



## Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

5 K 2655/23

Im Namen des Volkes

### Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

[REDACTED]  
[REDACTED]

– Klägerin –

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]  
[REDACTED]

g e g e n

[REDACTED]  
[REDACTED]

– Beklagte –

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]  
[REDACTED]

hat das Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 5. Kammer - durch die Richterin Hoffer als Einzelrichterin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 26. März 2026 für Recht erkannt:

**Die Klage wird abgewiesen.**

**Die Kosten des Verfahrens trägt die Klägerin.**

**Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn**

**nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.**

## **Tatbestand**

Die Klägerin wendet sich gegen ihre Heranziehung zu den Kosten einer Abschleppmaßnahme.

Sie parkte ihr Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED] am 04.01.2023 ab 18:55 Uhr in der Häschenstraße in Bremen in der Nähe der Einmündung zur Straße Am Deich am rechten Fahrbahnrand. Bei der Häschenstraße handelt es sich um eine Einbahnstraße. In dem von der Klägerin beparkten Bereich ist ein absolutes Halteverbot ausgeschildert.

Ein Mitarbeiter des Ordnungsamtes veranlasste um 19:33 eine Abschleppmaßnahme, die um 19:48 Uhr durchgeführt wurde. Nach Anhörung der Klägerin setzte das Ordnungsamt ihr gegenüber mit Bescheid vom 21.03.2023 Kosten und Gebühren i.H.v. insgesamt 313,00 € fest (255 € Abschlepp-/Verwahrkosten sowie eine Verwaltungsgebühr i.H.v. 58,00 €).

Hiergegen legte die Klägerin am 06.04.2023 Widerspruch ein. Eine Begründung erfolgte nicht.

Mit Widerspruchsbescheid vom 21.09.2023 wies der Senator für Inneres und Sport den Widerspruch der Klägerin zurück. Die Abschleppmaßnahme sei rechtmäßig gewesen. Die Beschilderung sei eindeutig und klar verständlich. Die Maßnahme sei verhältnismäßig gewesen. Die Kosten- und Gebührenhöhe sei nicht zu beanstanden.

Die Klägerin hat am 10.11.2023 Klage erhoben. Zur Begründung führt sie zusammenfassend aus, das absolute Halteverbot sei für einen durchschnittlichen Kraftfahrer bei Einhaltung der erforderlichen Sorgfalt nicht erkennbar gewesen. Eine Nachschau sei nur unter besonderen Umständen, die hier nicht vorlägen, erforderlich. Es sei dunkel gewesen; die Schilder stünden parallel zur Hauswand und sehr nah an dieser. Sie hätten so ausgerichtet und beleuchtet werden müssen, dass sie bei Dunkelheit retroreflektiert werden. Die Hauswandkante verhindere beim Einfahren in die Straße den Blick auf die Schilder. Diese seien weder von den Fahrzeugscheinwerfern noch von der Straßenbeleuchtung erfasst gewesen. Die Beschilderung sei nicht mit einem raschen und beiläufigen Blick erfassbar gewesen. Das Gesamtbild der Straße veranlasse zu der Annahme, das Parken auf dem Seitenstreifen sei erlaubt. Mit einem Halteverbot sei an entsprechender Stelle daher nicht zu rechnen.

Sie beantragt,

den Bescheid vom 21.03.2023 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 21.09.2023 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trägt vor, die Beschilderung sei ohne Weiteres erkennbar gewesen. Das Halteverbotsschild sei weder verdeckt noch unleserlich. Die Klägerin hätte dieses schon mit einem beiläufigen Blick erkennen können.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten verwiesen.

### **Entscheidungsgründe**

Die Einzelrichterin konnte trotz Ausbleibens der Klägerin in der mündlichen Verhandlung die Sache verhandeln und entscheiden, da die Klägerin rechtzeitig und ordnungsgemäß und unter Hinweis auf die Folge ihres Ausbleibens geladen worden ist (vgl. § 102 Abs. 2 VwGO).

Die Klage hat keinen Erfolg.

