

## In der Senatssitzung am 24. März 2020 beschlossene Fassung

### Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 31. Januar 2020

#### „Verkehrsbehinderungen durch Falschparker\*innen“

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Durch verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge kann es dazu kommen, dass andere Verkehrsteilnehmer\*innen an ihrer Weiterfahrt gehindert werden. Im schlimmsten Fall sind es Rettungs- oder Löschfahrzeuge, die nicht bis zu ihrem Einsatzort vordringen können und dadurch Gefahr für Leib und Leben besteht. Es kann aber auch dazu kommen, dass durch falsch abgestellte Fahrzeuge Unfälle entstehen, sich beispielsweise Fahrradfahrer\*innen in den schnell fließenden Verkehr neben ihnen einordnen müssen, Fahrradwege schlicht nicht nutzbar sind oder auch der ÖPNV an der Weiterfahrt behindert wird. Wenn Fahrzeuge vollständig oder teilweise auf einem Gehweg bzw. Grünstreifen abgestellt sind, stellen diese Fahrzeuge ein Hindernis für Fußgänger\*innen dar, schränken die Barrierefreiheit ein und verursachen einen Schaden auf den für diese Lasten nicht ausgelegten Untergründe. Gerade für kleine Kinder können verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge eine große Gefahr darstellen, da diese bei der Überquerung von Straßen von Autofahrer\*innen schlechter gesehen werden können. In der Stadtgemeinde Bremen steigt die Anzahl der zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge seit Jahren kontinuierlich, von 2015 bis 2019 beispielsweise um 4,25 Prozent (Quelle: Statistisches Landesamt). Gleichzeitig werden immer mehr große und schwere PKW – SUV und Geländewagen – gekauft, was die Problematik zusätzlich verschärft. Die rot-grün-rote Landesregierung hat sich auch aus diesen Gründen zum Ziel gesetzt Falschparken stärker zu ahnden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie viele Abschleppvorgänge wurden in den Jahren 2015 bis 2019 insgesamt durch die Polizei in der Stadtgemeinde Bremen in Auftrag gegeben, um verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge zu versetzen (bitte getrennt nach Jahr, nach vollzogenen Abschleppvorgängen und sogenannten Leerfahrten angeben)?
2. Wie viele Abschleppvorgänge wurden in den Jahren 2015 bis 2019 insgesamt durch das Ordnungsamt in der Stadtgemeinde Bremen in Auftrag gegeben, um verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge zu versetzen (bitte getrennt nach Jahr, nach vollzogenen Abschleppvorgängen und sogenannten Leerfahrten angeben)?
3. Der „Erlass für das Abschleppen und Verwahren von Kraftfahrzeugen“ des Senators für Inneres vom 14.06.2018 gibt Kriterien vor, wann ein verkehrswidrig abgestelltes Fahrzeug abgeschleppt werden darf. Zusammengefasst ist dies bereits möglich, wenn das Parken bzw. Abstellen eine Ordnungswidrigkeit darstellt und eine zuvor durchgeführte Halter\*innenfeststellung nicht dazu führte, dass das Fahrzeug zügig umgesetzt wurde. Sind dem Senat Fälle bekannt, in denen die Polizei bzw. das Ordnungsamt ein verkehrswidrig abgestelltes

Fahrzeug nicht abschleppen lassen, obwohl dieses nach den Kriterien des Erlasses abgeschleppt werden darf? Wenn solche Fälle bekannt sind, aus welchen Gründen erfolgte die Entscheidung der Polizei bzw. des Ordnungsamtes, das Abschleppen der Fahrzeuge nicht in Auftrag gegeben zu haben?

