



Verwaltungsgericht Hamburg

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 19, aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 6. August 2024 durch

[...]

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens trägt der Kläger

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aus dem Urteil gegen ihn vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Rechtsmittelbelehrung:

Innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils 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 Obergerverwaltungsgericht, 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 Obergerverwaltungsgerichts, 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 Obergerverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht 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

Der Kläger wendet sich gegen einen Gebührenbescheid wegen einer Versetzung seines Fahrzeugs.

Am 2. Juli 2020 rief die Feuerwache Wandsbek gegen 23:25 Uhr die Polizei anlässlich eines Feuerwehreinsatzes in der Schweidnitzer Straße, 22045 Hamburg. Die Schweidnitzer Straße ist eine Querstraße zwischen der westlich liegenden Charlottenburger Straße und dem östlich liegenden Bekkamp. Sie verläuft vor der Hausnummer 28 nicht in einem geraden Verlauf, sondern in einer leichten S-förmigen Kurve. Der Straßenverlauf führt zunächst – je nach Blickrichtung – bogenförmig nach links bzw. rechts und anschließend wieder nach rechts bzw. links. Das Fahrzeug des Klägers mit dem Kennzeichen [...] parkte am 2. Juli 2020 spätestens ab 23:40 Uhr bis zur Verladung in das Abschleppfahrzeug am 3. Juli 2020 um 00:20 Uhr am Straßenrand in der Schweidnitzer Straße auf der Höhe der Hausnummer 28. Bei Betrachtung des Straßenverlaufs mit Blick in Richtung Bekkamp parkte das Fahrzeug des Klägers auf der rechten Straßenseite. Das Fahrzeug war mit in Richtung der Charlottenburger Straße zeigender Fahrzeugfront entgegen der Fahrtrichtung (s. insb. Bl. 35 d. Sachakte) und – nach übereinstimmendem Bekunden der Beteiligten – etwa auf Höhe des auf den in der Sachakte enthaltenen Lichtbildern zu sehenden Anhängers (s. Bl. 32 ff., insb. Bl. 36, 37 d. Sachakte) abgestellt. Auf der linken Straßenseite parkte ein weiteres Fahrzeug mit dem Kennzeichen [...] in Fahrtrichtung (s. insb. Bl. 35 [Rückseite] d. Sachakte). Ausweislich der schriftlichen Angaben des einschreitenden Polizeibediensteten hätten die Feuerwehrfahrzeuge – der Einsatz erforderte das Anrücken eines Löschzugs mit mehreren Fahrzeugen – aufgrund der durch die beiden parkenden Fahrzeuge hervorgerufene Verengung der Straße nicht zum Einsatzort gelangen können. Das Entfernen lediglich eines der Fahrzeuge hätte nicht zum gewünschten Ziel geführt (s. Bl. 17, 31 d. Sachakte). Versuche des Polizeibediensteten, den Kläger zu benachrichtigen, schlugen fehl.

Um 23:44 Uhr rief der handelnde Polizeibedienstete den Abschleppunternehmer, der am 3. Juli 2020 um 00:12 Uhr am Einsatzort eintraf und um 00:20 Uhr mit dem Fahrzeug des Klägers beladen vom Einsatzort abfuhr. Das Fahrzeug des Klägers wurde an der Kreuzung der Stein-Hardenberg-Straße / Sonnenweg, 22045 Hamburg, abgestellt. Das weitere Fahrzeug wurde ebenfalls entfernt. Das Abschleppunternehmen meldete am 3. Juli 2020 um 00:30 Uhr das Einsatzende.

Unter dem 11. November 2020 erließ die Beklagte einen Gebührenbescheid gegenüber dem Kläger in Höhe von 292,40 EUR. Zur Begründung führte sie insbesondere aus, dass das Fahrzeug des Klägers am Ereignisort in der Schweidnitzer Straße 28, 22054 Hamburg, verkehrsbehindernd geparkt habe. Konkret seien die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr im Einsatz behindert worden.

Mit Schreiben vom 25. November 2020 erhob der Kläger Widerspruch gegen den Bescheid der Beklagten vom 11. November 2020. Der Kläger machte geltend, das Fahrzeug sei ordnungsgemäß abgestellt gewesen. Das Parken auf der rechten Straßenseite sei zulässig und die Restfahrbahnbreite nicht beeinträchtigt gewesen. Es sei nur deshalb zu einer Verengung der Fahrbahn gekommen, da zusätzlich das weitere Fahrzeug auf der linken Fahrbahnseite verbotswidrig geparkt habe. Auch sonst parkten an derselben Stelle Autos, gleichwohl hätten beispielsweise Abfallwägen kein Problem, an diesen vorbeizufahren.

