



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Regierungspräsidien

Stuttgart
Karlsruhe
Freiburg
Tübingen

Stuttgart 11. Mai 2020

Name

Durchwahl

E-Mail

Aktenzeichen 4-38.51.1-00/1527

(Bitte bei Antwort angeben!)

Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr

1. Einleitung

Die Verkehrssicherheit der BürgerInnen im Straßenverkehr ist der Landesregierung ein wichtiges Anliegen. Das Verkehrsministerium sieht es vor diesem Hintergrund mit Sorge, dass insbesondere in Kreuzungsbereichen sowie auf Geh- und Radwegen Verkehrsgefährdungen durch rücksichtsloses Verhalten von VerkehrsteilnehmerInnen entstehen. Besonders betroffen sind Kinder und SeniorenInnen, die in besonderem Maße auf sichere Fußverkehrsquerungen angewiesen sind.

Das Verkehrsministerium will FahrerInnen von Kraftfahrzeugen, Fahrrädern und Rollern über die vom ruhenden Verkehr ausgehenden Gefahren für ihre MitbürgerInnen sensibilisieren. Die breit angelegte Öffentlichkeitskampagne „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“ die im September 2019 gestartet wurde, hat als ersten Themenschwerpunkt „Falschparken“ und soll auf die erheblichen Auswirkungen von Verstößen im ruhenden Verkehr auf die Verkehrssicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen aufmerksam machen und klarstellen, dass es sich dabei keineswegs nur um Kavaliersdelikte handelt.

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Schulkinder sollten ihre Alltags- und Schulwege eigenständig zurücklegen können. Heute werden Kinder auf ihrem Weg zur Schule oder Freizeiteinrichtungen jedoch oft gefährdet, wenn sie eine Straße überqueren müssen und ein falsch parkendes Auto die Sicht versperrt. Dies gilt auch an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, wenn Fahrgäste die Fahrbahn vor oder nach der Fahrt queren. Das Parken auf Geh- und Radwegen zwingt die betroffenen FußgängerInnen und RadfahrerInnen zudem häufig auf viel befahrene Straßen auszuweichen. Dies ist besonders dann eine starke Beeinträchtigung, wenn zum Beispiel Kinderwagen oder Gehhilfen manövriert werden müssen. Vielerorts ist das Begehen der Straße mit einem erheblichen Gefahrenpotential verbunden. Das Zuparken oder Zustellen von Feuerwehr- und Rettungswegen verhindert das schnelle Durchkommen von Rettungsfahrzeugen zum Einsatzort, wo jede Sekunde zur Rettung von Menschenleben zählen kann.

Falschparken ist nicht nur gefährlich, sondern behindert oftmals auch den Verkehr mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Ein Beispiel hierfür ist das Parken an Bushaltestellen, ein anderes das unberechtigte Parken an Ladesäulen für Elektrofahrzeuge. Werden speziell für die Elektromobilität vorgehaltene Parkplätze von nicht berechtigten VerkehrsteilnehmerInnen regelwidrig in Anspruch genommen, laufen die eigentlich Berechtigten Gefahr, auf der Straße liegen zu bleiben. Weitere nicht hinzunehmende Regelverstöße sind das Parken auf Behindertenparkplätzen und das Parken in zweiter Reihe.

Die Ende April 2020 in Kraft getretene StVO-Novelle stellt nun zum Teil adäquatere Sanktionsmöglichkeiten zur Verfügung, als dies bislang der Fall war. Die bestehenden und die neu geschaffenen Sanktionsmöglichkeiten gilt es nun konsequent anzuwenden und Handlungsspielräume zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten in vollem Umfang auszuschöpfen. Das Verkehrsministerium hält es für notwendig, die Überwachung des ruhenden Verkehrs schwerpunktmäßig auf die oben genannten Brennpunkte zu fokussieren, um gefährdendes Parken wirksam einzudämmen. Ferner können sich weitere Brennpunkte aus der Auswertung der vom Ministerium für Verkehr geförderten Fußverkehrschecks, (vgl. hierzu <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>) aus Radschulwegeplänen oder aus anderen Verkehrsplanungsin-

strumenten ergeben. Trotz der genannten Schwerpunktbildung ist durch stichprobenartige Überwachung grundsätzlich eine flächendeckende Überwachung des ruhenden Verkehrs anzustreben.

