

Titel:

Kein einstweiliger Rechtsschutz für Anlieger gegen Verlegung und Ausbau einer Bushaltestelle

Normenketten:

VwGO § 123 Abs. 1

ZPO § 920 Abs. 2

BayStrWG Art. 9, Art. 17

StVO § 45 Abs. 3

BOKraft § 32 Abs. 1

Leitsätze:

1. Ein qualifiziertes Interesse an einem vorbeugenden vorläufigen Rechtsschutz kann vorliegen, wenn beim Zuwarten auf die behördliche Maßnahme die Gefahr besteht, dass irreversible Fakten geschaffen werden und dadurch nicht oder nur schwer wiedergutzumachende Nachteile drohen. (Rn. 17) (redaktioneller Leitsatz)

2. Die planerische Entscheidung zur Festlegung des genauen Standortes einer Bushaltestelle sowie zu deren barrierefreiem Ausbau muss, auch wenn ein förmliches Planungsverfahren nicht durchzuführen ist, gleichwohl rechtsstaatlichen Mindestanforderungen entsprechen, die an hoheitliche Planungen zu stellen sind. Eine Planungsmaßnahme bedarf nicht nur einer sachlichen Rechtfertigung, sondern muss auch auf einer fehlerfreien Abwägung der für und wider das Vorhaben streitenden öffentlichen und privaten Belange beruhen. (Rn. 26) (redaktioneller Leitsatz)

3. Vor Einschränkungen und Erschwerissen bei der Zufahrtsmöglichkeit vermag der Anliegergebrauch keinen Schutz zu gewähren, solange die Straße als Verkehrsmittler erhalten bleibt. Der Anliegergebrauch vermittelt keinen Anspruch auf eine optimale Zufahrt zu Stellplätzen oder Garagen oder auf die Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zugangs zu einem Grundstück. (Rn. 34) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung, Verlegung einer Bushaltestelle, barrierefreier Ausbau einer Bushaltestelle, Glaubhaftmachung eines Anordnungsanspruchs, verneint, Glaubhaftmachung eines Anordnungsanspruchs verneint, Kasseler Sonderbord, vorbeugender öffentlich-rechtlicher Unterlassungsanspruch, Anliegergebrauch, Zufahrt, Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs

Rechtsmittelinstanz:

VGH München, Beschluss vom 27.05.2021 – 8 CE 21.1289

Tenor

I. Der Antrag wird abgelehnt.

II. Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Der Streitwert wird auf 2.500,00 EUR festgesetzt.

Gründe

I.

1

Der Antragsteller wendet sich mit seinem Antrag gegen die Verlegung einer bestehenden Bushaltestelle durch die Antragsgegnerin und den barrierefreien Ausbau ebendieser durch die Errichtung eines sog. „Kasseler Sonderbords“ auf einer Länge von 13 m vor seinem Anwesen.

2

1. Der Antragsteller ist Eigentümer des mit einem Einfamilienhaus bebauten Grundstücks S. ..., Fl.Nr. ... der Gemarkung Sch. ... Auf diesem Grundstück befindet sich entlang der südlichen Grundstücksgrenze eine Grundstückseinfahrt mit Garage und einem vorgelagerten Stellplatz.

3

Mit förmlichem Bauantrag vom 21. April 2020 beantragte der Antragsteller eine Baugenehmigung für den Neubau eines Carports auf dem streitgegenständlichen Grundstück. Ausweislich der Planunterlagen sollte dieses Carport an der nördlichen Grundstücksgrenze errichtet werden und über eine gesonderte Zufahrt an die S. H1. Straße angeschlossen werden.

4

Am 30. Juni 2020 erließ die Antragsgegnerin eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Versetzung der Verkehrszeichen hinsichtlich der geplanten Bushaltestelle (Zeichen 224 und 340 StVO) vor das Anwesen des Antragstellers. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass im Rahmen von Sanierungsarbeiten in der S. H2. Straße ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle „S. ... Höhe“ vorgesehen sei. Die Haltestelle werde aufgrund der hohen Frequenz regelmäßig mit Gelenkbussen bedient, was eine barrierefreie Einrichtung der Haltestelle mit einem „Kasseler Sonderbord“ auf einer Länge von 13 m erforderlich mache. Ein derartiger Ausbau sei am bisherigen Standort nicht möglich. Der neue Standort vor dem Anwesen S. H1. Straße ... sei bei einem Ortstermin mit der Verkehrsplanung, den Verkehrsbetrieben und dem Straßenbaulastträger festgelegt worden und als alternativlos anzusehen. Bei der Entscheidung seien auch die Interessen der vom Haltestellenbetrieb betroffenen Anlieger berücksichtigt worden. Die Belästigungen und Beeinträchtigungen der Anlieger seien im Rahmen einer Gesamtwürdigung aller Umstände als zumutbar zu bewerten. Der barrierefreie Ausbau und die damit verbundene Standortauswahl sei angemessen.