I. Sie ist zulässig, insbesondere ist die Klagefrist des § 74 VwGO gewahrt. Obgleich der Widerspruchsbescheid am 22.09.2023 mit Empfangsbekanntnis an die Prozessbevollmächtigte der Klägerin versandt wurde, enthält die Akte kein zurückgesandtes Empfangsbekanntnis. Entsprechend kann ein früherer Zugang als am 10.10.2023 – an diesem Tag hat die Prozessbevollmächtigte der Klägerin den Widerspruchsbescheid nach ihrer Angabe erhalten – nicht festgestellt werden, sodass mit der Klageerhebung am 11.10.2023 die Monatsfrist gewahrt ist.

II. Die Klage ist jedoch unbegründet. Der angefochtene Kostenfestsetzungsbescheid ist rechtmäßig (§ 113 Abs. 1 VwGO).

Rechtsgrundlage für die verfügte Heranziehung zu den Kosten des Abschleppvorgangs, die formell nicht zu beanstanden ist, ist § 19 Abs. 3 BremVwVG. Die Vorschrift bestimmt, dass, wenn eine Handlung auf Kosten des Pflichtigen im Wege der Ersatzvornahme durchgeführt wird, die Vollzugsbehörde die ihr daraus entstandenen notwendigen besonderen Aufwendungen (Kosten) gegenüber dem Pflichtigen festsetzt. Die Voraussetzungen dieser Vorschrift liegen vor.

1. § 19 Abs. 3 BremVwVG setzt zunächst eine rechtmäßige Ersatzvornahme voraus. Die Zulässigkeit des Verwaltungszwangs ergibt sich vorliegend aus § 11 Abs. 2 BremVwVG. Danach kann der Verwaltungszwang ohne vorausgehenden Verwaltungsakt angewendet werden, wenn dies zur Verhinderung einer rechtswidrigen Tat, die einen Straf- oder Bußgeldtatbestand verwirklicht, oder zur Abwendung einer drohenden Gefahr geboten erscheint und die Behörde hierbei innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse handelt.

a. Beide Tatbestandsalternativen sind erfüllt.

Zweck der in § 11 Abs. 2 Satz 1 Alt. 1 BremVwVG enthaltenen Ermächtigung ist die Verhinderung (der Fortdauer) einer objektiv mit einer Geldbuße bzw. einer strafrechtlichen Sanktion bedrohten Handlung. Bei einem absoluten Halteverbot ist das Halten auf der Fahrbahn verboten (Anlage 2 zur StVO, Zeichen 283). Das verbotswidrige Halten (und damit auch Parken) im absoluten Halteverbot stellt eine Ordnungswidrigkeit dar (§ 49 Abs. 3 Nr. 4 i.V.m. § 41 Abs. 1 StVO). Der Verstoß gegen die Vorschriften der StVO ist gleichzeitig eine Störung der öffentlichen Sicherheit, also eine bereits eingetretene Gefahr.

Die Klägerin hat ihr Fahrzeug im Bereich eines absoluten Halteverbots geparkt. Die beiden dieses anordnenden Verkehrszeichen (Zeichen 283) sind der Klägerin gegenüber wirksam geworden.