Mit dem Ziel, den ruhenden Verkehr sicherer zu machen, wird im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration auf Folgendes hingewiesen:

2. Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten

Zuständig für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im öffentlichen Straßenverkehr sind die Bußgeldbehörden als untere Verwaltungsbehörden (§§ 26 Absatz 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG), 36 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG), 2 Absatz 1 der Verordnung der Landesregierung über Zuständigkeiten nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten). Nach § 5 Absatz 1 Nummer 7 der Verordnung der Landesregierung über Zuständigkeiten nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten sind ferner die Gemeinden zuständig, soweit sie als örtliche Straßenverkehrsbehörden für den Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO) zuständig sind. Neben den Bußgeldbehörden sind auch die Gemeinden als Ortpolizeibehörden gemäß §§ 61 Absatz 1 Nummer 4, 62 Absatz 4, 66 Absatz 2 Polizeigesetz für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im öffentlichen Straßenverkehr zuständig. „Herrin des Verfahrens“ ist jedoch die Bußgeldbehörde.

Die Zuständigkeit zur Verfolgung umfasst zunächst die selbstständige und eigenverantwortliche Ermittlung von Verkehrsordnungswidrigkeiten. Hierzu gehört auch die Feststellung und Erforschung von Verkehrsverstößen. Grundsätzlich muss die Verwaltungsbehörde demnach den Sachverhalt selbst erforschen.

Darüber hinaus umfasst die Zuständigkeit der Behörden gemäß §§ 22 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG), 47 OWiG auch die im pflichtgemäßen Ermessen stehende Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens. Hierbei müssen die Bußgeldbehörden nach Prüfung des Einzelfalles eine sorgfältige Abwä-

gung aller maßgeblichen Kriterien treffen. Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit oder auf den Verkehrsablauf, aber auch das Verschulden des Betroffenen sind bei der Abwägung angemessen zu berücksichtigen.

Lichtbilder und die Aussage einer das Fehlverhalten anzeigenden Person können als Beweismittel dienen und sind daher bei der Ermittlung des Sachverhalts zu berücksichtigen. An den Anzeigenden ist eine Einstellung mitzuteilen, wenn er am Fortgang des Verfahrens ein eigenes Interesse hat und die Anzeige nicht missbräuchlich war (Karlsruher Kommentar, 5. Aufl., OWiG-Mitsch § 47 Rn. 89). Im Sinne eines bürgerfreundlichen Verwaltungshandelns wird auch darüber hinaus eine Benachrichtigung des Anzeigenden über eine Verfahrenseinstellung in geeigneter Weise unter Angabe von Gründen empfohlen.

Eine Pflicht zum Tätigwerden der Behörde besteht, wenn das Ermessen der Behörde in solch einem Maße reduziert ist, dass ein Untätigbleiben zwangsläufig ermessensfehlerhaft wäre. Hierfür bedarf es einer gewichtigen Gefahr für Rechtsgüter wie Leben oder Gesundheit. Dies kann der Fall sein, wenn durch ein konkretes Parkverhalten eine hohe Unfallgefahr hervorgerufen wird.

