

Titel:

Anspruch auf Einrichtung eines eingeschränkten Haltverbots gegenüber einer Grundstückszufahrt

Normenketten:

StVO § 12 Abs. 3 Nr. 3, § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1

VwGO § 124 Abs. 2 Nr. 1

Leitsatz:

Gründe für die Anordnung eines Parkverbots liegen vor, wenn es sich im Bereich einer Grundstückszufahrt um eine „schmale Fahrbahn“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO handelt und somit bereits kraft dieser Regelung ein Parkverbot für die der Zufahrt gegenüberliegende Straßenseite besteht, dieses normativ angeordnete Parkverbot aber nicht hinreichend erkennbar wäre oder aber von den Verkehrsteilnehmern nicht hinreichend beachtet würde oder wenn unabhängig davon sonstige Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs für ein durch straßenverkehrsbehördliche Ermessensentscheidung anzuordnendes Parkverbot streiten würden (vgl. BVerwG BeckRS 2019, 9877 Rn. 14 m.w.N.). (Rn. 14) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Anspruch auf Einrichtung eines eingeschränkten Haltverbots gegenüber einer Grundstückszufahrt
unzumutbares Rangieren, unzumutbares Rangieren, Parkverbot, Schmale Fahrbahn

Fundstelle:

BeckRS 2020, 20631

Tenor

I. Die Berufung wird zugelassen.

II. Der Streitwert wird vorläufig auf 5.000,- EUR

festgesetzt.

Gründe

I.

1

Der Kläger begehrt die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots (Zeichen 286 der Anlage 2 zur StVO), hilfsweise einer Grenzmarkierung (Zeichen 299 der Anlage 2 zur StVO) vor seinem Anwesen.

2

Er ist Eigentümer eines an der Talseite der M2.-Straße liegenden Grundstücks. Die Straße, die etwa 35 Anwesen erschließt, steigt über einen Hang hinweg an und endet in einem unbebauten Waldstück als Sackgasse. Vor dem klägerischen Anwesen ist sie nach den Angaben in der digitalen Flurkarte 7 m breit, wovon 1,40 m auf einen Gehweg entfallen. An der Talseite der M2.-Straße ist durchgehend ein eingeschränktes Haltverbot (Verkehrszeichen 286 der Anlage 2 zur StVO) angeordnet. An der Bergseite ist seit 1999 zwischen den Anwesen Nr. 9 und Nr. 13 auf einer Länge von ca. 15 m ein eingeschränktes Haltverbot angeordnet, um die Sicht der bergabwärts Fahrenen zu verbessern und eine Ausweichstelle für den Begegnungsverkehr zu schaffen. Seit 2005 ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

3

Mit Schreiben vom 18. April und 19. Juli 2017 beantragte der Kläger die Einrichtung einer Sperrfläche, eines eingeschränkten Haltverbots o.ä. gegenüber seiner Grundstückseinfahrt sowie der seines Nachbarn, weil ein Ein- und Ausfahren auch nach mehrmaligen Lenkmanövern nicht möglich sei bzw. äußerst schwierige Fahrmanöver mit häufigen Richtungswechseln und zentimetergenauem Lenken erfordere, wenn gegenüber

der Einfahrt Fahrzeuge abgestellt seien. Vor der Einfahrt verbleibe eine Durchfahrtsbreite von nur 2,95 bis 3,00 m je nach Fahrzeugbreite, Spiegel mit eingerechnet.

4

Anlässlich einer Ortseinsicht am 16. Mai 2017 wurde mit Vertretern der Beklagten und der Verkehrspolizei auch ein Ein- und Ausfahrversuch bei gegenüber geparkten Fahrzeugen unternommen. Dabei berührte der Vertreter der Beklagten nach polizeilicher Darstellung das nicht ganz geöffnete Hoftor, ohne dass ein Geräusch oder ein Schaden entstand. Nach den Feststellungen der Beklagten sind bei dem Fahrversuch die engen Verhältnisse zwar spürbar, insbesondere die Ausfahrt (rückwärts) dennoch ohne weiteres möglich gewesen.

5

Unter Bezugnahme auf den Fahrversuch lehnte die Beklagte mit Schreiben vom 7. August 2017 die Anordnung eines Haltverbots vor der Grundstücksausfahrt des Klägers ab. Darüber hinaus führte sie aus, die am Straßenrand vorhandenen Parkmöglichkeiten würden nur von Anwohnern genutzt; ein gebietsfremder Parksuchverkehr finde nicht statt. Sie befürchte, die Anordnung des begehrten Haltverbots werde dazu führen, dass die parkenden Fahrzeuge an andere (un-)geeignete Orte verdrängt und Folgeanträge gestellt würden.