Verkehrszeichen werden gemäß § 43 Abs. 1 VwVfG (i.V.m. § 1 BremVwVfG) gegenüber demjenigen, für den sie bestimmt sind oder der von ihnen betroffen wird, in dem Zeitpunkt wirksam, in dem sie bekannt gegeben werden. Die Bekanntgabe erfolgt nach den Spezialvorschriften der Straßenverkehrsordnung (insbes. § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 4 StVO) durch Aufstellen des Verkehrszeichens. Dies ist eine besondere Form der öffentlichen Bekanntgabe. Sind Verkehrszeichen so aufgestellt oder angebracht, dass sie ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt schon "mit einem raschen und beiläufigen Blick" erfassen kann, äußern sie nach dem so genannten Sichtbarkeitsgrundsatz ihre Rechtswirkung gegenüber jedem von der Regelung betroffenen Verkehrsteilnehmer, gleichgültig, ob er das Verkehrszeichen tatsächlich wahrnimmt oder nicht (BVerwG, Urt. v. 06.04.2016 – 3 C 10/25 –, juris Rn. 16 m.w.N.). 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 wird. Zu einer Nachschau ist der Verkehrsteilnehmer nur verpflichtet, wenn hierfür nach den konkreten Umständen des Einzelfalls ein besonderer Anlass besteht (BVerwG a.a.O., juris Rn. 21). Für die Sichtbarkeit von Verkehrszeichen, die den ruhenden Verkehr betreffen, gelten somit weniger strenge Anforderungen als an solche, die den fließenden Verkehr regeln. Es liegt auf der Hand und ist allgemein anerkannt, dass das Maß und die Ausprägung der von den Verkehrsteilnehmern zu fordernden Sorgfalt von der konkreten Verkehrssituation abhängen. Verkehrszeichen, die den fließenden Verkehr betreffen, müssen insbesondere bei höherer Geschwindigkeit innerhalb kürzester Zeit wahrgenommen und erfasst, also in ihrem Regelungsgehalt verstanden werden können, um ihr Regelungsziel zu erreichen. Anders liegt es bei Verkehrszeichen, die den ruhenden Verkehr regeln. Hier hat der Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit, sich auch noch beim Abstellen und Verlassen seines Fahrzeugs ohne eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer Klarheit über das Vorhandensein und/oder den Inhalt eines Halt- oder Parkverbots zu verschaffen. Die Anfahrt zum Abstellort des Fahrzeuges und das nachfolgende Aussteigen des Fahrers stellen sich als einheitlicher Lebensvorgang dar. Eine einfache Umschau nach dem Abstellen des Fahrzeugs, ob ein Halt- oder Parkverbot besteht, gehört deshalb zu der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt des Fahrers. (BVerwG a.a.O., juris Rn. 24).

Hieran gemessen war die Anordnung des Halteverbots gegenüber der Klägerin wirksam bekanntgegeben. Die erkennende Einzelrichterin ist anhand der in der Behördenakte enthaltenen Lichtbilder davon überzeugt, dass die Klägerin durch eine einfache Umschau beim Aussteigen aus ihrem Fahrzeug ohne Weiteres die das Halteverbot anordnenden Verkehrszeichen hätte erkennen können. Die Klägerin parkte ihr Fahrzeug unmittelbar neben einem der Halteverbotsschilder, das andere Halteverbotsschild befand sich wenige Meter dahinter. Schon ein kurzer Rundumblick nach dem Aussteigen hätte die Wahrnehmung ermöglicht. Ein Abschreiten des Nahbereichs oder sonstige Nachschau war dazu nicht notwendig.

Die Sichtbarkeit der Schilder war auch nicht eingeschränkt. Die Schilder waren nicht verdeckt. Zwar war es zum betreffenden Zeitpunkt draußen dunkel, jedoch handelt es sich um eine städtische Straße mit Straßenlaternen. Auch außerhalb des Bereichs unmittelbar an einer Straßenlaterne sorgen diese dafür, dass die Straße erhellt ist und nicht in vollständiger Finsternis liegt. Es entspricht bereits der allgemeinen Lebenserfahrung, dass in einer solchen Straße Verkehrsschildern für eine auf bzw. neben der Fahrbahn stehende Person auch im Dunkeln lesbar sind. Der Einzelrichterin ist auch aus eigener Ortskenntnis bekannt, dass die Verkehrszeichen in der Häschenstraße bei Dunkelheit mit bloßem Auge zu sehen sind. Im Übrigen war die Klägerin auf das Schild zugefahren, und hätte schon

während des Einparkens im Scheinwerferlicht ihres PKW zumindest erkennen können, dass sich auf ihrer Augenhöhe eine für die Anbringung von Verkehrsschildern typische Metallstange befindet. Auch das hätte Anlass geben müssen, zu prüfen, ob sich an entsprechender Stelle ein den ruhenden Verkehr betreffendes Verkehrszeichen befindet.