Andererseits ist zu beachten: indem der Gesetzgeber einen Bußgeldtatbestand setzt, missbilligt er das beschriebene Verhalten und verlangt als normative Regel grundsätzlich die Ahndung. Auch im Ordnungswidrigkeitenrecht gilt trotz des Opportunitätsprinzips der Grundsatz, dass gesetzwidrige Taten im Regelfall zu verfolgen sind. Daher bedarf auch nicht das Eingreifen des Amtsträgers einer Begründung, sondern die Nicht-Ahndung braucht als Ausnahme eines zusätzlichen Kriteriums, welches zu dokumentieren ist (Karlsruher Kommentar, 5. Aufl., OWiG-Mitsch, Einleitung Rn. 155, 156). Pauschale Vorgaben, bestimmte Ordnungswidrigkeiten (zum Beispiel das Gehwegparken, das auch für Motorräder untersagt ist) nicht zu verfolgen, oder Verkehrsdelikte in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßenabschnitte nicht zu ahnden, haben einen Ermessensausfall und damit die Rechtswidrigkeit der Entscheidung zur Folge und stehen mit den Pflichten der Verfolgungsbehörden nicht im Einklang. Selbstverständlich sind von den Behörden auch private Anzeigen von den Bußgeldbehörden sorgfältig zu prüfen. Anderslautende Vorgaben führen ebenfalls zu einem Ermessensausfall.

Bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten ist ferner besonders zu berücksichtigen, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber ganz bewusst Entscheidungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs getroffen hat und Verstöße gegen diese Normen missbilligt.

Dies gilt gleichermaßen, wenn solche Regelungen in Form von Maßzahlen oder Markierungen vorgegeben sind. So stellt das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen im Bereich von bis zu fünf Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, (und neu mit der StVO-Novelle: soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je acht Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten) immer einen Verkehrsverstoß dar, der folglich grundsätzlich auch zu ahnden ist. Gleiches gilt für das Parken auf oder über Parkflächenmarkierungen hinaus. Parkflächenmarkierungen sind als Vorschriftszeichen Verwaltungsakte. Soweit Markierungen vorhanden sind, ist auf öffentlichen Parkplätzen diesen gemäß zu parken. Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO laufende Nummer 74 Spalte 3 ist als Gebot ausgestaltet und nach § 49 Absatz 3 Nummer 4 StVO bußgeldbewehrt; demgemäß ist ein Parken entgegen der Parkflächenmarkierung (zum Beispiel bei Überschreiten der Linien, Querparken, Parken über mehrere Parkboxen hinweg) auch bei nur geringfügigen Abweichungen verboten und ordnungswidrig. Ist die Beachtung der Markierung aufgrund der Fahrzeuggröße nicht möglich, darf nicht geparkt werden. Parkflächenmarkierungen sind auch in öffentlichen Parkhäusern zu beachten (König in Hentschel/König/Dauer StVO § 12 Rn. 56. Maßgeblich ist hierbei die äußere Fahrzeugabmessung (und nicht etwa die Reifen des Fahrzeugs).

Grundsätzlich wird auch unbefugtes Parken auf Privatgrundstücken von den zuständigen Behörden als Ordnungswidrigkeit verfolgt (§ 12 Landesordnungswidrigkeitengesetz). In diesen Fällen finden die Regelungen des öffentlichen Rechts wie im Bereich des öffentlichen Straßenverkehrs unter Einbeziehung der oben genannten Grundsätze Anwendung.

Ferner steht einem Grundstücksbesitzer gegen einen Falschparker auf seinem Grundstück dem Grunde nach ein zivilrechtlicher Schadensersatzanspruch bis

hin zur Erstattung der Abschleppkosten zu, wenn er ein Fahrzeug durch ein privates Unternehmen kostenpflichtig entfernen lässt. Dies gilt auch, wenn sich das Grundstück im Besitz einer öffentlichen Gebietskörperschaft befindet, aber nicht als Straßenverkehrsfläche gewidmet ist. Insoweit besteht beispielsweise die Möglichkeit, in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen eine Regelung aufzunehmen, die eine Vertragsstrafe für regelwidrige Parkplatznutzungen (zum Beispiel bei einem Parken über die Markierung hinaus oder bei der unberechtigten Nutzung von Frauen- oder Schwerbehindertenparkplätzen) vorsieht.