4. Wie viele Fälle sind bekannt, in denen Fahrzeuge der öffentlichen Daseinsvorsorge (z.B Müllabfuhr, Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge, Polizei, ÖPNV) in den Jahren 2015 bis 2019 durch falschparkende Autos an ihrer Weiterfahrt behindert wurden (bitte getrennt nach Jahren und nach genannten Beispielen angeben)?
  - a) In wie vielen dieser bekannten Fälle wurde aufgrund der Verkehrsbehinderung ein Abschleppwagen gerufen?
  - b) In wie vielen dieser bekannten Fälle wurde ein Fahrzeug durch einen Abschleppwagen versetzt?
  - c) In wie vielen dieser bekannten Fälle konnte durch die Ermittlung der Halter\*innen eine Abschleppung vermieden werden?
5. Wie viele Buß- bzw. Verwarnungsgelder wurden in den Jahren 2015 bis 2019 aufgrund verkehrswidrigen Parkens bzw. Haltens verhängt (bitte getrennt nach Jahren angeben?)
6. Wie stellt sich für den Senat die Zusammenarbeit zwischen Polizei, Ordnungsamt und den privaten Abschleppunternehmen dar?
  - a) Stellen die privaten Abschleppunternehmen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung?
  - b) Gibt es im alltäglichen Ablauf von Abschleppungen Verzögerungen?
  - c) Sind bei Großveranstaltungen, die eine große Zahl von verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugen mit sich bringen, beispielsweise beim Bremer Freimarkt, ausreichende Kapazitäten vorhanden?
7. Wie bewertet der Senat die im Land Berlin geschaffene Rechtsgrundlage, dass die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Anstalt des öffentlichen Rechts, Fahrzeuge selbstständig abschleppen darf, die den von der BVG betriebenen ÖPNV an seiner Weiterfahrt bzw. Ansteuerung von Haltestellen, behindert?
8. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, dass auch in Bremen eine Anstalt des öffentlichen Rechts, etwa die DBS AöR, dazu befähigt wird verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge eigenständig abzuschleppen, wenn diese den ÖPNV an seiner Weiterfahrt behindern, oder grundsätzlich verkehrswidrig abgestellt bzw. geparkt wurde und die Voraussetzungen für ein Entfernen erfüllen?
9. In den Städten Wien und Jena gibt es kommunale Abschleppunternehmen. Hält der Senat ein kommunales Abschleppunternehmen in Bremen für sinnvoll?

## Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

### Vorbemerkung:

Der Erlass des Senators für Inneres regelt das Abschleppen, Bergen und Verwahren von Kraftfahrzeugen in der Stadtgemeinde Bremen. Das Abschleppen von Kraftfahrzeugen ist zulässig, um

- Kraftfahrzeuge aus dem öffentlichen Verkehrsraum zu entfernen, die unter Verstoß gegen strafrechtliche Vorschriften oder Vorschriften, die eine Ordnungswidrigkeit darstellen, geparkt oder abgestellt worden sind,
- konkrete Gefahren für die öffentliche Sicherheit abzuwehren und/oder
- Beweismittel zu sichern oder um Kraftfahrzeuge nach Vorschriften des Verfahrensrechts einzuziehen.

Liegen diese Voraussetzungen vor, wird der Abschleppunternehmer beauftragt. Die Auftraggeber (Polizei, Ordnungsamt) bleiben solange vor Ort, bis das Hindernis beseitigt wurde. Es gibt dabei verschiedene Varianten des Abschleppvorgangs. Im ersten Fall wird das Fahrzeug abgeschleppt und zum Verwahrort verbracht. Im zweiten Fall erscheint der Kraftfahrzeugführer\*in noch vor Eintreffen des Abschleppfahrzeugs. Eine Leerfahrt wird berechnet. Im dritten Fall wird das Fahrzeug umgesetzt, d.h. an einen in unmittelbarer Nähe befindlichen Ort rechtmäßig umgesetzt. Diese Fälle sind eher selten. Im vierten Fall hat der Abschleppunternehmer seine Arbeit bereits begonnen und die/der Kraftfahrzeugführer\*in erscheint erst dann am Ort des Geschehens. Die Abschleppmaßnahme wird abgebrochen. Der sog. Abbruch wird in Rechnung gestellt.

### 1. Wie viele Abschleppvorgänge wurden in den Jahren 2015 bis 2019 insgesamt durch die Polizei in der Stadtgemeinde Bremen in Auftrag gegeben, um verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge zu versetzen (bitte getrennt nach Jahr, nach vollzogenen Abschleppvorgängen und sogenannten Leerfahrten angeben)?