5

Mit Bescheid vom 19. Oktober 2020 lehnte die Antragsgegnerin sodann den Bauantrag des Antragstellers vom 21. April 2020 hinsichtlich des Neubaus eines Carports unter Herstellung einer zweiten Grundstückszufahrt ab. Das Vorhaben verstoße gegen die im einschlägigen Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen. Eine Befreiung könne nicht erteilt werden, da die Grundzüge der Planung berührt seien und öffentliche Belange dem entgegenstünden. So sei die Antragsgegnerin im Begriff, eine dem Vorhaben entgegenstehende Vorgartensatzung zu erlassen. Ein entsprechender Stadtratsbeschluss sei bereits am 4. Dezember 2019 gefasst worden. Außerdem sei die Verlegung einer Bushaltestelle vor das Anwesen des Antragstellers geplant mit einem barrierefreien Ausbau in Form eines Hochbords auf 13 m Länge. Ferner sei der Antrag abzulehnen, da ein Verstoß gegen die Garagen-, Stellplatz- und Abstellplatzsatzung der Antragsgegnerin vorliege, welche u.a. vorschreibe, dass zum öffentlichen Straßenraum keine Zu- und Abfahrten von mehr als 3,50 m Breite entstehen dürften, was mit dem beantragten Vorhaben nicht eingehalten werde. Eine Abweichung von dieser Vorgabe könne aufgrund der bereits genannten entgegenstehenden öffentlichen Belange nicht erteilt werden. Auch fehle das Sachbescheidungsinteresse mit Blick auf eine nicht gesicherte Erschließung des Vorhabens und mit Blick auf straßenrechtliche Gründe hinsichtlich der geplanten Verlegung der Bushaltestelle vor das Anwesen des Antragstellers. Hinsichtlich des weiteren Inhalts wird auf den vorgenannten Bescheid Bezug genommen.

6

Mit Schriftsatz seines Bevollmächtigten vom 19. November 2020 ließ der Antragsteller Klage erheben und beantragen, den ablehnenden Bescheid der Stadt A. vom 19. Oktober 2020 aufzuheben und die Stadt A. dazu zu verpflichten, die beantragte Baugenehmigung zu erteilen. Über diese Klage, welche unter dem Aktenzeichen W 4 K 20.1797 geführt wird, ist bislang noch nicht entschieden. Im Zuge des Verwaltungsverfahrens erwog der Antragsteller gegenüber der Antragsgegnerin noch weitere Planungsvarianten hinsichtlich des geplanten Carports, welche jedoch mangels förmlicher Antragstellung nicht verbeschieden wurden.

7

Mit weiterem Bescheid vom 13. November 2020 erließ die Antragsgegnerin gegenüber dem Antragsteller eine straßenrechtliche Anordnung, wonach diesem gemäß Art. 17 Abs. 5 BayStrWG die Errichtung einer zweiten Grundstückszufahrt zu dem Grundstück S. H1. Straße ..., Fl.Nr. ..., entsprechend dem Bauantrag untersagt werde. Bezüglich des Inhalts wird auf den Bescheid Bezug genommen. Auch hiergegen ließ der

Antragsteller mit Schriftsatz vom 17. Dezember 2020 Klage erheben, welche unter dem Aktenzeichen W 4 K 20.2095 geführt wird und über welche ebenfalls noch nicht entschieden ist.

8

Um eine Einleitung weiterer gerichtlicher Schritte zu vermeiden, unterbreitete der Bevollmächtigte des Antragstellers der Antragsgegnerin mit Schreiben vom 5. März 2021 einen Lösungsvorschlag, welcher eine verkürzte Errichtung der barrierefreien Haltestelle vor dem Anwesen des Antragstellers zum Inhalt hatte. Diesen Vorschlag lehnte die Antragsgegnerin in der Folge unter Berufung auf eine erhöhte Unfallgefahr infolge divergierender Aus- und Zustiegshöhen ab und wies den Antragsteller darauf hin, dass ein zusätzlicher Stellplatz derart auf dem streitgegenständlichen Grundstück realisiert werden könne, dass dieser über die bereits bestehende Zufahrt angefahren werden könne.

