungen nicht mehr fest (andeutend bereits OVG Hamburg, Beschl. v. 17.1.2022, 3 So 114/21, n.v., BA S. 3 f.).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts begründet ein auf der rechten Straßenseite aufgestelltes Vorschriftszeichen 283, das an seinem unteren Teil einen von der Fahrbahn wegweisenden weißen Pfeil trägt, kein Haltverbot auf der vor ihm liegenden Strecke, wenn dort kein weiteres Vorschriftszeichen aufgestellt ist (BVerwG, Ur. v. 23.5.1975, VII C 43.73, BVerwGE 48, 259, juris, vgl. auch Heß, in: Burmann/Heß/Hühner-

mann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Aufl. 2022, StVO, § 12 Rn. 15; Berr/Schäpe/Müller/Rebler, Das Recht des ruhenden Verkehrs, 3. Aufl. 2020, Kap. 7 Rn. 44; Stollenwerk, Halten - Parken - Abschleppen, 6. Aufl. 2022 Rn. 3112 – jeweils m.w.N.). Im Rahmen der vorgenannten Entscheidung hat es ausgeführt, dass der im unteren Teil des Vorschriftszeichens 283 angebrachte, von der Fahrbahn wegweisende Pfeil die Verbotsstrecke nicht vorlegen könne. Die Bedeutung der Pfeile in oder unter Haltverbotszeichen sei klar geregelt. Ein von der Fahrbahn wegweisender Pfeil diene ausschließlich dem Zweck, das Ende eines Haltverbots zu kennzeichnen. Eine andere Bedeutung komme ihm nicht zu. Der Grundsatz der absoluten Klarheit, Eindeutigkeit und leichten Verständlichkeit straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und Anordnungen lasse es nicht zu, ihm im Wege extensiver Auslegung eine weitergehende Bedeutung beizumessen. In diesem Fall bliebe es ungewiss, wie die Verbotsstrecke bestimmt werden müsste (BVerwG, Urt. v. 23.5.1975, a.a.O. Rn. 15). Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat diese Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zuletzt auf ein wiederholtes Verkehrszeichen 283 im Sinne der Erläuterung zur lfd. Nr. 61 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO übertragen (vgl. OVG Münster, Urt. v. 20.8.2020, 5 A 2289/18, juris Rn. 45).

Unter Berücksichtigung dieser Rechtsprechung kann sich der räumliche Geltungsbereich eines sich nicht innerhalb einer entsprechenden Verbotsstrecke befindlichen Verkehrszeichens 314-30 mit dem Zusatzzeichen 1010-66 auch nicht zumindest auf die von der Straße aus gesehen unmittelbar links und rechts des Verkehrszeichens befindlichen Parkflächen erstrecken. Dabei verbietet der Grundsatz der absoluten Klarheit, Eindeutigkeit und leichten Verständlichkeit straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und Anordnungen nicht nur eine dahingehende Auslegung, dass jedenfalls für den unmittelbar beim Verkehrszeichen befindlichen Parkplatz, der von dem von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil erfasst ist, ein Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge besteht. Vielmehr kann auch für den unmittelbar beim Verkehrszeichen befindlichen Parkplatz, der von dem zur Fahrbahn weisenden Pfeil erfasst ist, die Geltung eines entsprechenden Parkverbots unter Beachtung dieses Grundsatzes nicht angenommen werden. Zwar würde bei Letzterem die Verbotsstrecke nicht entgegen der Fahrtrichtung gewissermaßen „rückwärts“ angeordnet. Aus dem Umstand, dass der von der Fahrbahn wegweisende Pfeil mangels eines vorgelagerten Verkehrszeichens, welches den Anfang des verbotenen Parkens begründet, faktisch keine Bedeutung hat, folgt jedoch nicht, dass das Verkehrszeichen 314-30 mit dem Zusatzzeichen 1010-66 deshalb ein Parkverbot für den unmittelbar beim Verkehrszeichen befindlichen

Parkplatz begründet, der von dem zur Fahrbahn weisenden Pfeil erfasst ist. Denn eine derartige Aufspaltung des Verkehrszeichens würde ihm ebenfalls einen anderen Bedeutungsgehalt zuweisen.