3. Maßnahmen zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten

Die Wirkzusammenhänge zwischen Kontrolldruck, Sanktionshöhe und Verhaltensänderung sind wissenschaftlich erwiesen. Daher hat sich das Verkehrsministerium im Zusammenhang mit der StVO-Novelle neben einem grundsätzlich flächendeckenden Kontrolldruck für eine Erhöhung des Sanktionsniveaus eingesetzt. Den Bußgeldbehörden stehen neben den durch die StVO-Novelle verbesserten Sanktionsmöglichkeiten die nachstehend erläuterten, nicht unerheblichen Handlungsspielräume zur Steigerung der Verkehrssicherheit zur Verfügung. **Die Bußgeldbehörden werden gebeten, diese Handlungsspielräume mit dem Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit in vollem Umfang auszuschöpfen.** Dies gilt auch in Fällen, in denen ein erhöhter Begründungsaufwand durch die Ausschöpfung des Sanktionsrahmens ausgelöst wird.

a) Festsetzung des Bußgeldes

Gemäß § 24 Absatz 2 StVG kann eine Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu zweitausend Euro geahndet werden. Die Höhe der festzusetzenden Bußgelder wird in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) konkretisiert. Mit ihrer Einführung auf Grundlage von § 26a StVG im Jahre 2001 ersetzte sie die jeweils zuvor geltenden Landesregelungen. Ziel der Bußgeldkatalog-Verordnung ist die Sicherstellung einer einheitlichen Praxis bei der Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten mit Rechtssatzqualität sowie die Herbeiführung einer Verwaltungsvereinfachung.

Ausweislich der Begründung zur Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (VkB1. 89, 517) enthält diese für die aufgeführten Tatbestände grundsätzliche Zu-messungsregelungen für die Begehungsform des Regelfalls.

Ein Regelfall im Sinne von § 1 Absatz 2 BKatV liegt vor, wenn gewöhnliche Tat-umstände vorliegen und weder subjektiv noch objektiv Besonderheiten aufweist.

Liegt kein Regelfall vor, steht den Behörden unter Anwendung des § 17 Absatz 3 OWiG ein Spielraum zur Verfügung, um den besonderen Umständen des Einzel-falls Rechnung zu tragen:

- Subjektive Tatbestandskomponente

Im Hinblick auf die subjektive Komponente kommt beispielsweise das Vor-liegen einer groben oder nur leichten Fahrlässigkeit in Betracht.

Seit 2009 sind in der Bußgeldkatalog-Verordnung Zuwiderhandlungen mit einem erhöhten Bußgeld verankert, die im Allgemeinen vorsätzlich gegang-en werden (Abschnitt 2 der Anlage zu § 1 Absatz 1 der BKatV).

Wird ein Tatbestand des Abschnitts I des Bußgeldkatalogs vorsätzlich ver-wirklicht, für den ein Regelsatz von mehr als 55 Euro vorgesehen ist, so ist der dort genannte Regelsatz nach § 3 Absatz 4a Bußgeldkatalog-Verord-nung zu verdoppeln.

- Qualifizierungstatbestände bei Auswirkung auf den Straßenverkehr

In der Bußgeldkatalog-Verordnung ist in zahlreichen Tatbestandsnummern darüber hinaus eine Erhöhung des Bußgeldes vorgesehen, wenn das Ver-halten des Betroffenen einen kausalen und gesteigerten Einfluss auf den Straßenverkehr und/oder andere Menschen hat.

So wird mit Inkrafttreten der StVO-Novelle in der laufenden Nummer 51a der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV das „unzulässige Halten in zweiter Reihe“ mit

einem Bußgeld in Höhe von nunmehr 55 Euro (statt bisher 15 Euro) geahndet. Bei Hinzutreten einer „Behinderung“ zum „unzulässigen Halten in zweiter Reihe“ erhöht sich das Bußgeld nach der laufenden Nummer 51a.1 der Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV nunmehr auf 70 Euro (statt bisher 20 Euro). Mit der StVO-Novelle wurden nun die Tatbestände „mit Gefährdung“ (Nummer 51a.2; 80 Euro) und „mit Sachbeschädigung“ (Nummer 51a.3; 100 Euro) eingeführt.