Mit Widerspruchsbescheid vom 9. Juli 2021, dem Kläger am 22. Juli 2021 zugestellt, wies die Beklagte den Widerspruch als unbegründet zurück. Zur Begründung führte sie aus, dass die Anordnung, das Fahrzeug abschleppen zu lassen, rechtmäßig gewesen sei. Denn das Fahrzeug habe an einer engen und unübersichtlichen Stelle geparkt. Hiermit habe der Kläger gegen § 12 Abs. 1 Nr. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verstoßen. Der Kläger habe ferner im Bereich einer scharfen Kurve geparkt, was gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVO unzulässig sei. Zudem sei das Fahrzeug entgegen § 12 Abs. 4 StVO entgegen der Fahrtrichtung abgestellt gewesen. Auch gegen § 1 Abs. 2 StVO habe der Kläger verstoßen, da er an einem Ort geparkt habe, an dem andere Verkehrsteilnehmer mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt worden seien. Das Abschleppen beider Fahrzeuge sei erforderlich gewesen, da die Straße nur durch das Abschleppen beider Fahrzeuge genügend Platz für die Feuerwehrfahrzeuge gelassen habe. Jedenfalls sei vor dem Hintergrund der Effektivität der Gefahrenabwehr die Polizei nicht verpflichtet gewesen, zu ermitteln, welches Fahrzeug als letztes Glied der Ursachenkette die Störung unmittelbar verursacht habe.

Am 16. August 2021 hat der Kläger die vorliegende Klage erhoben. Er führt nochmals dazu aus, dass die erforderliche Restfahrbahnbreite – auch für Feuerwehrfahrzeuge – gewahrt gewesen wäre, hätte nicht zu einem späteren Zeitpunkt ein anderer Verkehrsteilnehmer auf der gegenüber liegenden Straßenseite geparkt. Weiter ergänzt er, dass die Abschleppsituation unzureichend dokumentiert worden sei. Bei der betreffenden Stelle

handle es sich zudem nicht um eine Kurve, sondern lediglich um eine kleine Verschwenkung der Fahrbahn.

Der Kläger beantragt,

den Bescheid der Beklagten vom 11. November 2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 9. Juli 2021 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung verweist die Beklagte vollumfänglich auf ihre Ausführungen im Verwaltungsverfahren und die in der Sachakte enthaltenen Stellungnahmen des seinerzeit eingeschrittenen Polizeibediensteten. Zudem weist sie darauf hin, dass auf den in Bl. 32 ff. der Sachakte enthaltenen Lichtbildern – die nicht an dem Tag des fraglichen Abschleppvorgangs gefertigt wurden – Markierungen sichtbar seien, die auf der – mit Blick in Richtung Charlottenburger Straße – rechten Straßenseite einen Behindertenparkplatz auswiesen; die dort parkenden Fahrzeuge ragten über die betreffenden Markierungen auf die Fahrbahn hinaus.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und den Inhalt der beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

I.

Über die Klage entscheidet der Berichterstatter gemäß § 87a Abs. 2, Abs. 3 VwGO, nachdem sich die Beteiligten damit einverstanden erklärt haben.

II.

Die zulässige Anfechtungsklage ist unbegründet.

Der Kostenbescheid der Beklagten ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die Rechtsgrundlage des Kostenbescheids ist § 7 Abs. 3 Satz 1 HambSOG, wonach die Verwaltungsbehörden die Kosten der unmittelbaren Ausführung durch Verwaltungsakt von den nach den §§ 8 und 9 HmbSOG Verantwortlichen in gleichem Umfang wie die Kosten einer Verwaltungsvollstreckung erstattet verlangen können, i.V.m. den Vorschriften des Gebührengesetzes (GebG).

Die Voraussetzungen für die Kostenerhebung nach den genannten Rechtsgrundlagen sind erfüllt. Zu ihnen gehört wegen des Grundsatzes der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung zum einen, dass der angeordnete Abschleppvorgang des von dem Kläger geführten Fahrzeugs rechtmäßig war (hierzu unter 1.) und zum anderen, dass die Erhebung der Gebühr in Einklang mit den Vorschriften des Gebührenrechts gestanden hat (hierzu unter 2.).