Die Vorgänge bei der Polizei Bremen stellen sich wie folgt dar:

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>abgeschleppt</b>	1.266	1.307	1.342	1.162	1.164
<b>umgesetzt</b>	411	407	405	366	473
<b>Leerfahrt</b>	193	216	245	206	301

### 2. Wie viele Abschleppvorgänge wurden in den Jahren 2015 bis 2019 insgesamt durch das Ordnungsamt in der Stadtgemeinde Bremen in Auftrag gegeben, um verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge zu versetzen (bitte getrennt nach Jahr, nach vollzogenen Abschleppvorgängen und sogenannten Leerfahrten angeben)?

Die Vorgänge beim Ordnungsamt/Verkehrsüberwachung stellen sich wie folgt dar:

	2015	2016	2017	2018	2019
abgeschleppt	475	567	510	605	915
umgesetzt	12	5	7	13	19
Leerfahrt	73	95	69	92	64

3. Der „Erlass für das Abschleppen und Verwahren von Kraftfahrzeugen“ des Senators für Inneres vom 14.06.2018 gibt Kriterien vor, wann ein verkehrswidrig abgestelltes Fahrzeug abgeschleppt werden darf. Zusammengefasst ist dies bereits möglich, wenn das Parken bzw. Abstellen eine Ordnungswidrigkeit darstellt und eine zuvor durchgeführte Halter\*innenfeststellung nicht dazu führte, dass das Fahrzeug zügig umgesetzt wurde. Sind dem Senat Fälle bekannt, in denen die Polizei bzw. das Ordnungsamt ein verkehrswidrig abgestelltes Fahrzeug nicht abschleppen ließen, obwohl dieses nach den Kriterien des Erlasses abgeschleppt werden darf? Wenn solche Fälle bekannt sind, aus welchen Gründen erfolgte die Entscheidung der Polizei bzw. des Ordnungsamtes, das Abschleppen der Fahrzeuge nicht in Auftrag gegeben zu haben?

Das Ordnungsamt und die Polizei Bremen führen Abschleppvorgänge nach den geltenden Regeln des Abschlepperlasses durch. Es sind keine Fälle bekannt, bei denen auf das Abschleppen verzichtet wurde, obwohl die Kriterien erfüllt sind. Es können sich allerdings Situationen ergeben, in denen betroffene Kraftfahrzeugführer\*innen noch vor Anforderung oder vor Eintreffen oder bei Beginn des Abschleppvorganges eintreffen (vgl. Vorbemerkung). Dann ist es geboten, dass die gesamte Maßnahme abgebrochen wird. Es entstehen daraus je nach Fortschritt der Maßnahme entsprechende Kosten, so wie bereits in der Vorbemerkung dargestellt.

	2015	2016	2017	2018	2019
Abbruch	22	22	16	33	37

4. Wie viele Fälle sind bekannt, in denen Fahrzeuge der öffentlichen Daseinsvorsorge (z.B. Müllabfuhr, Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge, Polizei, ÖPNV) in den Jahren 2015 bis 2019 durch falschparkende Autos an ihrer Weiterfahrt behindert wurden (bitte getrennt nach Jahren und nach genannten Beispielen angeben)?

Die Feuerwehr führt selbst keine Statistik über Verkehrsbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge. Gleichwohl ist bekannt, dass Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge insbesondere in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen in engen Wohnquartieren durch ihre größeren Fahrzeugabmessungen bei der Durchfahrt durch parkende Kraftfahrzeuge behindert wurden.

Der „Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog“ sieht gem. § 12 (1) Straßenverkehrsordnung (StVO) Verstöße vor, die explizit die Rettungsfahrzeuge betreffen. Die hier getroffene Auswahl stellt die festgestellten Verstöße dar. Es handelt sich dabei um folgende Verstöße/Tatbestandsnummern (TBNR):

TBNR 112600:

„Sie parkten an einer engen/unübersichtlichen Straßenstelle. Bei der vorhandenen Restfahrbahnbreite war eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge im Einsatz nicht mehr gewährleistet.“

TBNR 112606:

„Sie parkten im Bereich einer scharfen Kurve. Die Verkehrsfläche im Kurvenbereich war dadurch so stark eingeeengt, dass eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge im Einsatz nicht mehr gewährleistet war.“

TBNR 112210:

„Sie hielten vor oder in einer amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrt.“...