Unterschieden wird in der Bußgeldkatalog-Verordnung analog zu § 1 Absatz 2 StVO zwischen den nachstehenden Begrifflichkeiten (vgl. hierzu ausführlich Hentschel/König/Dauer, § 1 StVO, Randnummer 32 ff.):

aa) Belästigung

liegt vor, wenn mehr als unvermeidbar körperliches oder seelisches Unbehagen auch bei Nichtverkehrsteilnehmern bereitet wird; Beispiel: Belästigung der Anwohner durch Geräusche, wie unnötiges Anlassen und Laufenlassen des Motors eines Fahrzeugs.

bb) Behinderung

bedeutet, einen anderen in dem von ihm beabsichtigten Verkehrsverhalten im Wege einer Willensbeugung nachhaltig zu beeinträchtigen; eine Gefährdung oder gar eine Schädigung ist nicht erforderlich; der Andere muss unfreiwillig zu einem anderen Fahr- oder Verkehrsverhalten gezwungen werden; es kommt auf den jeweiligen Einzelfall an; eine Behinderung liegt beispielsweise dann vor, wenn FußgängerInnen den zugeparkten Gehweg nicht nutzen können oder RadfahrerInnen zu nicht ganz ungefährlichen Ausweichbewegungen gezwungen werden; auch beim Zuparken von Grundstücksein- und -ausfahrten, dem Versperren von Gebäude- und Grundstückszugängen kann eine im Einzelnen festzustellende Beeinträchtigung des beabsichtigten Verkehrsverhaltens und damit eine Behinderung vorliegen.

cc) Gefährdung

erfordert einen sogenannten „Beinahe-Unfall“, d.h. ein Geschehen, bei dem ein unbeteiligter Beobachter zu der Einschätzung

gelangt, dass „das nochmal gut gegangen sei“ (sogenannter konkreter Gefahrenbegriff); die Sicherheit eines bestimmten Rechtsgutes muss nach der Rechtsprechung so stark beeinträchtigt sein, dass es vom Zufall abhängt, ob es verletzt wird oder nicht; die Beurteilung richtet sich nach den möglichst konkret zu umschreibenden Umständen des Einzelfalles, für die es keine allgemeingültigen Richtlinien gibt; eine latente abstrakte Gefahrenlage genügt nach aktueller Rechtslage selbst dann nicht, wenn höchstgefährliches Verhalten in Frage steht; eine Gefährdung liegt zum Beispiel vor, wenn andere Verkehrsteilnehmer zu plötzlichem starken Bremsen oder Ausweichen gezwungen werden; auch kurzfristiges Halten an unübersichtlicher Stelle kann gefährden (Heß in Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke: Straßenverkehrsrecht, 25. Auflage, § 1 StVO, Randnummern 75 f.); liegt keine Gefährdung vor, ist gegebenenfalls Behinderung oder Belästigung gegeben;

dd) Schädigung

liegt vor, bei der Herbeiführung von Körper- oder Gesundheitsschäden oder von vermögensrechtlich wägbaren Nachteilen (Anmerkung: ist eine Handlung gleichzeitig Straftat und Ordnungswidrigkeit, so wird nach § 21 OWiG nur das Strafgesetz angewendet).

Auch in der Bußgeldkatalog-Verordnung handelt es sich insoweit um sogenannte „konkrete Erfolgsdelikte“. Hinsichtlich der Schädigung, Behinderung und Belästigung handelt es sich um Verletzungsdelikte, wohingegen in Bezug auf die Gefährdung eine konkrete Gefahr Voraussetzung für die Erhöhung des Bußgeldes ist. Der Erfolg muss durch eine Handlung oder ein Unterlassen bei der Teilnahme am Straßenverkehr vorwerfbar verursacht werden und vom Schutzbereich der Norm erfasst sein.

Gemäß § 3 Absatz 3 BKatV erhöhen sich die Regelsätze, die einen Betrag von mehr als 55 Euro vorsehen, bei Vorliegen einer Gefährdung oder Sachbeschädigung nach Tabelle 4 des Anhangs, soweit diese Merkmale

oder eines dieser Merkmale nicht bereits im Tatbestand des Bußgeldkatalogs enthalten sind.