6

Dem widersprach der Kläger mit Schreiben vom 9. August 2017. Nachdem ihn die Beklagte mit Schreiben vom 20. November 2017 auf die in Betracht kommende Anspruchsgrundlage sowie die einschlägige Rechtsprechung und Rechtsbehelfe hingewiesen hatte, ließ er am 19. Juni 2018 durch seinen Bevollmächtigten Klage zum Verwaltungsgericht Würzburg erheben und die Aufhebung des Bescheids vom 7. August 2017 sowie die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots und dessen Beschilderung mit Zeichen 286 Anlage 2 zu § 41 StVO auf der bergseitigen Fahrbahnhälfte vor seinem Anwesen beantragen, hilfsweise die Anordnung einer Grenzmarkierung und deren Beschilderung mit Zeichen 299 Anlage 2 zu § 41 StVO. Zur Begründung wurde ausgeführt, die Ausfahrt aus dem klägerischen Grundstück werde rechts von der nachbarlichen Grenzmauer und links von einem gemeindlichen Laternenpfahl begrenzt. Die M2.-Straße messe an dieser Stelle 4,90 m und werde durch eine hohe Böschung am gegenüberliegenden Fahrbahnrand begrenzt. Andere, teils ortsfremde Verkehrsteilnehmer nutzten den dortigen Fahrstreifen ständig zum Parken ihrer Kraftfahrzeuge, so dass der Kläger und seine Ehefrau ständig äußerst große Probleme beim Rein- und Rausfahren hätten. Es gelinge nur zeitaufwendig unter siebenfachem Zurücksetzen, Einschlagen und Umlenken, was den Fall des Klägers von den durch den Verwaltungsgerichtshof entschiedenen Fällen unterscheide. Die Situation habe sich auch nicht durch eine Verbreiterung der Ausfahrt verbessern lassen. Eigentlich dürften andere Verkehrsteilnehmer gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO gar nicht direkt gegenüber der Ausfahrt parken. Sie seien sich aber der Schwierigkeiten offenbar nicht bewusst und parkten bei schlechtem Wetter oder zur Erleichterung des Ausstiegs für den Beifahrer großzügig auf der Straße. Bei dem Fahrversuch eines Vertreters der Beklagten habe dieser den Zaun der Einfahrt touchiert. Wenn es schon mit einem solchen Kleinfahrzeug nicht gelinge, unfallfrei einzufahren, dürfte klar sein, wie schwierig dies mit dem Kombi-Fahrzeug des Klägers sei. Es könne nicht argumentiert werden, der rechtswidrige Zustand sei deswegen zu belassen, damit er nicht an einem anderen Ort eintrete. Dem Kläger habe einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung. Die Weigerung der Beklagten beruhe auf sachfremden Erwägungen.

7

Das Verwaltungsgericht wies die Klage mit Urteil vom 17. April 2019 im Wesentlichen mit der Begründung ab, die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 i.V.m. § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO lägen nicht vor, sodass es auf eine ordnungsgemäße Ermessensbetätigung der Beklagten nicht ankomme. Die Klage sei zulässig. Das die Anordnung der begehrten Verkehrszeichen ablehnende formlose Schreiben der Beklagten vom 7. August 2017 sei als Verwaltungsakt zu qualifizieren. Mangels Rechtsmittelbelehrung habe die Klage innerhalb der Jahresfrist des § 58 VwGO erhoben werden können. Die Klagebefugnis ergebe sich aus Art. 14 Abs. 1 GG (Recht auf Eigentum) und Art. 17 BayStrWG (Anliegergebrauch). Der Kläger habe jedoch keinen Anspruch auf die begehrte verkehrsrechtliche Anordnung und die Anbringung entsprechender Verkehrszeichen auf Länge der Torbreite seines Anwesens. Es habe nicht festgestellt werden können, dass die Ein- oder Ausfahrt auf das klägerische Grundstück nicht möglich oder in unzumutbarer Weise wegen parkender Fahrzeuge auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite eingeschränkt gewesen wäre. Das Gericht habe aufgrund des rechtlich anzulegenden