9

2. Mit Schriftsatz seines Bevollmächtigten vom 9. März 2021 - eingegangen bei Gericht am selben Tag - ließ der Antragsteller im hiesigen Verfahren beantragen,

im Wege der einstweiligen Anordnung gemäß § 123 VwGO den Antragsgegner zu verpflichten, bauliche Maßnahmen vor dem Anwesen des Antragstellers bis zur Entscheidung in der Hauptsache auszusetzen, insbesondere soweit sie die Errichtung eines Hochbordes über eine Länge von 13 m oder darüber hinaus umfassen.

10

Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, die Verlegung der Haltestelle verletze die subjektiven Rechte des Antragstellers, insbesondere, soweit ein barrierefreier Ausbau in dem geplanten Umfang vorgesehen sei. Ein Anordnungsanspruch liege vor. Der Antragsteller habe einen Anspruch auf Unterlassen der Verlegung der Bushaltestelle sowie des barrierefreien Ausbaus in dem geplanten Umfang. Es werde rechtswidrig in die Baufreiheit und damit in das Eigentumsrecht des Antragstellers eingegriffen. Im Hinblick auf die familiäre Situation sei die Herstellung eines weiteren Stellplatzes über eine gesonderte Zufahrt auf dem Anwesen beabsichtigt. Der Antragsteller verfolge diesbezüglich eine verfestigte Planung. Er benötige einen zusätzlichen Stellplatz auch mit Blick auf die zukünftige Schaffung einer weiteren Wohneinheit auf seinem Grundstück. In der näheren Umgebung seien bereits entsprechende Carports mit einer zweiten Grundstückszufahrt vorhanden. Eine für das geplante Carport erforderliche Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans sei zu erteilen. Die Versetzung der Bushaltestelle sowie der geplante barrierefreie Ausbau in besagtem Umfang sei ermessensfehlerhaft. Die Antragsgegnerin bejahe bereits rechtsfehlerhaft die Erforderlichkeit eines barrierefreien Ausbaus der Haltestelle. Auch sei das Ziel der Antragsgegnerin, alle drei Türen eines Gelenkbusses barrierefrei erreichbar zu machen, ermessensfehlerhaft. Ausreichend sei ein barrierefreier Ausbau auf 8 m hinsichtlich zweier Türen eines Gelenkbusses, was sich auch am aktuellen Standort realisieren lasse. Es komme maßgeblich auf die Position der ersten beiden Türen an, die Sondernutzungsfläche für Schwerbehinderte befinde sich an der zweiten Tür. Auch sei der gewählte Standort nicht als alternativlos anzusehen, die Auswahlentscheidung somit fehlerhaft. Eine ordnungsgemäße Abwägung der öffentlichen Interessen mit den Interessen des Antragstellers sei nicht vorgenommen worden. Ein barrierefreier Ausbau auf einer Länge von 13 m vor dem Anwesen des Antragstellers führe dazu, dass kein weiterer Stellplatz auf dem Grundstück mehr geschaffen werden könne, wodurch dem Antragsteller die Möglichkeit der Errichtung einer weiteren Wohneinheit genommen werde. Außerdem werde der Anliegergebrauch des Antragstellers erheblich beeinträchtigt. Darüber hinaus sei ein Anordnungsgrund mit Blick auf die drohende Schaffung vollendeter Tatsachen infolge der unmittelbar bevorstehenden und angekündigten Baumaßnahmen gegeben.

11

3. Die Stadt A. als Antragsgegnerin beantragte mit Schriftsatz vom 16. März 2021, den Antrag abzulehnen.

12

Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass kein Anordnungsanspruch bestehe, da die Verlegung der Bushaltestelle den Antragsteller nicht in dessen Rechten verletze. Hinsichtlich des angeführten erweiterten Bedarfs an Stellplätzen auf dem Grundstück des Antragstellers sei darauf hinzuweisen, dass für eine Erweiterung des Anwesens keine verfestigte Planung vorliege. Zudem habe das Bauordnungsamt dem Antragsteller signalisiert, dass ein weiterer Stellplatz auf dem Grundstück errichtet werden könne, der über die bisherige Zufahrt angefahren werden könne, beziehungsweise, dass die Garage geöffnet oder abgebaut werden könne, um einen weiteren Stellplatz dahinterliegend zu schaffen. Ein Anspruch auf Errichtung einer