1. Der Abschleppvorgang war rechtmäßig. Hier ist das Abschleppen als Maßnahme im Wege der unmittelbaren Ausführung erfolgt (hierzu unter a.), die zu Recht ergriffen worden ist (hierzu unter b.). Eine hieraus resultierende Kostenerstattungsforderung durfte auch an den Kläger gerichtet werden (hierzu unter c.).

a. Gemäß § 7 Abs. 1 HmbSOG darf im Wege der unmittelbaren Ausführung eine Maßnahme getroffen werden, wenn auf andere Weise eine Störung der öffentlichen Sicherheit nicht beseitigt werden kann. Das Umsetzen eines Fahrzeuges ist als unmittelbare Ausführung einzustufen, wenn das dazu Anlass gebende ordnungswidrige Verhalten eine Störung der öffentlichen Sicherheit in Form eines Verstoßes gegen unmittelbar geltende Rechtsvorschriften darstellt. Denn in solchen Fällen fehlt es an einer

Grundverfügung, die etwa im Wege der Ersatzvornahme zu vollstrecken wäre (VG Hamburg, Urt. vom 12.04.2011, 21 K 1902/09, juris Rn. 19).

Vorliegend hat die Beklagte das Abstellen des Wagens des Klägers an der fraglichen Stelle als Verstoß gegen § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO, wonach das Halten an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen unzulässig ist, als Verstoß gegen § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVO, wonach das Halten im Bereich von scharfen Kurven unzulässig ist, als Verstoß gegen das Gebot des Haltens in Fahrtrichtung gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 StVO und schließlich als Verstoß gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot in § 1 Abs. 2 StVO qualifiziert. Eine separate Wegfahr-/Entfernungsanordnung ist gegenüber dem Kläger nicht ergangen.

b. Die unmittelbare Ausführung ist rechtmäßig erfolgt.

aa. Es bestand eine durch den Kläger verursachte Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, zu deren Beseitigung eine auf § 3 Abs. 1 SOG gestützte Wegfahr-/Entfernungsanordnung hätte ergehen dürfen.

(1) Die Versetzung des klägerischen Fahrzeugs ist zu Recht erfolgt. Gemäß § 7 Abs. 1 HmbSOG darf eine Maßnahme im Wege der unmittelbaren Ausführung nur getroffen werden, wenn auf andere Weise eine unmittelbar bevorstehende Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nicht abgewehrt oder eine Störung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung nicht beseitigt werden kann. Diese Voraussetzungen waren vorliegend erfüllt.

(a) Vorliegend bestand aus der insoweit maßgeblichen ex-ante Perspektive zum Zeitpunkt der Anordnung der unmittelbaren Ausführung und dem damaligen Kenntnisstand der seinerzeit einschreitenden Polizeibediensteten jedenfalls eine Anscheinsgefahr (näher hierzu: OVG Hamburg, Urt. v. 21.07.1992, Bf VI 49/91, juris Rn. 46) im Hinblick auf einen Verstoß gegen das Halten an engen Stellen i.S.v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO durch das klägerische Fahrzeug.

Gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO ist das Halten an engen und an unübersichtlichen Stellen unzulässig. Eng im Sinne dieser Vorschrift ist eine Straßenstelle dann, wenn durch ein dort ggf. haltendes Kraftfahrzeug eine Abwicklung des an dieser Stelle zugelassenen Verkehrs nicht mehr möglich ist. Dies wird regelmäßig dann angenommen, wenn der zur Durchfahrt insgesamt freibleibende Raum für ein Fahrzeug höchstzulässiger Breite zuzüglich

50 Zentimeter Seitenabstand bei vorsichtiger Fahrweise nicht ausreichen würde (VGH München, Beschl. v. 5.11.2019, 11 B 19.703, juris Rn. 34). Die höchstzulässige Fahrzeugbreite beträgt gemäß § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StVZO 2,55 Meter. Daraus wird überwiegend geschlossen, dass ein Verstoß gegen das Haltverbot des § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO jedenfalls gegeben ist, wenn das haltende Fahrzeug die passierbare Straßenbreite auf weniger als 3,05 Meter verengt.

Dass dem Löschzug der Feuerwehr ein Passieren des fraglichen Straßenabschnitts aufgrund der beiden gegenüber voneinander geparkten Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Anordnung der Abschleppmaßnahme nicht möglich war, ist zwischen den Beteiligten unstrittig. Der Kläger meint jedoch, dass die Restfahrbahnbreite erst durch das Hinzutreten des gegenüber von seinem Fahrzeug geparkten Pkw derart verengt worden sei. Ob die Fahrbahn (hier mangels eines Mittelstreifens verstanden als die gesamte Fahrbahn), denkt man das weitere Fahrzeug hinweg, allein durch das klägerische Fahrzeug auf weniger als 3,05 Meter verengt war oder nicht, lässt sich nicht mehr ohne Weiteres rekonstruieren. Lichtbilder, die die genaue Halteposition des klägerischen Fahrzeugs zeigen, existieren nicht (die Sachakte enthält lediglich Nahaufnahmen [Bl. 26-29, 35], die derartige Rückschlüsse nicht zulassen). Die – wohlgerneht sehr grobe (die kleinste verfügbare Maßeinheit war Meter) – Messung, die das Gericht mithilfe des Kartenmaterials des „FHH-Atlas“ des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung vorgenommen hat, legt nahe, dass die Gesamtfahrbahnbreite bei gerader Messung des Abstands zwischen beiden Straßenseiten an der fraglichen Stelle (die Beteiligten haben übereinstimmend ausgeführt, dass das klägerische Fahrzeug in etwa dort abgestellt war, wo auf den in Bl. 32 ff. d. Sachakte enthaltenen Lichtbildern ein Anhänger zu sehen ist) etwa 6 Meter betragen dürfte. Kurz dahinter (in Fahrtrichtung Bekkamp) verengt sich die Gesamtfahrbahnbreite jedoch bereits auf etwa 4 Meter (siehe zu den Messungen die Anlage 1 zum Protokoll der mündlichen Verhandlung). Die genaue Bestimmung der seinerzeit verbliebenen Restfahrbahnbreite bei Hinwegdenken des weiteren Fahrzeugs kann hier gleichwohl auf sich beruhen.