Maßstabs nicht die Überzeugung gewinnen können, dass auf der der Grundstückseinfahrt des Klägers gegenüberliegenden Fahrbahnseite ein gesetzliches Parkverbot gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO bestehe, das durch die begehrten Verkehrszeichen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO zwingend zu kennzeichnen wäre. Dabei habe es sich aufgrund des Vortrags der Beteiligten, der im Verwaltungs- und Gerichtsverfahren vorgelegten Lichtbilder, der Aufzeichnungen der Ehefrau des Klägers und der Stellungnahme des polizeilichen Sachbearbeiters Verkehr einen hinreichenden Eindruck von der Örtlichkeit und den individuellen Gegebenheiten verschaffen können, sodass die Einnahme eines Augenscheins nicht erforderlich gewesen sei. Auf die unter (bedingten) Beweis gestellte Frage, ob bei Nutzung der klägerischen Ein- und Ausfahrt ein mehr als dreimaliges Rangieren erforderlich sei, komme es nicht mehr entscheidungserheblich an, da die Häufigkeit des Rangierens nicht als starre Grenze dergestalt zu sehen sei, dass bei deren Überschreitung quasi automatisch die Unzumutbarkeit der Beeinträchtigung festzustellen wäre. Dies ergebe sich zum einen aus den konkreten örtlichen Verhältnisse und zum anderen daraus, dass bei einem auf der gegenüberliegenden Straßenseite parkenden Fahrzeug noch ein Verkehrsraum auf öffentlichem Grund von mindestens 4,50 m zur Verfügung stehe. Der Gehweg dürfe überfahren werden, wenn ein Grundstück nur auf diese Weise mit Fahrzeugen erreichbar sei. Der Kläger habe die Fahrbahnbreite von 7 m in der mündlichen Verhandlung bestritten, ohne dies jedoch näher zu substantiieren. Zur Überzeugung des Gerichts sei von den genannten Maßen, die sich aus der digitalen Flurkarte ergäben, jedoch auszugehen. Das Lichtbild auf Blatt 3 der Behördenakte zeige einen vom Kläger angelegten Metermaßstab der - ausgehend von einem parkenden Fahrzeug bis zur Gehsteigbegrenzung - ca. 3,20 m anzeige. Diesem Maß hinzuzurechnen rechnen wäre somit noch die Gehsteigbreite von 1,40 m sowie der Raum, den das parkende Fahrzeug auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite einnehme (bis maximal 2,50 m ohne Berücksichtigung eventueller Abstände zur Böschung). Davon ausgehend, dass die maximale Breite eines Pkw gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 5 StVZO 2,50 m betragen dürfe, stünden somit noch mindestens 3,10 m restliche Fahrbahnbreite sowie 1,40 m Gehweg zur Verfügung, somit ein Verkehrsraum auf öffentlichem Grund von 4,50 m, da die Gehwegbreite mit einzubeziehen sei. Da die üblichen Fahrzeugbreiten regelmäßig die maximal zulässigen Fahrzeugbreiten nicht erreichten (die Fahrzeugbreite des klägerischen Fahrzeugs betrage 1,853 m, die des Pkw der Beklagten - ohne Berücksichtigung der Außenspiegel - 1,517 m), sei regelmäßig davon auszugehen, dass der verfügbare Rangiererraum gegenüber parkenden Fahrzeugen tatsächlich noch etwas größer sein werde. Der Einwand, Fahrzeuge würden im Böschungsbereich gelegentlich nicht hinreichend platzsparend geparkt, könne deshalb bei Zugrundelegung der maximalen Fahrzeugbreite vernachlässigt werden, zumal auch die vorgelegten Lichtbilder der Beteiligten keinen Hinweis darauf gäben, dass eine Parkweise entgegen § 12 Abs. 6 StVO zumindest in einer gewissen Häufung erfolge. Anhaltspunkte dafür, dass überbreite Fahrzeuge im Bereich des klägerischen Anwesens parkten, gebe es nicht. Es sei zwar nachvollziehbar, dass es schwierig sei, mit dem klägerischen Fahrzeug, das nach Angaben des Klägers eine Länge von 4,70 m aufweise, aus der Grundstücksausfahrt (rückwärts) auszufahren, wenn das Fahrzeug auf dem Grundstück zuvor mittig positioniert und gerade auf die M2.-Straße zurückgestoßen werde. Hierbei sei jedoch zu berücksichtigen, dass die Toreinfahrt nach Angaben des Klägers 3,70 m betrage und ihm damit mehr Platz als bei Garagen und Toreinfahrt in üblicher Breite (bis maximal 3 m) zur Verfügung stehe. Auch die Lichtbilder zeigten, dass auf seinem Grundstück noch Rangiererraum in mindestens dieser Breite sowie auch in der Tiefe (bis zu seiner Garage) zur Verfügung stehe, sodass es auch bei Berücksichtigung der auf dem Gehweg stehenden Laterne möglich sei, das 1,853 m breite Fahrzeug vor der Ausfahrt so zu positionieren und bereits einzulenken, dass ein schräges Ausfahren möglich sei. Dabei wirke sich günstig aus, dass der Vorbau bei diesem Fahrzeug vor dem vorderen Radstand nur kurz sei. Gleiches gelte auch im Fall der Ein- oder Ausfahrt vorwärts unter Ausnutzung des vorhandenen öffentlichen Verkehrsraums und des Rangiererraums auf dem Grundstück. Dass die Ein- und Ausfahrt ohne unzumutbare Erschwernis möglich sei, zeige auch die am 16. Mai 2017 durchgeführte Ortseinsicht. Hieran ändere auch der Umstand nichts, dass der Beklagtenvertreter mit dem Pkw die rechte Begrenzung des Hofes berührt habe. Seine Angaben seien nachvollziehbar und plausibel und widersprächen auch nicht den Angaben des Klägers zu dem damaligen Vorfall. Aus den vorhandenen Lichtbildern sei ersichtlich, dass das mit Holzlatten versehene Hoftor nach innen zu öffnen sei und - etwa im Falle einer nicht ausreichenden Arretierung - etwas in den Ein- bzw. Ausfahrtsbereich hineinstehen könne. Das Gericht sei davon überzeugt, dass die Ein- und Ausfahrt auch mit dem etwas längeren und breiteren Fahrzeug des Klägers für einen durchschnittlich geübten und erfahrenen Fahrzeugführer ohne unzumutbare Erschwernis möglich sei. Das Gegenteil ergebe sich auch nicht aus den Aufzeichnungen der Ehefrau des Klägers mit 56 „Vorgängen“ in einem Zeitraum von ca. zwei Jahren. In der Mehrzahl der Vorgänge werde ausgeführt, dass die Ein- oder Ausfahrt „erschwert“, aber