Regelmäßig wird man im Rahmen eines Vergleichs mit anderen Tatbeständen der Bußgeldkatalog-Verordnung, die sowohl eine „Behinderung“ als auch eine „Gefährdung“ auf einen Grundtatbestand aufbauend normieren, eine lineare Anstiegskurve feststellen können. Darüber hinaus ergeben sich stets auch Anhaltspunkte für das Maß einer angemessenen Erhöhung des Bußgeldes aus dem Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Beispielhafter Anwendungsfall:

Parkt der Betroffene unzulässig auf einem Geh- oder Radweg, erfüllt er damit den Grundtatbestand der Nummer 52a der BKatV (55 Euro statt bisher 20 Euro).

Der Qualifizierungstatbestand einer **Behinderung** im Sinne der Nummer 52a.1 BKatV (70 Euro statt bisher 30 Euro) ist aufgrund eines Parkverstoßes verwirklicht, wenn zum Beispiel Fahrradwege oder Gehwege derart blockiert werden, dass FahrradfahrerInnen oder FußgängerInnen nachweislich dem Falschparker ausweichen und deswegen auf den Gehweg oder sogar auf die Straße ausweichen mussten. Mit der StVO-Novelle wurden nun die Tatbestände „mit Gefährdung“ (Nummer 52a.3; 80 Euro) und „mit Sachbeschädigung“ (Nummer 52a.4; 100 Euro) eingeführt.

Eine konkrete Gefährdung liegt nach gegenwärtiger Rechtsprechung hingegen nicht bereits dann vor, wenn ein/e FußgängerIn wegen des Parkverhaltens gezwungen wird, die Straße zu benutzen, sondern erst, wenn es zu einem sogenannten „Beinahe-Unfall“ gekommen ist (siehe oben), weil zum Beispiel ein Fahrzeugführer aufgrund der unvermittelten Straßennutzung Dritter hat abbremsen und nur so einen Unfall gerade noch hat vermeiden können.

- In der Person des Täters liegende Umstände

Weitere Bußgeld erhöhende besondere Umstände können zudem in der Person des Täters liegen, wenn dieser etwa die Ordnungswidrigkeit besonders rücksichtslos oder leichtfertig begangen hat oder naturgemäß im Regelsatz nicht berücksichtigte einschlägige Vorbelastungen im Fahreignungsregister vorliegen. Vorbelastungen des Täters sind im Regelsatz naturgemäß noch nicht berücksichtigt. Bei einschlägigen Vorbelastungen (Wiederholungstäter) dürfen die Regelsätze erhöht werden.

b) Meldung an die zuständigen Behörden

Darüber hinaus kommt die Anordnung fahrerlaubnisrechtlicher Maßnahmen oder eines Fahrtenbuches in Betracht. Im Wege eines engen Kommunikationsaustausches der Bußgeldbehörden mit den zuständigen Behörden besteht die Möglichkeit eine Fahrtenbuchauflage oder eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung anzuordnen, wobei Letztere gar zu einem Entzug der Fahrerlaubnis führen kann.

aa. Fahrtenbuchauflage

Rechtsgrundlage der Anordnung zum Führen eines Fahrtenbuches ist § 31a Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Danach kann einem Fahrzeughalter die Führung eines Fahrtenbuchs auferlegt werden, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war.

Die Verhängung einer Fahrtenbuchauflage muss unter anderem verhältnismäßig sein. Das bedeutet, dass sie grundsätzlich nur bei Vorliegen gewichtiger Gründe in Betracht kommt. Sofern bei einer in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) mit einem Punkt geahndeten Ordnungswidrigkeit der Fahrer nicht ermittelt werden konnte, ist die Verhängung einer Fahrtenbuchauflage bereits bei einer einmaligen Begehung rechtmäßig (VG Minden, Beschluss vom 21. Dezember 2017, 2 L 2100/17).