Denn nach Ansicht des erkennenden Gerichts ist der Begriff „eng“ nicht streng physikalisch zu verstehen und nicht allein anhand eines Abstands in Metern auszufüllen. Dies allein würde dem Begriff nicht gerecht. Neben dem Begriff „eng“ verwendet § 12 Abs. 1 StVO zur Beschreibung von Halteverboten auch die Begriffe „unübersichtlich“ oder „scharf“, die jeweils einer wertenden Betrachtung unterliegen. Dasselbe muss für den Begriff „eng“ gelten (so ausdrücklich AG Bad Urach, Urt. v. 25.5.2023, 1 C 297/22, juris Rn. 32).

Diese – auch in anderen gerichtlichen Entscheidungen zuweilen implizit getroffene – Annahme führt dazu, dass in der Rechtsprechung vereinzelt auch erwogen wird, das Vorliegen einer Engstelle i.S.v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO selbst dort zu verneinen, wo die Restfahrbahnbreite im Einzelfall weniger als 3,05 Meter betrug (so etwa in dem der vorzitierten Entscheidung zugrundeliegenden Fall, in dem das Amtsgericht in einer verkehrsberuhigten Zone eine Restfahrbahnbreite von 3 Metern als ausreichend ansah, um dem Halteverbot aus § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO Rechnung zu tragen, AG Bad Urach, a.a.O., juris Rn. 33). Die insoweit erforderliche Betrachtung der konkreten örtlichen Gegebenheiten kann indes nach Ansicht des erkennenden Gerichts im Einzelfall auch umgekehrt dazu führen, dass auch bei einer Restfahrbahnbreite von über 3,05 Metern noch von einer Engstelle auszugehen sein kann.

Eine derartige Situation ist hier nach Ansicht des erkennenden Gerichts gegeben. Die Schweidnitzer Straße verläuft vor der Hausnummer 28, wo das Fahrzeug des Klägers abgestellt war, nicht in einem geraden Verlauf, sondern in einer leichten S-förmigen Kurve. Der Straßenverlauf führt zunächst – je nach Blickrichtung – bogenförmig nach links bzw. rechts und anschließend wieder nach rechts bzw. links (s. Lichtbilder, Bl. 32 ff. d. Sachakte). Dementsprechend ist davon auszugehen, dass – wie von der Beklagten in ihrem Widerspruchsbescheid nachvollziehbar dargelegt (s. Bl. 49 d. Sachakte) – Fahrzeuge, die in Fahrtrichtung Bekkamp fahren, Lenkbewegungen zunächst nach links, anschließend nach rechts ausführen müssen, um die betreffende Stelle zu passieren. Dies erscheint dem Gericht auch in Ansehung der in der Sachakte enthaltenen Lichtbilder (s. Bl. 32 ff. d. Sachakte) sowie des ferner herangezogenen Kartenmaterials des „FHH-Atlas“ des Landesbetriebs Geoinformation (s. Anlage 1 zum Protokoll der mündlichen Verhandlung) plausibel. Die Beklagte hat in ihrem Widerspruchsbescheid ferner nachvollziehbar ausgeführt, dass gerade längere Fahrzeuge mehr Platz für ein derartiges Lenkmanöver benötigen. Der Kläger ist diesen Ausführungen lediglich insoweit entgegengetreten, als er – ohne dieses Vorbringen näher zu substantiieren – erklärt hat, dass auch die Fahrzeuge der städtischen Abfallbeseitigung an den an der fraglichen Stelle ständig parkenden Fahrzeugen problemlos vorbeifahren könnten.