Nichts anderes ergibt sich hier aus dem Verweis der Klägerin auf die Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 26.01.2001 (StVO-VwV). Zwar heißt es darin zu Zeichen 283 mit Pfeilen, dass dieses im spitzen Winkel zur Fahrbahn anzubringen ist, wohingegen die Zeichen hier parallel zur Fahrtrichtung aufgestellt ist. Die Nichteinhaltung der StVO-VwV führt jedoch nicht für sich genommen zu der Annahme, das betreffende Verkehrszeichen sei weder hinreichend sichtbar noch zumindest soweit wahrnehmbar, dass für den ruhenden Verkehr Anlass für eine Nachschau bestand. Inwieweit den Anforderungen des Sichtbarkeitsgrundsatzes genügt wurde, ist von den konkreten Umständen des jeweiligen Einzelfalls abhängig (BVerwG a.a.O., juris Rn. 23). Im konkreten Einzelfall war die Beschilderung hier bei einer einfachen Umschau erkennbar (s.o.) und auch die Pfeile sind bei einer Aufstellung parallel zur Fahrbahn ohne Weiteres verständlich. Dass ein Halteverbotschild retroflektierend sein muss, sehen die schon StVO-VwV nicht vor.

Angesichts der eindeutigen Regelungen des ruhenden Verkehrs kann auch der Umstand, dass vor der Klägerin weitere Fahrzeuge parkten nicht zu der Annahme führen, dass das Halteverbot unzureichend erkennbar war. Der Umstand, dass vor dem klägerischen Fahrzeug weitere PKW standen, liegt schlicht darin begründet, dass im Bereich vor ihrem Auto kein Halteverbot besteht. Das straßenabwärts andere Regelungen gelten, als im näher an einer Kreuzung liegenden Bereich, ist nicht ungewöhnlich; mit einer Änderung der Regelungen im Verlauf einer Straße muss stets gerechnet werden. Hier konnte, wie bereits dargestellt, eine kurze Umschau Klarheit über die Regelungslage bringen.

Aufgrund der Erkennbarkeit im Rahmen einer Umschau kommt es nach den obigen Grundsätzen nicht mehr darauf an, ob das Schild bereits während der Fahrt erkennbar war.

**2.** Der im Rahmen der Ersatzvornahme tätig gewordene Mitarbeitende des Ordnungsamts handelte auch innerhalb seiner Befugnisse. Bei Anwesenheit des Klägers wäre er befugt gewesen, ihm gegenüber – gestützt auf § 10 Abs. 1 Satz 1 BremPolG – das Gebot zu erlassen, das Fahrzeug zur Störungsbeseitigung wegzufahren. Insbesondere wäre er hierfür als Mitarbeiter des Ordnungsamts gemäß § 128 Abs. 2 BremPolG sachlich zuständig gewesen.

3. Die Anordnung der Abschleppmaßnahme war auch verhältnismäßig. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verlangt, dass die Nachteile, die mit einer Abschleppmaßnahme für den Betroffenen verbunden sind, nicht außer Verhältnis zu dem bezweckten Erfolg stehen dürfen, was sich aufgrund einer Abwägung der wesentlichen Umstände des Einzelfalles beurteilt. Soweit mit dem Verkehrszeichen 283 ein absolutes Halteverbot angeordnet wurde, liegt dem eine konkrete Verkehrssituation vor Ort zugrunde, die auch im Rahmen der Verhältnismäßigkeit eine Einzelfallprüfung notwendig macht, ob eine Abschleppmaßnahme gerechtfertigt ist (OVG Bremen, Urt. v. 15.04.2014 – 1 A 104/12 –, juris Rn. 28 m.w.N.; vgl. auch BVerwG, Urt. v. 09.04.2014 – 3 C 5/13 –, BVerwGE 149, 254-265, juris Rn. 12).

Das Abschleppen aus einem absoluten Halteverbot ist kein Selbstzweck, sondern findet seine Rechtfertigung in der Gefahr für die Verkehrssicherheit, die einer solchen Regelung regelmäßig zugrunde liegt. Maßgeblich ist daher eine Einzelfallprüfung der dem Verkehrsschild zugrundeliegenden konkreten Verkehrssituation vor Ort. Zu prüfen ist demnach in einem ersten Schritt, welche Verkehrssituation – damit regelmäßig: welche (abstrakte) Gefahr für die Verkehrssicherheit – dem Halteverbot zugrunde liegt und sodann in einem zweiten Schritt, ob mit Blick auf diesen (abstrakten) Zweck der mit der Abschleppmaßnahme bezweckte (konkrete) Erfolg für die Verkehrssicherheit – also die sofortige Beendigung des Verstoßes – die Nachteile für den Betroffenen überwiegt. Dabei sind Abschleppmaßnahmen ohne konkrete Behinderungen nicht ausgeschlossen, die gegenläufigen Interessen bekommen aber naturgemäß ein größeres Gewicht (BVerwG, a.a.O.).