Darüber hinaus kann das Falschparken im Einzelfall die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage rechtfertigen, wenn die Verstöße über einen kürzeren Zeitraum hinweg gehäuft auftreten. Feste Regeln, ab welcher Anzahl geringfügiger Verstöße eine Fahrtenbuchauflage droht, gibt es nicht. In der Regel wird bei mehr als zehn Verstößen in einem Jahr eine Anordnung in Betracht kommen, wenn in der überwiegenden Zahl der Fälle die Feststellung des Fahrzeugführers nicht möglich war. Darüber hinaus kann auch das Verhalten des Betroffenen ins Gewicht fallen, etwa, ob er bereits unzutreffende Angaben zum Fahrzeugführer gemacht hat und ob ihm bereits eine Fahrtenbuchauflage angedroht worden ist.

ab. MPU und Fahrverbote bei Vorsatztaten

Die Fahrerlaubnisbehörde kann schließlich in begründeten Einzelfällen nach § 11 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 FeV von den Fahrerlaubnisbehörden bei Offenbarung einer „verfestigten gleichgültigen Grundeinstellung gegenüber Verkehrsvorschriften jedweder Art“ wegen wiederholter Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen, wenn hierdurch erhebliche Bedenken an der Krafftahreignung des Fahrerlaubnisinhabers hervorgerufen werden.

Bei Verstößen gegen Vorschriften des ruhenden Verkehrs muss unter Berücksichtigung des Gefährdungspotentials der Tat eine einzelfallbezogene Gesamtbetrachtung aller Umstände erfolgen. Wenn sich bei dieser Gesamtbetrachtung ergibt, dass der Inhaber der Fahrerlaubnis weder die Rechtsordnung über den ruhenden Verkehr anerkennt noch die Ordnungsvorschriften einhält, sondern diese weiterhin missachtet, so kann bei Vorliegen besonderer Gründe eine MPU als milderer Mittel vor dem Entzug der Fahrerlaubnis angeordnet werden, VGH Mannheim, Beschluss vom 20. November 2014, Az. 10 S 1883/14.

c) Abschleppen von Falschparkern auf Geh- und Radwegen

Schließlich besteht die Möglichkeit des Abschleppens von falschparkenden Fahrzeugen auf Geh- und Radwegen nach dem Polizeigesetz bei Vorliegen einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung.

Regelmäßig ist das Abschleppen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge im Falle der Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmern geboten und mithin rechtmäßig. Nach der Rechtsprechung ist es hierfür ausreichend, dass das Verhalten des rechtswidrig Parkenden dazu geeignet ist, zu Behinderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs zu führen (Verwaltungsgericht Neustadt, Urteil vom 30. Juni 2017 - 5 K 902/16.NW). Einer tatsächlichen Behinderung bedarf es, anders als für die Erhöhung eines Bußgeldes, hier nicht. Generalpräventive Gründe und die negative Vorbildwirkung, die von Falschparkern auf andere Kraftfahrer ausgeht, dürfen bei der Entscheidung über das Abschleppen mitberücksichtigt werden.

Eine Behinderung im vorgenannten Sinne liegt insbesondere dann vor, wenn die Mindestbreite für Gehwege von 1,50 Metern (einschließlich Sicherheitsraum) unterschritten wird. Die Mindestbreite wird im Wege einer Analogie auf Grundlage der VwV-StVO aus der Vorgabe einer lichten Breite von mindestens 2,50 Metern für gemeinsame Geh- und Radwege abzüglich des Verkehrsraumes von 1,0 Metern für den Radverkehr hergeleitet. Nur ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden. Dabei ist auf jeden Fall sicherzustellen, dass mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Kinderwagen an keiner Stelle auf die Straße ausweichen müssen.

Für Radwege gilt: die Sicherheit der RadfahrerInnen kann regelmäßig nur durch Abschleppen wiederhergestellt werden. Polizei und Ordnungsbehörde dürfen in einem solchen Fall sofort abschleppen lassen. Das gilt auch, wenn das Fahrzeug nur teilweise auf dem Radweg geparkt ist. Das gilt sogar dann, wenn es sich bei dem blockierten Verkehrsweg um einen von untergeordneter Bedeutung handelt

und damit die Wahrscheinlichkeit gering ist, dass ein Berechtigter an der Nutzung gehindert wird (Münchener Kommentar/Kettler, StVO, § 41 Randnummer 37).