TBNR 112211:

„...und behinderten dadurch andere“

TBNR112216:

„Sie parkten vor oder in einer amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrt.“...

TBNR 112612:

„... und behinderten dadurch ein Rettungsfahrzeug im Einsatz.“

Die Ergebnisse im Einzelnen:

<b>TBNR</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>112600</b>	22	15	41	38	64
<b>112606</b>	0	3	2	4	2
<b>112210</b>	25	22	31	18	16
<b>112211</b>	1	1	2	0	1
<b>112216</b>	634	623	776	654	574
<b>112612</b>	3	0	9	0	5

Die Polizei führt ebenfalls keine entsprechende Statistik. Es ist nicht bekannt, dass Polizeifahrzeuge durch parkende Kraftfahrzeuge behindert wurden. Die Bußgeldkatalogverordnung sieht auch keinen entsprechenden Tatbestand für Polizeifahrzeuge vor.

Die Müllabfuhr hat sich auf die Situation in den engen Straßen eingestellt. Es existieren in bestimmten Stadtteilen schmalere Fahrzeuge. Eine Statistik über Behinderungen ist nicht bekannt. Die Bußgeldkatalogverordnung sieht auch hier keinen entsprechenden Tatbestand für Müllfahrzeuge vor.

Die BSAG führt eine eigene Statistik:

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Behinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge</b>	273	336	257	263	245

Verkehrsbehinderungen, die die Daseinsvorsorge und hier explizit Rettungswege und Wege des ÖPNV beeinträchtigen und ein zeitnahes Abschleppen erfordern, werden von der Polizei Bremen sofort bearbeitet.

**a. In wie vielen dieser bekannten Fälle wurde aufgrund der Verkehrsbehinderung ein Abschleppwagen gerufen?**

Bei Verstößen gegen das Halten vor Feuerwehruzufahrten wird regelmäßig kein Abschleppvorgang stattfinden, weil der/die Kraftfahrzeugführer\*in im Kraftfahrzeug sitzt. Es entfallen also die TBNR 112210 und 112211.

Bei den TBNR 112600 und 112606 ist die konkrete Behinderung bereits eingetreten. Ein Abschleppen kommt nicht mehr in Frage. In diesen Fällen haben sich die Rettungsfahrzeuge anderweitig Zufahrt verschafft. Trotzdem wird der Verstoß geahndet. In den meisten dieser Fälle erscheinen allerdings der/die Kraftfahrzeugführer\*innen noch am Einsatzort und entfernen ihre Kraftfahrzeuge.

Abschleppvorgänge von Kraftfahrzeugen, die vor oder in einer amtlich gekennzeichneten Feuerwehruzufahrt geparkt wurden, werden im Folgenden dargestellt:

TBNR	2015	2016	2017	2018	2019
<b>112216</b>	9	5	3	3	20

Im Verhältnis zu den festgestellten Verstößen sind diese Abschleppvorgänge eher gering. Die Verkehrsüberwacher\*innen sind am Einsatzort bemüht, die/den Kraftfahrzeugführer\*in zu ermitteln, damit die Störung schnellstmöglich beseitigt werden kann. Da Kraftfahrzeugführer\*innen insbesondere beim Parken in oder vor Feuerwehruzufahrten die Brisanz ihres Fehlverhaltens kennen, sind sie aufmerksamer und erscheinen meist sofort, wenn sie die Verfolgungsbehörde vor Ort entdecken.

In Abschleppfällen, die die Fahrzeuge der BSAG betreffen, liegt regelmäßig eine Eilzuständigkeit vor. Deshalb ist hier wie bereits erwähnt die Polizei Bremen zuständig. Insofern kann es bezugnehmend auf Frage 1 zu Doppelerfassungen kommen.

Grundsätzlich wird durch die BSAG das Kennzeichen des behindernden

Kraftfahrzeugs übermittelt. Die Polizei Bremen führt deshalb unverzüglich eine Halterabfrage in polizeilichen Systemen durch und ist damit in der Lage, Verantwortliche zu ermitteln. Auch deshalb sind diese Abschleppzahlen aus der eigenen Statistik der BSAG im Verhältnis zu den genannten Behinderungen eher gering.