möglich gewesen sei. Soweit dargestellt werde, dass sie nicht möglich gewesen sei, sei dies widersprüchlich. Denn an anderen Tagen solle die Ein- und Ausfahrt selbst dann möglich gewesen sein, wenn ein Fahrzeug sehr weit vom Fahrbahnrand rechts entfernt geparkt habe. Vor diesem Hintergrund hätte es diesbezüglich einer plausiblen Darlegung bedurft. Außerdem ließen die Aufzeichnungen teilweise nicht erkennen, inwieweit ein Parkvorgang eine Behinderung verursacht habe bzw. wie oft habe rangiert werden müssen. Nicht aussagekräftig seien die Vorgänge, bei denen zum „Ablauf“ nichts angegeben worden sei und aus denen sich gar nicht ergebe, ob man ein- oder ausgefahren sei. Die Aufzeichnungen vermittelten den Eindruck, sie hielten lediglich fest, dass Fahrzeuge gegenüber abgestellt worden seien. Inwieweit hierdurch die Ein- oder Ausfahrt erschwert worden sei, ergebe sich hieraus nicht. Soweit für die Müllabfuhr kein Durchkommen gewesen oder eine Holzlieferung mit Anhänger erfolgt sei, fehle ein Bezug zur Frage der unzumutbaren Beschränkung der Ein- oder Ausfahrt. Die Häufigkeit der Rangiervorgänge werde lediglich an einem einzigen Tag genannt. Da die Aufzeichnungen überwiegend Vorgänge an Nachmittagen oder am Abend betroffen hätten, sei zu vermuten, dass vor allem die Ehefrau des Klägers, die am Nachmittag die schulpflichtigen Kinder versorge, Schwierigkeiten beim Ein- und Ausfahren mit dem Familienfahrzeug habe. Ungeachtet der Frage, inwieweit sich dies der Kläger selbst zu eigen machen könne, sei jedoch angesichts der dargestellten örtlichen Verhältnisse und der Feststellungen anlässlich des Ortstermins durch den Beklagtenvertreter und den Polizeibeamten und deren Expertise in der Regel kein mehr als dreimaliges Rangieren erforderlich. Im Übrigen wäre selbst dann angesichts der konkreten örtlichen Verhältnisse keine unzumutbare Erschwernis und eine daraus resultierende Gefahrenlage anzunehmen. Die klägerische Schilderung eines Vorfalles am zweiten Weihnachtsfeiertag 2017 bestätige, dass eine Gefahrenlage für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne einer Behinderung des fließenden Verkehrs nicht bestehe. Dies stütze die polizeilichen Angaben, dass es sich bei der M2.-Straße um eine unbedeutende N.-straße mit fast ausschließlichem Ziel- und Quellverkehr in einer 30er-Zone handle. Vorliegend seien auch länger währende Rangiervorgänge unter Sicherheitsaspekten als problemlos anzusehen, was bei der Frage der Zumutbarkeit der Häufigkeit von Rangiervorgängen mit zu berücksichtigen sei. Auch ließen die Aufzeichnungen der Ehefrau nicht erkennen, inwieweit sie auf eine jederzeit ungehinderte (schnelle) Zu- und Abfahrt angewiesen sei. Der angegebene Schichtdienst des Klägers sei nicht näher präzisiert worden. Es existiere ein weiteres Fahrzeug in der Familie, das offenbar vom Kläger selbst genutzt werde. Diesbezüglich werde eine unzumutbare Einschränkung der Ein- und Ausfahrt bereits nicht geltend gemacht.