Wenngleich das Gericht also davon ausgeht, dass aufgrund der konkreten örtlichen Gegebenheit – eine doppelt verschrenkte Kurve – in der Schweidnitzer Straße auf Höhe der Hausnummer 28 im Einzelfall auch dann noch eine Engstelle i.S.v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO angenommen werden kann, wenn nach Abstellen eines Fahrzeugs eine Restfahrbahnbreite von mehr als 3,05 Metern verbleibt, so lässt sich

vorliegend – in Ermangelung von Fotos, die eine genaue Rekonstruktion der Parkposition und der Parkweise des klägerischen Fahrzeugs erlauben – nicht aufklären, ob die seinerzeit angerückten Feuerwehrfahrzeuge bei vorsichtiger Fahrweise die fragliche Stelle auch bei Belassen des klägerischen Fahrzeugs möglicherweise noch hätten passieren können. Diese Frage kann jedoch dahinstehen, da zur Überzeugung des erkennenden Gerichts feststeht, dass die einschreitenden Polizeibediensteten aus der maßgeblichen ex-ante Sicht jedenfalls davon ausgehen durften, dass auch nach Entfernen des auf der gegenüber vom Fahrzeug des Klägers geparkten Pkw noch eine – nicht allein anhand der Restfahrbahnbreite zu bestimmende – Engstelle i.S.v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO vorlag. Insoweit ist zunächst von Bedeutung, dass die dringliche Situation – das Anrücken der Feuerwehr aufgrund eines Brandes – zum Zeitpunkt des polizeilichen Einschreitens keine Zeit für eine Bestimmung der genauen Restfahrbahnbreite beließ (s. Bl. 17 d. Sachakte). Die Tatsache, dass die Schweidnitzer Straße auf Höhe der Hausnummer 28 in einer doppelt verschwenkten Kurve verläuft, die nach den plausiblen Ausführungen der Beklagten im Widerspruchsbescheid für ein Einsatzfahrzeug der Feuerwehr – und somit erst recht für einen gesamten Löschzug – nur unter erschwerten Bedingungen passierbar ist, rechtfertigte bereits für sich genommen die Annahme der Polizeibediensteten, dass zur Gewährleistung der Durchfahrt des Löschzugs beide Fahrzeuge abgeschleppt werden mussten. Hinzu kommen die ausführlichen Schilderungen des seinerzeit eingeschrittenen Polizeibediensteten, wonach das klägerische Fahrzeug derart behindernd gestanden habe, dass es der Feuerwehr unmöglich war, überhaupt zum Einsatzort zu gelangen, weshalb die Kräfte der Feuerwehr den Einsatzort zu Fuß hätten erreichen müssen (s. Bl. 17 d. Sachakte), denen der Kläger nicht entgegengetreten ist.

(b) Sofern entgegen der Annahme des erkennenden Gerichts davon ausgegangen würde, dass zum Zeitpunkt der Anordnung der unmittelbaren Ausführung keine (Anscheins-)Gefahr für die öffentliche Sicherheit aufgrund eines Verstoßes gegen § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO bestand, so hätte zum Zeitpunkt des polizeilichen Einschreitens jedenfalls deshalb eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit vorgelegen, weil das Halten des klägerischen Fahrzeugs an der fraglichen Stelle andere Verkehrsteilnehmer mehr als unvermeidbar behinderte, was – in Ermangelung (des Anscheins) eines Verstoßes gegen eine speziellere Regelung des § 12 StVO – aufgrund § 1 Abs. 2 StVO unzulässig gewesen wäre.

In besonders gelagerten Fällen kann ein Halten oder Parken auch dann, wenn es durch keine der Einzelvorschriften des § 12 StVO verboten wird, nach § 1 Abs. 2 StVO unzulässig

sein, weil es andere gefährdet oder mehr als unvermeidbar behindert. Dabei muss es sich um eine wirkliche Ausnahmesituation handeln. Grundsätzlich muss der fließende Verkehr die Behinderungen hinnehmen, die von einem Halten oder Parken ausgehen, das nach der ins Einzelne gehenden Regelung des § 12 Abs. 1 und 3 StVO nicht unzulässig ist. Wer sein Fahrzeug dort abstellt, wo es weder durch allgemeine Verkehrsregeln noch durch das Aufstellen von Verkehrszeichen verboten ist, kann in der Regel davon ausgehen, dass damit von ihm geschaffene Behinderungen vom Fahrverkehr als unvermeidbar hinzunehmen sind. Etwas anderes gilt nur, wenn im Einzelfall besondere Umstände die Prüfung nahelegen, ob durch das Halten auf der Fahrbahn der fließende Verkehr nicht in unzumutbarer Weise behindert wird (BGH, Urt. v. 7.1.1986, VI ZR 198/84, juris Rn. 7 m.w.N.). Im Einzelnen:

(i) § 1 Abs. 2 StVO wäre in Ermangelung eines Verstoßes gegen die Einzelvorschriften des § 12 StVO anwendbar gewesen (vgl. zur Subsidiarität des Rücksichtnahmegebots auch BGH, Urt. v. 15.5.2018, VI ZR 231/17, juris Rn. 16).