zweiten Zufahrt bestehe nicht. Insbesondere ergebe sich ein solcher mit Blick auf die bereits bestehende Zufahrtsmöglichkeit, welche durch die geplante Bushaltestelle nicht beeinträchtigt werde, nicht aus dem Anliegergebrauch des Antragstellers. Ein Eingriff in Art. 14 GG sei mangels erforderlicher Schwere der Eigentumsbeeinträchtigung ebenfalls nicht gegeben. Auch lägen keine Ermessensfehler vor. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle sei mit Blick auf die Richtlinien der EAÖ (Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs), dem Gesetz zur Gleichstellung für behinderte Menschen sowie auf § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes zwingend erforderlich. Auch sei der barrierefreie Ausbau in dem geplanten Umfang erforderlich, da die Haltestelle nur so ohne Gefährdung der Fahrgäste durch die regelmäßig dort haltenden Gelenkbusse angefahren werden könne. Eine künftige Vermehrung von Gelenkbusfahrten sei überdies nicht auszuschließen. Am derzeitigen Standort sei nicht einmal die Errichtung eines verkürzten Sonderbords auf einer Länge von 8 m möglich, da neben dem Sonderbord beidseitig Rampen erforderlich seien. Die hierfür erforderliche Gesamtlänge lasse sich am aktuellen Standort nicht realisieren. Ohnehin sei ein barrierefreier Zugang zu allen drei Türen eines Gelenkbusses in nicht verkürzter Form auf einer Länge von 13 m erforderlich. Hierdurch würden Gegenströme im Bus vermieden. Zudem diene die erste Tür des Busses lediglich dem Zustieg, der Ausstieg erfolge über die beiden hinteren Türen. Bei Zusammentreffen mehrerer mobilitätseingeschränkter Personen könne es dazu kommen, dass die Sonderflächen bereits belegt seien, sodass ein barrierefreier Zu- und Ausstieg auch über die hinterste Tür in einem Gelenkbus erforderlich sei. Auch sei bei divergierenden Aus- und Zustiegshöhen eine erhöhte Unfallgefahr gegeben. Eine im Sinne der allgemein anerkannten Regeln der Technik geartete Barrierefreiheit wäre bei einer Verkürzung des Hochbords nicht gegeben. Dementsprechend scheide auch die Alternative einer verkürzten Errichtung vor dem Anwesen des Antragstellers aus. Erschwerend käme hinzu, dass bei einer verkürzten Errichtung vor dem Anwesen des Antragstellers die hinterste Tür des Gelenkbusses nicht nur nicht auf Höhe des „Kasseler Sonderbords“ zu erreichen wäre, sondern dass dieser Bereich wegen der dann dort angedachten Zufahrt quasi auf Straßenniveau abgesenkt werden würde, was zu einem extremen Höhenunterschied und einer damit verbundenen stark erhöhten Unfallgefahr führe. Ein anderer Standort komme überdies insbesondere aufgrund der benötigten Länge des Hochbords nicht infrage, was im Rahmen eines Ortstermins geprüft worden sei. Die aus der Verlegung für den Antragsteller resultierenden Einschränkungen seien als zumutbar anzusehen, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass der Antragsteller auch über die bestehende Zufahrt weitere Stellplätze auf seinem Grundstück schaffen könne.

13

4. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die Gerichts- und Behördenakten in den Verfahren W 4 K 20.1797, W 4 K 20.2095 sowie im hiesigen Verfahren Bezug genommen.

II.

14

Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung gemäß § 123 Abs. 1 VwGO hat keinen Erfolg. Der Antrag ist zulässig, aber nicht begründet.

15

1. Der Antrag ist zulässig.

16

Der Antragsteller wendet sich gegen die Verlegung einer Bushaltestelle vor sein Anwesen und den geplanten barrierefreien Ausbau ebendieser mit einem sog. „Kasseler Sonderbord“ auf einer Länge von 13 m. Er macht damit in der - noch zu erhebenden - Hauptsacheklage einen vorbeugenden öffentlich-rechtlichen Unterlassungsanspruch hinsichtlich der geplanten Maßnahmen geltend, sodass im einstweiligen Rechtsschutz ein Antrag nach § 123 Abs. 1 VwGO die statthafte Antragsart ist (vgl. Schoch in ders./Schneider, VwGO, Werkstand: 39. EL, Juli 2020, § 123 Rn. 45).