8

Mit seinem Antrag auf Zulassung der Berufung, dem die Beklagte entgegentritt, macht der Kläger unter Bezugnahme auf von ihm selbst gefertigte Videos und Fotos ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils, eine Divergenz und einen Verfahrensfehler geltend. Die Aufnahmen, die die Unrichtigkeit des Urteils belegen sollten, seien am 31. Juli 2019 gefertigt worden. Dabei sei das Fahrzeug des Bevollmächtigten gegenüber der Ausfahrt des Klägers so abgestellt worden, wie dieser es in der Klageschrift vorgetragen habe. Das Fahrzeug sei für die Messungen so weit ins Bankett gestellt worden, dass das es an der Böschung wachsende Grün bereits gestreift habe und die Kollisionssensoren einen Dauerwarnton ausgesandt hätten. Später sei es etwas versetzt worden, um die Schäden und Unregelmäßigkeiten am Bankett darzustellen. Das Video beweise, dass die Straßenbreite vom Beginn der Einfahrt über den Gehsteig hinweg bis zum Ende der Asphaltaufbringung, also die Breite des gesamten Straßenkörpers lediglich 6,30 m bis 6,40 m betrage. Am ausgefahrenen Bankett gehe der Straßenkörper direkt in die Böschung über. Die Maße der vorgelegten digitalen Flurkarte erwiesen sich somit als nachweislich falsch. Auf die fehlenden 60 bis 70 cm komme es entscheidend an, wenn der Kläger, der nicht innerhalb seiner Einfahrt schon einschlagen könne, aus seinem Grundstück herausfahre. Zu Unrecht gehe das Gericht davon aus, dass der Kläger bereits in der Hofeinfahrt einen Rangierspielraum habe und in der Ausfahrt bereits einlenken könne, sodass ein schräges Ausfahren möglich sei. Zum einen betrage die Breite von Torpfosten zum Torpfosten lediglich 3,10 m. Die Angabe von 3,70 m habe das Gericht einer falschen Darstellung in der außergerichtlichen Korrespondenz der Akte entnommen. Die tatsächliche Breite von 3,10 m lasse sich dem Video 2 entnehmen. Aus den beigefügten Lichtbildern werde auch klar, dass ein Einschlagen bereits im Hofraum nicht möglich sei. Würde der Kläger jetzt schon einschlagen, um eine günstige Position zum schrägen Ausfahren in Blickrichtung rechts zu erlangen, würde er in Blickrichtung links an die Einfriedung stoßen. Durch die nach innen geöffneten Torflügel begrenze sich der Raum abermals. Dabei sei zu beachten, dass sich der in Blickrichtung linke Torflügel nicht bis zu 90° öffnen lasse, da er bereits vorher - direkt hinter dem Scharnier - an der Mauer anschlage. Das Bild belege, dass sich das