Hieran gemessen war die Abschleppmaßnahme hier verhältnismäßig. Die Verkehrssituation ist aus den Bildern in der Behördenakte sowie auf „Google Street View“ ersichtlich. Hieraus ergibt sich Folgendes: Die Häschenstraße lässt sich von der Straße Am Deich erreichen. Sowohl für die von links als auch die von rechts aus der Straße Am Deich kommenden Fahrzeuge handelt es sich hierbei zunächst um eine Einbahnstraße, die im Bereich der Einmündung zu der schmalen Häschenstraße endet. Die Straße am Deich ist im Einmündungsbereich also beidseitig befahrbar, wobei es sich ebenfalls um eine schmale Straße handelt. Aus der Straße am Deich kommend ist die Häschenstraße zudem schlecht einsehbar, weil sich an beiden Einmündungsecken sehr nah am Fahrbahnrand der Häschenstraße hohe Gebäude befinden. Das absolute Halteverbot in der Häschenstraße dient vor diesem Hintergrund erkennbar dazu, über das Parkverbot im 5-Meter-Bereich um die Einmündung (§ 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO) hinaus sicherzustellen, dass aus der Straße am Deich kommende Autos aus beiden Richtungen in die ebenfalls schmale Häschenstraße sicher und flüssig abbiegen können. Ohne das Halteverbot könnte

es dazu kommen, dass einbiegende Fahrzeuge abrupt abbremsen und Fahrzeugen ausweichen müssen, die in der Häschenstraße stehen, aber vor dem Abbiegen aus der Straße Am Deich noch nicht sichtbar waren.

Wenn der abstrakte Zweck des hier streitgegenständlichen Halteverbots danach gerade in der Freihaltung eines unübersichtlichen und engen Einmündungsbereichs liegt, dann war in der konkreten Situation auch das Abschleppen des Fahrzeugs der Klägerin gerechtfertigt. Das Abstellen des Kraftfahrzeugs im absoluten Halteverbot hat mindestens zu einer Verengung der Fahrbahn geführt, die durch die Anordnung des absoluten Halteverbots gerade verhindert werden sollte. Es bestand die Gefahr, dass es bei Einbiegevorgängen in die Häschenstraße zu gefährlichen Verkehrssituationen durch abruptes Bremsen oder einen Rückstau kommen konnte. Das Fahrzeug der Klägerin beeinträchtigte in dieser Verkehrssituation die Sicherheit und Leichtigkeit des Einmündungsverkehrs.

4. Die Klägerin ist auch kostenpflichtig im Sinne des § 19 Abs. 3 BremVwVG.

5. Der Kostenansatz ist nicht zu beanstanden. Die Kosten für den Abschleppvorgang i. H. v. 255 € sind von der Beklagten verauslagt worden. Dass sie in ihrer Höhe unangemessen wären, ist nicht ersichtlich. Die Verwaltungsgebühr i. H. v. 58 € entspricht Ziffer 102.03 der Anlage zu § 1 der Allgemeinen Kostenverordnung in der bei Anwendung des Verwaltungszwangs maßgeblichen Fassung.

### III.

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

## **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil kann die Zulassung der Berufung beantragt werden.

Der Antrag ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils beim

Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen,  
(Tag-/Nachtbriefkasten Justizzentrum Am Wall im Eingangsbereich)

einzu legen. In dem Antrag ist das angefochtene Urteil zu bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses 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 Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen, einzureichen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch einen Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1, Abs. 4 Sätze 4 und 7 VwGO zur Vertretung berechnigte Person oder Organisation vertreten lassen. Dies gilt auch für den Antrag, durch den ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird.

Hoffer