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Abgeschleppte Kraftfahrzeuge durch o.g. Behinderungen</b>	11	23	16	4	9

**b. In wie vielen dieser bekannten Fälle wurde ein Fahrzeug durch einen Abschleppwagen versetzt?**

Hierüber liegen keine Erkenntnisse vor.

**c. In wie vielen dieser bekannten Fälle konnte durch die Ermittlung der Halter\*innen eine Abschleppung vermieden werden?**

Es ist nicht bekannt, in wie vielen Fällen der Behinderung von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen ein Abschleppen von Kraftfahrzeugen vermieden werden konnte, da dieser Wert statistisch nicht erfasst wird.

Bei der BSAG konnte in nachfolgenden Fällen durch Halterfeststellung und Erreichen des Halters/Fahrers ein Abschleppen verhindert werden.

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Halter/Fahrermittlung</b>	262	313	241	259	236

Obwohl viele Halter/Fahrer\*innen erreicht werden konnten und damit ein Entfernen des Kraftfahrzeugs möglicherweise noch schneller war als der gesamte Abschleppvorgang gedauert hätte, hat die BSAG durch eigene statistische Erfassung festgestellt, dass der ÖPNV der BSAG durch falsch parkende Kraftfahrzeuge durchschnittlich 73 Stunden im Jahr an der Weiterfahrt behindert wird.

**5. Wie viele Buß- bzw. Verwarnungsgelder wurden in den Jahren 2015 bis 2019 aufgrund verkehrswidrigen Parkens bzw. Haltens verhängt (bitte getrennt nach Jahren angeben?)**

Im Folgenden wird die Anzahl der festgestellten Verstöße nach § 12 StVO dargestellt:

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Verwarnungen</b>	230.917	216.712	216.696	183.037	191.444
<b>Bußgelder</b>	101	97	137	160	197

Danach ergeben sich folgende Soll-Einnahmen:

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Verwarnungen</b>	1.238.760,90 €	1.063.718,90 €	1.157.624,50 €	989.864,31 €	939.639,93 €
<b>Bußgelder</b>	5.809,00 €	7.120,28 €	9.031,00 €	11.747,50 €	12.965,20 €

**6. Wie stellt sich für den Senat die Zusammenarbeit zwischen Polizei, Ordnungsamt und den privaten Abschleppunternehmen dar?**

Die Polizei Bremen und das Ordnungsamt haben mit einem privaten Unternehmen mit Sitz in Bremen einen zeitlich befristeten Vertrag über das Abschleppen, Bergen und Verwahren von Fahrzeugen geschlossen. Die in einer Leistungsbeschreibung festgehaltenen Vereinbarungen werden eingehalten. Bei Vertragsablauf werden die Leistungen neu ausgeschrieben und vergeben.

Die Zusammenarbeit zwischen der Polizei Bremen und dem Ordnungsamt verläuft reibungslos.

**a. Stellen die privaten Abschleppunternehmen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung?**

Das private Abschleppunternehmen stellt ausreichende Kapazitäten zur Verfügung. Dies ist Bestandteil der Leistungsbeschreibung.

**b. Gibt es im alltäglichen Ablauf von Abschleppungen Verzögerungen?**

Es gibt grundsätzlich keine ablaufbedingten Verzögerungen im Alltag aufgrund fehlender Abschleppfahrzeuge. Verzögerungen können sich allerdings in der Anfahrt der Abschleppfahrzeuge aufgrund hohen Verkehrsaufkommens in der Stadt immer wieder ergeben.

**c. Sind bei Großveranstaltungen, die eine große Zahl von verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugen mit sich bringen, beispielsweise beim Bremer Freimarkt, ausreichende Kapazitäten vorhanden?**

In der Einsatzplanung der Polizei Bremen wird berücksichtigt, dass mehr Abschleppfahrzeuge als üblich benötigt werden. Die Anforderung erfolgt immer mit zeitlichem Vorlauf in Absprache mit dem privaten Abschleppunternehmen. Insofern sind grundsätzlich auch bei Großveranstaltungen ausreichende Kapazitäten vorhanden. Dies ist ebenfalls Teil der Leistungsbeschreibung.