Tor aufgrund der räumlichen Verhältnisse gar nicht ganz öffnen lasse. Nachdem der Kläger nicht schon in der Einfahrt entsprechend einschlagen könne, müsse er größtenteils geradeaus rückwärts ausfahren. In der Versuchsanordnung, in der das Fahrzeug des Bevollmächtigten gegenüber geparkt habe, sei dem Kläger lediglich ein R.-weg von 4,60 m verblieben. Das Fahrzeug des Klägers messe ohne Anhängerkupplung bereits 4,70 m. Für das Video 3 sei das Maßband quer über die Straße gelegt worden. Der Nullpunkt befindet sich auf Höhe des gegenüber geparkten Fahrzeugs (Spiegel). Zu Beginn des Gehsteigs auf der gegenüberliegenden Seite würden 3,10 m gemessen, am Beginn der Einfahrt 4,60 m. Die Länge des Klägerfahrzeugs betrage ohne Anhängerkupplung 4,70 m. Es sei darauf hinzuweisen, dass gegenüber parkende Fahrzeuge regelmäßig nicht so weit im Bankett parkten wie der Bevollmächtigte. Sie ließen sich durch das Piepen der Sensoren (Gras) dazu verleiten, mit großzügigem Abstand zur Böschung zu parken. Dies liege freilich auch daran, dass das Bankett schadhaft sei und zum Teil tiefe Kuhlen aufweise. Die von Beklagenseite vorgelegten Abstände entsprächen nicht den Tatsachen. Darüber hinaus weiche das Urteil von der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 21. Dezember 2005 (11 CS 05.1329) ab. Hierin sei der Verwaltungsgerichtshof davon ausgegangen, dass angesichts der Realitäten des Straßenverkehrs unter Umständen selbst ein dreimaliges Rangieren als verkehrsadäquat anzusehen sei. Die Entscheidung habe ebenfalls eine A1.-straße ohne nennenswerten Durchgangsverkehr betroffen. Der Kläger habe unbestritten davon berichtet, dass er - je nach dem mit welchem Abstand von der Böschung ein Fahrzeug gegenüberliegend abgestellt sei - mindestens siebenmal rangieren müsse, wenn die Ausfahrt überhaupt möglich sei. Regelmäßig bedürfe es hierzu einer Hilfsperson. Das Verwaltungsgericht halte die vom Verwaltungsgerichtshof aufgestellte Zumutbarkeitsgrenze im Hinblick auf die wenig befahrene A2.-straße vorliegend nicht für anwendbar. Es hätte möglicherweise eine Abweichung von den Zumutbarkeitserwägungen aufgrund der ruhigen Lage begründen können, wenn es sich im Einzelfall um ein vier- oder fünfmaliges Vor- und Zurücksetzen gehandelt hätte. Dies reiche vorliegend jedoch nicht. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs habe ebenfalls eine A1.-straße ohne nennenswerten Durchgangsverkehr betroffen. Schließlich liege auch ein Verfahrensmangel im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO vor, weil das Verwaltungsgericht dem Beweisantrag nicht stattgegeben habe. Obwohl der Beklagtenvertreter mit seinem Fahrzeug die Einfriedung der Einfahrt touchiert habe, habe es das Gericht nicht für notwendig erachtet, einen Augenschein vor Ort einzunehmen. Es habe sich bestätigt, dass die eingetragenen Maße auf der digitalen Flurkarte, auf die sich das Gericht stütze, unrichtig seien. Der Klägerseite sei in dem Verhandlungstermin, in dem die Karte erstmals vorgelegt worden sei, nicht die Möglichkeit geboten worden, den Augenscheinsbeweis durch Vorlage eigener Messung zu erschüttern. Dies stelle eine Verletzung des rechtlichen Gehörs dar. Das Urteil beruhe auf diesem Verstoß.

9

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und auf die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

10

Der zulässige Antrag auf Zulassung der Berufung hat Erfolg.

11

Die Berufung ist gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zuzulassen, weil ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils bestehen.

12

Rechtsgrundlage für die vom Kläger mit seinem Hauptantrag angestrebte Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots („Parkverbot“) ist § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung vom 6. März 2013 (BGBl I S. 367, StVO), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl I S. 814). Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Bei dem Parkverbot handelt es sich um eine den Verkehr beschränkende Maßnahme im Sinne dieser Regelung. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

13

Diese Ermächtigung dient auch den privaten Interessen des Straßenanliegers an einer ungehinderten Nutzung seiner Grundstücksein- und -ausfahrt (BVerwG, U.v. 24.1.2019 - 3 C 7.17 - BVerwGE 164, 253 = juris Rn. 12 m.w.N.). Die Zugänglichkeit und damit die Möglichkeit der bestimmungsgemäßen Benutzung einer Grundstücksein- und -ausfahrt gehört zu dem durch die Straßenverkehrs-Ordnung geregelten und in Bezug auf Sicherheit und Ordnung geschützten öffentlichen Straßenverkehr. Nach § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO ist das Parken unzulässig vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber. Mit dieser Regelung erkennt das Straßenverkehrsrecht ausdrücklich das individuelle Interesse des Straßenanliegers an der Zugänglichkeit seiner Grundstücksein- und -ausfahrt als verkehrsrechtlich schutzwürdig an. Der Straßenanlieger hat einen Anspruch darauf, dass die Straßenverkehrsbehörde bei der Ausübung des ihr eingeräumten Ermessens seine Belange berücksichtigt (BVerwG, a.a.O. Rn. 12).