Besonderheiten des vorliegenden Falls rechtfertigen kein anderes Ergebnis. Zwar bestanden im vorliegenden Fall auch über die streitgegenständliche Verkehrszeichenkombination hinaus Umstände, die in Bezug auf die von der Klägerin genutzte und die daran nördlich unmittelbar angrenzende Parkbucht darauf schließen lassen, dass dort ein Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge bestehen sollte. So deuten hierauf insbesondere die auf den beiden Parkflächen aufgebrachten Sinnbilder im Sinne des § 39 Abs. 10 Satz 2 StVO hin (siehe „Street-View“-Ansicht unter <https://www.google.com/maps/@53.5542214,9.9360274,3a,75y,109h,64.21t/data=!3m6!1e1!3m4!1sVBrD7084oxZRQjtW-l2nw!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu> – wobei das Berufungsgericht zugunsten der Beklagten unterstellt, dass die dort abgebildeten Sinnbilder auf den Parkflächen auch schon im Zeitpunkt der Sicherstellungsanordnung vorhanden waren). Ebenso weisen hierauf die dort vorhandenen Markierungsknopfreihen im Sinne des § 39 Abs. 5 Satz 6 StVO zur Anordnung der beiden Parkbuchten hin, welche nach der glaubhaften Angabe des Zeugen N. im Rahmen dessen Vernehmung durch das Verwaltungsgericht in der mündlichen Verhandlung vom 7. Januar 2022 bereits im Zeitpunkt der Sicherstellungsanordnung vorhanden waren („Die zwei Ladepunkte sind hier mit Kopfsteinpflaster mit silbernen Buckeln eindeutig gekennzeichnet.“). Die Angabe des Zeugen N. wird dabei durch das in der Sachakte der Beklagten enthaltene Lichtbild (Bl. 24) bestätigt, auf dem zumindest ein Markierungsknopf zu erkennen ist. Für die Annahme eines Parkverbots sprechen des Weiteren die Umstände, dass den beiden Parkbuchten ein Verkehrszeichen 314-10 (ohne Zusatzzeichen 1010-66) vorausging, das das Ende des erlaubten Parkens für alle Fahrzeuge kennzeichnete, und dass sich der Gehweg nördlich der von der Klägerin benutzten Parkbucht einige Meter bis zur Fahrbahn erstreckte und damit den Seitenstreifen unterbrach, der sich im weiteren Fahrbahnverlauf nur noch auf zwei in Fahrtrichtung angeordnete Parkflächen erstreckte und mit einer Kombination aus den Verkehrszeichen 220-20, 283-20 und 314 mit dem Zusatzzeichen 1044-10 endete (siehe „Street-View“-Ansicht, a.a.O.). Auch der Standort der Ladesäule mit zwei Ladeanschlüssen lässt sich für das Bestehen eines entsprechenden Parkverbots anführen. Selbst unter der Annahme, dass sich deshalb die beiden Pfeile des Verkehrszeichens 314-30 im vorliegenden Fall nur auf die von der Klägerin genutzte und die daran nördlich unmittelbar angrenzende Parkbucht beziehen konnten, ändern diese Umstände allerdings nichts

daran, dass ein Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge nicht mit dem dafür vorgesehenen Verkehrszeichen angeordnet wurde. Eine einzelfallbezogene Betrachtung lässt sich überdies nicht mit dem Grundsatz der absoluten Klarheit, Eindeutigkeit und leichten Verständlichkeit straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und Anordnungen vereinbaren. Deren rechtliche Verbindlichkeit kann nicht von den jeweiligen Besonderheiten des Einzelfalls abhängen, da dies zu einer unüberschaubaren Einzelkasuistik führen würde, die der Verkehrssicherheit nicht zuträglich wäre.