(i) Der Kläger hat nach Ansicht des erkennenden Gerichts durch das Abstellen seines Fahrzeugs nicht gegen das in § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVO geregelte Verbot des Haltens im Bereich einer scharfen Kurve verstoßen und es bestand auch keine Anscheinsgefahr im Hinblick auf einen derartigen Verstoß. Zwar nimmt die Fahrbahn an der fraglichen Stelle eine Krümmung, weshalb hier – entgegen der Auffassung des Klägers – durchaus von einer Kurve gesprochen werden kann. Dennoch geht hiervon keine für scharfe Kurven typische Gefahr für den Verkehr aus (zur teleologischen Bestimmung des Begriffs: VGH München, Beschl. v. 15.07.2020, 10 ZB 20.1368, juris Rn. 6). Es kann insbesondere davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Rückführung der Fahrbahn in die ursprüngliche Fahrtrichtung im Wege eines leichten S-förmigen Verlaufes der Kurve etwaige stehende Fahrzeuge frühzeitig einsichtig und für den durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer nicht erst überraschend wahrzunehmen sind.

(ii) Zwar hat der Kläger zur Überzeugung des Gerichts das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung abgestellt und hiermit gegen § 12 Abs. 4 StVO verstoßen. Gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 StVO ist auf dem rechten Seitenstreifen bzw. am rechten Fahrbahnrand zu parken. Das Fahrzeug stand – bei Betrachtung des Straßenverlaufs mit Blick in Richtung Bökkamp – auf der rechten Seite entgegen der Verkehrsrichtung, also in Fahrtrichtung des Fahrzeugs auf der linken Seite. Dies ergibt sich aus den Fotos auf Bl. 14 und 35 der Sachakte, auf denen der Bordstein auf der linken Seite des Fahrzeugs zu erkennen ist.

Vorliegend war jedoch der Umstand, dass das klägerische Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung parkte erkennbar nicht Anlass für die Abschleppmaßnahme und es ist auch sonst nicht ersichtlich, dass daraus konkret die Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer resultiert hätte, sodass hier bereits keine Konkurrenz zwischen der Regelung in § 12 Abs. 4 StVO und dem allgemeinen Rücksichtnahmegebot aus § 1 Abs. 2 StVO besteht. Dessen ungeachtet wäre die streitgegenständliche Abschleppmaßnahme, wenn der Kläger vorliegend allein gegen § 12 Abs. 4 StVO verstoßen hätte, auch als unverhältnismäßig anzusehen, weil aus diesem Verstoß, wie dargelegt, keine konkrete Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer resultierte (vgl. hierzu BVerwG, Beschl. v. 18.2.2002, 3 B 149.01, juris Rn. 4).

(bb) Unter der Annahme, dass keine Anscheinsgefahr im Hinblick auf einen Verstoß gegen § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO vorlag, stellte das Halten des klägerischen Fahrzeugs an der fraglichen Stelle einen Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO und damit eine Störung der öffentlichen Sicherheit i.S.d. § 7 Abs. 1 SOG dar, zu deren Beseitigung eine auf § 3 Abs. 1 SOG gestützte Wegfahr-/Entfernungsanordnung ergehen durfte.

Wie oben bereits dargelegt wurde, bestehen keine Zweifel daran, dass die Einsatzfahrzeuge zum Zeitpunkt der Anordnung der streitgegenständlichen Abschleppmaßnahme den fraglichen Straßenabschnitt nicht passieren konnten. Dies stellt auch der Kläger nicht in Zweifel. Aus Sicht der seinerzeit einschreitenden Polizeibediensteten war zur Beseitigung dieser Behinderung das Abschleppen sowohl des klägerischen als auch des gegenüberliegend geparkten Fahrzeugs eines Dritten erforderlich. Selbst wenn es sich hierbei ex-post betrachtet um eine Fehleinschätzung gehandelt haben sollte, wofür keine überwiegenden Anhaltspunkte ersichtlich sind, steht gleichwohl zur Überzeugung des erkennenden Gerichts fest, dass das Passieren der fraglichen Stelle für den aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Löschzug dann, wenn nur ein Fahrzeug entfernt worden wäre, jedenfalls mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten, einschließlich einer erhöhten Unfallgefahr, verbunden gewesen wäre und – wenn überhaupt – nur sehr langsam hätte erfolgen können. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die zuvor unter (a) gemachten Ausführungen verwiesen. Darin liegt bereits die für einen Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO geforderte konkret eingetretene Behinderung (vgl. hierzu Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Figgner, StVO, 28. Aufl. 2024, § 1 Rn. 3). Es wäre der seinerzeit anrückenden Feuerwehr auch nicht zuzumuten gewesen, in Anbetracht der konkreten örtlichen Gegebenheiten sowie der Dringlichkeit des Einsatzes nach Abschleppen zunächst eines Fahrzeugs erneut zu versuchen, den fraglichen