14

Eine entsprechende Ermessensentscheidung ist der Straßenverkehrsbehörde erst dann eröffnet, wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, also Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs im Sinne dieser Bestimmung vorliegen (BVerwG, a.a.O. Rn. 13). Derartige Gründe für die Anordnung eines Parkverbots liegen vor, wenn es sich im Bereich der Grundstückszufahrt des Klägers um eine „schmale Fahrbahn“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO handelt und somit bereits kraft dieser Regelung ein Parkverbot für die der Zufahrt gegenüberliegende Straßenseite besteht, dieses normativ angeordnete Parkverbot aber nicht hinreichend erkennbar wäre oder aber von den Verkehrsteilnehmern nicht hinreichend beachtet würde oder wenn unabhängig davon sonstige Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs für ein durch straßenverkehrsbehördliche Ermessensentscheidung anzuordnendes Parkverbot streiten würden (BVerwG, a.a.O. Rn. 14 m.w.N.).

15

Bei der Auslegung von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO sind das Interesse des Grundstückseigentümers und weiterer Berechtigter (u.a. Mieter, Kunden eines Gewerbetreibenden) an der Nutzung der Grundstückszufahrt mit dem Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer zu einem Ausgleich zu bringen, die der Grundstückszufahrt gegenüberliegende Straßenseite als Parkmöglichkeit zu nutzen. Damit liegt dem Begriff der „schmalen Fahrbahn“ ein wertendes Element zugrunde, das je nach der konkreten Situation zu unterschiedlichen Ergebnissen führen kann (BVerwG, a.a.O. Rn. 25). Davon ausgehend, dass § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO bezweckt, für die Berechtigten in zumutbarer Weise eine bestimmungsgemäße Nutzung der Grundstückszufahrt sicherzustellen, ist eine Fahrbahn dann „schmal“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO, wenn der Berechtigte bei einem Parken von Fahrzeugen auf der seiner Grundstückszufahrt gegenüberliegenden Straßenseite daran gehindert oder in erheblichem Maße behindert wird, in das Grundstück ein- oder von dort auszufahren (vgl. BVerwG, a.a.O. Rn. 26). Die Fahrbahn darf durch ein gegenüber der Ein- und Ausfahrt parkendes Fahrzeug nicht so versperrt werden, dass der Berechtigte nur mit Hilfe von schwierigem Rangieren ein- oder ausfahren kann (Heß in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl. 2020, § 12 StVO Rn. 47). Es kommt folglich darauf an, ob ein durchschnittlicher Kraftfahrer die Grundstücksein- und -ausfahrt regelmäßig ohne Hinzuziehung eines Einweisers noch unter mäßigem Rangieren benutzen kann (vgl. BVerwG, a.a.O. Rn. 27, 36 f.). Da die Zahl zumutbarer Rangiervorgänge von der Übersichtlichkeit der Straße, auf die die Grundstückszufahrt führt, und ihrer Verkehrsfunktion und -bedeutung abhängt, kann eine feste Höchstgrenze zumutbarer Rangiervorgänge nicht festgelegt werden (BVerwG, a.a.O. Rn. 35).

16

Als Orientierungswert kann davon ausgegangen werden, dass eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m nicht „schmal“ ist (BVerwG, a.a.O. Rn. 28). Das folgt daraus, dass erst ab einer Fahrbahnbreite von 5,50 m ein reibungsloser Begegnungsverkehr möglich ist und ein Kraftfahrzeug bei dem zum Ausfahren aus dem Grundstück erforderlichen Einbiegen auf die Fahrbahn und ebenso beim Einfahren von der Fahrbahn in das Grundstück regelmäßig den halben Wendekreis benötigt, der bei einem Pkw meistens bei etwa 11 m liegt (BVerwG, a.a.O. Rn. 28 f.; Heß, a.a.O. Rn. 47). Der Orientierungswert von 5,50 m ist allerdings nicht absolut zu setzen. Darüber hinaus sind auch der Wendekreis und die Länge des betreffenden Fahrzeugs sowie zusätzlich u.a. zu berücksichtigen, inwieweit bereits auf dem Grundstück selbst zum Einbiegen auf die Fahrbahn angesetzt werden kann (BVerwG, a.a.O. Rn. 30; Heß, a.a.O. Rn. 47). Daneben sind die weiteren örtlichen Verhältnisse von Bedeutung, die sich auf die Leichtigkeit und Sicherheit der Nutzung einer Grundstückszufahrt auswirken und für den Betroffenen, der sein Fahrzeug gegenüber einer Grundstückszufahrt parken will, erkennbar sind (BVerwG, a.a.O. Rn. 31). Dies trifft u.a. auf die für das Ein-