Die Rechtsprechung sieht Abschleppmaßnahmen als zulässig insbesondere in folgenden weiteren Fällen an:

1. längeres Parken auf dem Gehweg,
2. Blockieren einer Bushaltestelle oder eines Busfahrstreifens,
3. Parken in Feuerschutz- oder Fußgängerzone,
4. auf Behindertenparkplatz, selbst wenn kein Berechtigter konkret am Parken gehindert wird,
5. Parken auf Anwohnerparkplatz und
6. bei verkehrsbehinderndem Parken.

Abschleppmaßnahmen liegen grundsätzlich im Ermessen der Behörden. Im Rahmen der Ersatzvornahme gemäß § 25 LVwVG (Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz) kann ein Park- oder Halteverbot bei Gefahr im Verzug ohne Androhung gemäß § 21 LVwVG vollstreckt werden, soweit die Abwehr einer Gefahr, durch die die öffentliche Sicherheit oder Ordnung bedroht oder gestört wird, dies erfordert. Bei Abschleppmaßnahmen sind grundsätzlich die allgemeinen Grundsätze der Verhältnismäßigkeit zu beachten, d.h. es dürfen keine milderer Mittel zur Verfügung stehen, um die Störung zu beseitigen (so ist eine Abschleppmaßnahme unverhältnismäßig, wenn der Fahrzeugführer eines rechtswidrig abgestellten Fahrzeugs durch zumutbare Nachforschungen in unmittelbarer Nähe zuverlässig und leicht zu erreichen ist – zum Beispiel hinterlegte Mobilfunknummer und konkret benannter Aufenthaltsort in unmittelbarer Nähe).

Zur Thematik des Abschleppens an E-Ladestationen gibt es bisher wenig Rechtsprechung.

Bei E-Ladestationen dürfte im Regelfall ähnlich wie bei Behindertenparkplätzen ein erhebliches öffentliches Interesse an deren Freihaltung

1. zur Gewährleistung der jederzeitigen Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge,
2. zur Aufrechterhaltung der landesweiten Ladeinfrastruktur,

3. insbesondere auch zur Vermeidung des Liegenbleibens von E-Fahrzeugen im fließenden Verkehr und
4. zur Vermeidung einer negativen Vorbildwirkung

zu bejahen sein.

Auf eine konkrete Gefährdung anderer VerkehrsteilnehmerInnen kann es dabei nicht ankommen, insbesondere ist es nicht erforderlich, dass ein Berechtigter den Parkplatz tatsächlich nutzen wollte. Die Situation muss geeignet sein, zu Behinderungen der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr zu führen.

Sofortiges Abschleppen an E-Ladesäulen dürfte analog zu der Rechtsprechung bei Behindertenparkplätzen rechtssicher bei Positivbeschilderung möglich sein. Diese Rechtsauffassung wurde durch rechtskräftigen Gerichtsbescheid des VG Hamburg vom 25.05.2018 Az 2 K 7467/17 zu Sonderparkplätzen an E-Ladesäulen (VZ 314 mit ZZ) bestätigt:

„Ob der Kläger durch das verbotswidrige Abstellen konkret ein bevorrechtigtes Elektrofahrzeug am Parken und Laden gehindert hat, bedarf keiner Überprüfung. 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. 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. Diese Grundsätze sind auf die für bevorrechtigten Elektrofahrzeuge vorgesehenen Parkplätze an Ladesäulen zu übertragen. Auch deren Funktion wird nur gewährleistet, wenn sie jederzeit von nicht parkberechtigten Fahrzeugen freigehalten werden.“

Die Polizei- und Ordnungsbehörden werden aus generalpräventiven Gründen und wegen der negativen Vorbildwirkung, die vom Falschparken ausgeht, ausdrücklich ermuntert, vom Instrument des Abschleppens in geeigneten Fällen Gebrauch zu machen.

gez. Erdmenger