Straßenabschnitt mit dem Löschzug zu passieren. Darauf, ob es in der Vergangenheit Fahrzeugen der städtischen Abfallentsorgung, die möglicherweise eine mit einem Löschfahrzeug vergleichbare Größe aufweisen, gelungen ist, die Stelle unbeschadet zu passieren, kommt es im Übrigen nicht an. Eine das Abschleppen rechtfertigende Behinderung ist nicht erst gegeben, wenn die bestimmungsgemäße Nutzung der Fahrbahn unmöglich ist, sie liegt vielmehr schon dann vor, wenn der Verkehrsfluss erschwert wird und sich hieraus – wie im vorliegenden Fall – eine konkrete Behinderung eines Feuerwehreinsatzes ergibt (vgl. zu einer ähnlichen Konstellation: VG Saarlouis, Gerichtsbescheid v. 20.1.2014, 6 K 1768/12, juris Rn. 36).

bb. Die Maßnahme durfte auf Primärebene gegen den Kläger gerichtet werden. Der Kläger war als Eigentümer und Halter des Fahrzeugs jedenfalls Zustandsverantwortlicher im Sinne des § 9 HmbSOG. Weitere Fahrer des klägerischen Fahrzeugs, die als Verhaltensstörer gemäß § 8 HmbSOG in Betracht kämen, sind nicht bekannt. Im Verhältnis zu dem Fahrer bzw. Halter des gegenüber vom klägerischen Fahrzeug geparkten Pkw stellt sich die Frage Störerauswahl nicht, da hier nicht das klägerische Fahrzeug anstelle des anderen Fahrzeugs, sondern vielmehr beide Fahrzeuge abgeschleppt wurden.

cc. Die gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 HmbSOG erforderliche Dringlichkeit war gegeben. Denn aufgrund des akuten Feuerwehreinsatzes und der Notwendigkeit, die Straße hierfür befahrbar zu machen konnte nicht abgewartet werden, bis gegenüber dem Kläger eine Wegfahr-/Entfernungsanordnung erlassen werden konnte.

dd. Die Anordnung, das Fahrzeug des Klägers abzuschleppen, war auch ermessensfehlerfrei. Insbesondere wurde das Übermaßverbot (§ 4 HmbSOG) nicht verletzt. Danach darf ein verbotswidrig parkendes Fahrzeug nur abgeschleppt werden, wenn diese Maßnahme zur Gefahrenbeseitigung geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinne ist. Diese Voraussetzungen waren im vorliegenden Fall gegeben. Der jedenfalls aus der maßgeblichen ex-ante Sicht bestehenden Gefährdung der öffentlichen Sicherheit in Gestalt eines Verstoßes gegen § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO bzw. die sowohl aus der ex-ante als auch aus der ex-post Sicht gegebene Gefährdung der öffentlichen Sicherheit aufgrund eines Verstoßes gegen § 1 Abs. 2 StVO konnte anders als durch Entfernung des klägerischen Fahrzeugs nicht begegnet werden. Aus den oben genannten Gründen, aus welchen die Annahme der Gefährdung der öffentlichen Sicherheit resultiert, kam es auch nicht darauf an, welches Fahrzeug zuerst in der fraglichen Kurve geparkt hatte. Dies war dementsprechend auch nicht von den seinerzeit vor Ort tätigen

Polizeibediensteten zu ermitteln. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auch an dieser Stelle nochmals auf die obigen Ausführungen unter aa. (1) (a) und unter aa. (1) (b) (bb) verwiesen.

c. Der Kläger ist dazu verpflichtet, die Gebühren zu erstatten, da er jedenfalls den Anschein einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit durch Parken an einer Engstelle i.S.v. § 12 Abs. 1 Satz 1 Var. 1 StVO in zurechenbarer Weise veranlasst hat. Im Einzelnen:

Auf der sog. Sekundärebene, welche die Klärung der Erstattungsfähigkeit der Kosten einer polizeilichen Maßnahme betrifft, ist eine ex-post-Betrachtung maßgeblich. Sofern die Gefährdung der öffentlichen Sicherheit hier, wie der Kläger meint, erst kumulativ durch die beiden parkenden Fahrzeuge verursacht worden wäre, hätte die Beklagte in der Tat vor Erlass des Kostenbescheids (nicht bereits im Zeitpunkt der Anordnung der unmittelbaren Ausführung) ermitteln müssen, welches Fahrzeug gleichsam als letztes Glied in der Ursachenkette die Gefährdung letztendlich verursacht hatte. Wie oben bereits ausführlich dargelegt wurde, ist dies vorliegend jedoch nicht der Fall. Auch dann, wenn zugunsten des Klägers anzunehmen wäre, dass bei Abschleppen allein des gegenüber seinem Fahrzeug geparkten Pkw die Restfahrbahnbreite aus der ex-post Betrachtung heraus theoretisch noch ein Passieren des Löschzugs erlaubt hätte, durften die einschreitenden Polizeibediensteten, wie dargelegt, aus der insoweit maßgeblichen ex-ante Perspektive zum Zeitpunkt der Anordnung der Abschleppmaßnahme davon ausgehen, dass jedes Fahrzeug für sich betrachtet an einer Engstelle i.S.v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO gehalten hatte (s. die Ausführungen unter b. aa. (1) (a)). Für die Qualifizierung des Klägers als Anscheinstörer ist es unerheblich, ob möglicherweise der Führer des anderen Fahrzeugs die Letztursache einer sich allein aus einer ex-post Sicht heraus betrachtet als kumulativ erweisenden Gefahrverursachung gesetzt hatte. Denn den Anschein einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit durch Parken an einer engen Stelle hat der Kläger dadurch veranlasst, dass er sein Fahrzeug an der fraglichen Stelle abgestellt hatte, die aufgrund ihrer konkreten örtlichen Gegebenheiten den einschreitenden Polizeibediensteten den Schluss erlaubte, dass auch bei Hinwegdenken des weiteren Fahrzeugs der klägerische Pkw an einer Engstelle i.S.v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO gehalten hatte (vgl. zum Erfordernis der Veranlassung der Anscheinse Gefahr auf der Sekundärebene VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 24.02.2022, 1 S 2283/20, juris Rn. 53). Schließlich hätte der Kläger, wenn man anders als das erkennende Gericht hier nicht vom Vorliegen einer vom Antragsteller veranlassten Anscheinse Gefahr im Hinblick auf einen Verstoß gegen § 12 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVO ausgehen wollte, jedenfalls gegen das subsidiär anwendbare

allgemeine Rücksichtnahmegebot aus § 1 Abs. 2 StVO verstoßen (s. hierzu die Ausführungen unter b. aa. (1) (b) (bb)). Gründe, die unter diesem Blickwinkel eine Kostentragung des Klägers als unverhältnismäßig erscheinen ließen, sind nicht ersichtlich. Auch der vom Kläger angeführte Umstand, dass an der betreffenden Stelle „ständig“ Fahrzeuge parkten, rechtfertigt keine andere Bewertung.

2. Die Gebühren waren auch der Höhe nach rechtmäßig. Die Festsetzung der Amtshandlungsgebühr erfolgte gemäß § 1 Abs. 1 i.V.m. Ziff 28 der Anlage 1 GebOSiO in der damals geltenden Fassung in Höhe von 90 EUR. Den Gemeinkostenzuschlag in Höhe von 63,20 EUR kann die Beklagte gemäß § 5 Abs. 5 Satz 1 GebG i.V.m. § 1 GemKostV verlangen. Nach der insoweit im Zeitpunkt des Ergehens der Abschleppanordnung maßgeblichen Fassung betrug der Auftragsgemeinkostenzuschlag 25,00 bis 130,00 EUR. Rechtmäßig ist die Höhe eines erhobenen Gemeinkostenzuschlags, wenn sie sich innerhalb dieses Rahmens bewegt (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 16.11.2011, 5 Bf 292/10, juris, Rn. 31), was hier der Fall ist. Die Auslagen der Behörde – hier die Kosten, die durch die notwendige Hinzuziehung Dritter bei der Vornahme von Amtshandlungen entstanden sind (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 GebG) – sind gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 GebG in der tatsächlich entstandenen Höhe zu ersetzen. Ausweislich der Rechnung des Abschleppdienstes (Bl. 6 d. Sachakte) betragen die Auslagen 139,20 EUR.

III.

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 Satz 1 und 2, 709 Satz 2 ZPO. Eine Erklärung der Kosten für die Hinzuziehung des Bevollmächtigten des Klägers im Vorverfahren für notwendig, kam vorliegend nicht in Betracht, da eine Kostenerstattung für den Kläger bei Klageabweisung mangels Kostengrundentscheidung zu seinen Gunsten von vornherein nicht erfolgt.