2. Ein Parkverbot für nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge bestand in der Parkbucht, in der die Klägerin das mit Kraftstoff betriebene Fahrzeug zum Zeitpunkt der Sicherstellungsanordnung der einschreitenden Polizeibediensteten geparkt hatte, auch nicht aufgrund des Sinnbilds im Sinne des § 39 Abs. 10 Satz 1 StVO, welches möglicherweise auch seinerzeit auf der betreffenden Parkfläche aufgebracht war. Ein solches dient nach § 39 Abs. 10 Satz 2 StVO nur zur Unterstützung der Parkflächenvorhaltung (hierzu näher Wern, in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. Stand: 1.12.2021, StVO, § 39 Rn. 25). Eine solche Bodenmarkierung enthält keine entsprechende Verbotsanordnung. Selbst auf der Fahrbahn dienen Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen nur dem Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen (§ 39 Abs. 5 Satz 8 StVO).

3. In der von der Klägerin benutzten Parkbucht bestand auch aus anderen Gründen kein Parkverbot. Parkbuchten sind Bestandteil des Seitenstreifens (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 10.11.2000, 3 Bf 129/99, NordÖR 2001, 183 [Ls], juris Rn. 6; Schubert, in: Münchener Kommentar zum StVR, 1. Aufl. 2016, StVO, § 12 Rn. 58). § 12 Abs. 4 Satz 1 i.V.m. Satz 4 StVO erlaubt in Einbahnstraßen das Parken auf dem linken Seitenstreifen. Der Umstand, dass sich ausweislich des Lichtbilds auf Blatt 25 der Sachakte wenige Meter nördlich der von der Klägerin in Anspruch genommenen Parkbucht ein Verkehrszeichen 314-10 (ohne Zusatzzeichen 1010-66) befand, begründet ebenfalls kein Parkverbot. Verkehrszeichen, die das Parken ausdrücklich erlauben, enthalten nicht (stillschweigend) das Verbot, außerhalb der gekennzeichneten Parkfläche zu parken (vgl. BGH, Beschl. v. 20.12.1979, 4 StR 438/79, BGHSt 29, 180, juris Rn. 9; ferner König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, StVO, § 12 Rn. 57 m.w.N.).

Die Klägerin hat das streitgegenständliche Fahrzeug auch nicht verbotswidrig abgestellt, indem sie es schräg zur Fahrbahn parkte. Das Schrägparken entsprach der dort durch Markierungsknopfreihen im Sinne des § 39 Abs. 5 Satz 6 StVO vorhandenen Parkflächenmarkierung. Durch eine Parkflächenmarkierung wird angeordnet, wie Fahrzeuge aufzustellen sind. Die durch die Parkflächenmarkierung angeordnete Aufstellung ist nach der lfd. Nr. 74 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO einzuhalten. Im Übrigen kann Schrägparken unter gewissen Umständen auch ohne entsprechende Parkflächenmarkierung ausnahmsweise erlaubt sein, wenn – wie hier – der Parkstreifen ausreichend breit und das geparkte Fahrzeug nicht in die Fahrbahn hineinragt (OLG Hamburg, Beschl. v. 30.5.2017, 2 Rev 35/17, NZV 2018, 33, juris Rn. 19; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, StVO, § 12 Rn. 58d m.w.N.). In solchen Fällen ist das Schrägparken platzsparend und daher nach § 12 Abs. 6 StVO sogar geboten (OVG Magdeburg, Beschl. v. 30.5.2022, 3 L 199/21.Z, juris Rn. 17; Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Aufl. 2022, StVO, § 12 Rn. 75). Eine Überschreitung der Parkflächenmarkierung durch das klägerische Fahrzeug in dem Maße, dass es die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt oder eine Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Verkehrsteilnehmer nicht auszuschließen ist, wird von der Beklagten nicht geltend gemacht und ist auch ansonsten von ihr nicht hinreichend dokumentiert.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i. V. m. §§ 708 Nr. 11, 711, 709 Satz 2 ZPO.

Ein Grund, gemäß § 132 Abs. 2 VwGO die Revision zuzulassen, liegt nicht vor.