**7. Wie bewertet der Senat die im Land Berlin geschaffene Rechtsgrundlage, dass die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Anstalt des öffentlichen Rechts, Fahrzeuge selbstständig abschleppen darf, die den von der BVG betriebenen ÖPNV an seiner Weiterfahrt bzw. Ansteuerung von Haltestellen, behindert?**

Berlin hat im „Berliner Mobilitätsgesetz“ und im Polizeigesetz Regelungen getroffen, damit die BVG selbstständig abschleppen darf. Dies darf sie ausschließlich auf Bussonderstreifen, an Bushaltestellenbuchten und auf

Straßenbahnschienen. Insgesamt sind hierfür 20 bis 25 Mitarbeiter der BVG speziell ausgebildet und in den verschiedenen Bezirken Berlins im Einsatz. Mit eigenen Abschleppfahrzeugen werden Behinderungen beseitigt.

Vor dem Hintergrund der Größe Berlins und der Größe des Streckennetzes wird dieses Vorgehen sicher Vorteile haben.

**8. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, dass auch in Bremen eine Anstalt des öffentlichen Rechts, etwa die DBS AöR, dazu befähigt wird verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge eigenständig abzuschleppen, wenn diese den ÖPNV an seiner Weiterfahrt behindern, oder grundsätzlich verkehrswidrig abgestellt bzw. geparkt wurde und die Voraussetzungen für ein Entfernen erfüllen?**

Eine Anstalt des öffentlichen Rechts müsste nach entsprechender gesetzlichen Änderung zunächst geschultes Personal für diese Aufgabe vorsehen, da die Abschleppentscheidung spezielle Fachkenntnisse, auch im Verkehrsrecht, voraussetzt. Die BSAG müsste dann eigene Abschleppfahrzeuge anschaffen, um die Störungen beseitigen zu können. Diese Abschleppfahrzeuge müssten dann alle Maße und Gewichte von Kraftfahrzeugen, auch Radgrößen, berücksichtigen können, denn nicht jedes Abschleppfahrzeug kann jedes Kraftfahrzeug abschleppen. Kommt es dann im Folgenden zu Störungen müsste ein Abschleppfahrzeug der BSAG ebenso wie das Abschleppfahrzeug des privaten Unternehmens auch von seinem Betriebshof losfahren. Es ist fraglich, ob eine gesetzliche Änderung und damit Aufgabenverlagerung zu einer Verbesserung der Situation bei der BSAG führen würde.

**9. In den Städten Wien und Jena gibt es kommunale Abschleppunternehmen. Hält der Senat ein kommunales Abschleppunternehmen in Bremen für sinnvoll?**

In Wien ist die sog. „MA 48“ zuständig für die Sauberkeit der Straßen und auch dafür, dass die Verkehrsteilnehmer zügig vorankommen. Die Abschleppgruppe der „MA 48“ entfernt die verkehrsbehindernd abgestellten Fahrzeuge nach Anzeigen durch die Polizei oder Organe der Parkraumüberwachung. Die „MA 48“ entfernte allein im Jahr 2006 25.188 Falschparker und 3.747 kennzeichenlose Fahrzeuge von Wiens Straßen.

In Jena gibt es den sog. „Kommunal Service Jena“. Dieser ist zuständig für das Abschleppen, die Straßenbeleuchtung, die Lichtsignalanlagen, die Verkehrsbeschilderung und die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Jena. Mit Bremen wäre hier das ASV vergleichbar, ohne den Arbeitsbereich Abschleppen. Die Abschleppvorgänge werden in Jena ebenfalls nach Auftrag durch die Polizei oder die Verkehrsüberwachung ausgeführt. Das Verfahren unterscheidet sich also nicht von Bremen. Zahlen sind hier nicht bekannt.

Das Erfordernis, für die Stadt Bremen die bestehenden Strukturen zu ändern, wird auch vor dem Hintergrund der enormen Anschaffungskosten für Abschleppfahrzeuge nicht gesehen. Die langjährige Praxis, die sich durch Zuverlässigkeit, Flexibilität und Effektivität auszeichnet, hat sich nicht nur im normalen Tagesgeschäft, sondern auch bei Großveranstaltungen oder ähnlichem bewährt.