und Ausfahren nutzbare Fläche eines vor der Grundstückszufahrt verlaufenden Gehwegs zu (vgl. BVerwG, a.a.O. Rn. 32 ff.).

17

Hieran gemessen hat der Kläger mit seinem Zulassungsvortrag ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) dargelegt (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO), indem er entscheidungserhebliche Tatsachenfeststellungen des Verwaltungsgerichts mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage gestellt hat (vgl. stRspr: BVerfG, B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453.12 - NVwZ 2016, 1243 Rn. 16; zuletzt B.v. 18.6.2019 - 1 BvR 587.17 - DVBl 2019, 1400 Rn. 32 m.w.N.).

18

So hat er mittels der vorgelegten Videoaufnahmen dargetan, dass die Straße einschließlich des Gehwegs vor seiner Grundstückszufahrt zumindest an einer Stelle tatsächlich etwa 6,37 m breit und damit erheblich schmaler ist als 7 m, wie vom Verwaltungsgericht angenommen. Aufgrund der vorliegenden Lichtbilder ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass sich die Verhältnisse an einer anderen Stelle vor der Grundstückszufahrt gänzlich anders darstellen. Nachdem der Gehweg hier unstreitig 1,40 m breit ist, wäre die verbleibende Fahrbahnbreite von weniger als 5,0 m, was durch das Video 3 belegt wird, jedenfalls als schmal im Sinne der obergerichtlichen Rechtsprechung zu § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO anzusehen. Legt man eine tatsächliche Straßenbreite von teilweise weniger als 6,40 m und eine mittlere Fahrzeugbreite von 1,50 m bis 1,80 m zugrunde, verbleiben dem Kläger maximal etwa 4,60 m bis 4,90 m, um von seinem Grundstück auszufahren oder in dieses einzufahren, wenn gegenüber der Zufahrt ein Fahrzeug (sehr platzsparend) abgestellt ist. In Anbetracht einer Fahrzeuglänge von 4,70 m und dem sich daraus ergebenden Wendekreis stellt sich das Ein- und Ausfahren damit nachvollziehbar als schwierig dar. Nach den im Internet veröffentlichten Herstellerdaten sowie technischen Daten von A. Autotest beträgt der Wendekreis des klägerischen Fahrzeugs, eines Citroen C5 Tourer, 12,05 m, was dem Wendekreis anderer Fahrzeuge mit in etwa dieser Länge vergleichbar ist. Nach der Regel, dass beim Einfahren von der Fahrbahn in ein Grundstück regelmäßig der halbe Wendekreis benötigt wird, wären dazu folglich ohne Rangieren etwa 6 m erforderlich. Der Ein- und Ausfahrversuch mit dem Dienstfahrzeug der Beklagten, einem VW Golf, war aufgrund der doch erheblich abweichenden Abmessungen dieses Fahrzeugs (Länge 4,255 m; Wendekreis 10,9 m) nicht geeignet zu belegen, dass die Schwierigkeiten des Klägers beim Ein- und Ausfahren mit seinem Fahrzeug nicht unzumutbar sind. Ferner erscheint auch die Erwägung des Verwaltungsgerichts fraglich, dass der Kläger in seiner Grundstückseinfahrt einen ausreichenden Rangierspielraum habe, wenn die Torbreite nicht - wie im angefochtenen Urteil zugrunde gelegt - 3,70 m, sondern wie vorgetragen nur 3,10 m oder - wie es sich in dem Video 2 darstellt - 3,15 m beträgt.

19

Die vorläufige Festsetzung des Streitwerts für das Berufungsverfahren beruht auf § 63 Abs. 1 Satz 1, § 52 Abs. 1, 2, § 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 GKG i.V.m. Nr. 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013. Sie folgt der erstinstanzlichen Streitwertfestsetzung, gegen die keine Einwände erhoben worden sind.