17

Für die Zulässigkeit eines solchen Antrags ist ein qualifiziertes, gerade auf die Inanspruchnahme vorbeugenden vorläufigen Rechtsschutzes gerichtetes Rechtsschutzinteresse erforderlich. Dieses ist grundsätzlich zu verneinen, solange der Antragsteller in zumutbarer Weise auf den von der VwGO im Regelfall als angemessen und ausreichend angesehenen nachträglichen vorläufigen Rechtsschutz verwiesen werden kann. Ein qualifiziertes Interesse an einem vorbeugenden vorläufigen Rechtsschutz kann demgegenüber etwa vorliegen, wenn beim Zuwarten auf die behördliche Maßnahme die Gefahr besteht,

dass irreversible Fakten geschaffen werden und dadurch nicht oder nur schwer wiedergutzumachende Nachteile drohen (vgl. Schoch in ders./Schneider, VwGO, Werkstand: 39. EL, Juli 2020, § 123 Rn. 45 f.; Schenke in Kopp/Schenke, VwGO, 25. Auflage 2019, § 123 Rn. 22).

18

Hier kann der Antragsteller schon deshalb nicht auf einen nachträglichen einstweiligen Rechtsschutz verwiesen werden, weil er sich gegen die unmittelbar bevorstehenden Bauarbeiten wendet, die im Falle ihrer Verwirklichung nicht ohne weiteres rückgängig gemacht werden können. Denn durch die geplanten Baumaßnahmen werden die verkehrsbehördlichen Entscheidungen über die Anordnung von Verkehrszeichen weitgehend vorbestimmt. Da für die Gestaltung der Haltestelle bauliche Veränderungen im Bereich des Gehwegs erforderlich werden, die nur mit einem beträchtlichen Kostenaufwand rückgängig gemacht werden könnten, wird der Entscheidungsspielraum der Verkehrsbehörde hinsichtlich der Anordnung der Verkehrszeichen erheblich eingeschränkt, da sich die verkehrsbehördliche Ermessensbetätigung auch an den baulichen Gegebenheiten orientieren muss (vgl. HessVGH, B.v. 26.2.2021 - 2 B 2698/20 - juris Rn. 8).

19

Letztlich steht der Zulässigkeit des Antrags auch nicht entgegen, dass bislang noch keine Hauptsacheklage betreffend den vorbeugenden Unterlassungsanspruch bei Gericht eingegangen ist, vgl. § 123 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

20

2. Der Antrag hat jedoch in der Sache keinen Erfolg.

21

Nach § 123 VwGO kann das Gericht, auch schon vor Klageerhebung, eine einstweilige Anordnung in Bezug auf den Streitgegenstand treffen, wenn die Gefahr besteht, dass durch eine Veränderung des bestehenden Zustandes die Verwirklichung eines Rechts des Antragstellers vereitelt oder wesentlich erschwert werden könnte. Einstweilige Anordnungen sind auch zur Regelung eines vorläufigen Zustands in Bezug auf ein streitiges Rechtsverhältnis zulässig, wenn diese Regelung, vor allem bei dauernden Rechtsverhältnissen, um wesentliche Nachteile abzuwenden oder drohende Gewalt zu verhindern oder aus anderen Gründen nötig erscheint. Anordnungsgrund und Anordnungsanspruch sind dabei glaubhaft zu machen (§ 123 Abs. 3 VwGO, § 920 Abs. 2 ZPO). In der Regel darf im Anordnungsverfahren die Hauptsache nicht vorweggenommen werden, weil dieses Verfahren nur zur vorläufigen Sicherung der Ansprüche des Antragstellers dient und nicht zu deren Befriedigung. Das Gericht kann daher dem Wesen und Zweck der einstweiligen Anordnung entsprechend nur vorläufige Regelungen treffen.

22

2.1. Der Antragsteller hat zwar einen Anordnungsgrund glaubhaft gemacht. Dies wird von der Antragsgegnerin auch nicht in Frage gestellt. Es liegt auf der Hand, dass durch die von der Antragsgegnerin angekündigten und unmittelbar bevorstehenden Bauarbeiten vollendete Tatsachen geschaffen werden würden, sodass es dem Antragsteller nicht zumutbar ist, eine Hauptsacheentscheidung abzuwarten.

23

2.2. Jedoch hat der Antragsteller nach der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes nur möglichen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung keinen Anordnungsanspruch glaubhaft gemacht.

24

Als Anordnungsanspruch macht der Antragsteller ausdrücklich einen Anspruch auf Unterlassen der Verlegung der Bushaltestelle vor sein Grundstück und des barrierefreien Ausbaus in dem beabsichtigten Umfang geltend. Ein solcher - sich aus dem Grundgesetz oder aus §§ 1004, 906 BGB analog ergebender - öffentlich-rechtlicher Unterlassungsanspruch zugunsten des Antragstellers als von der Maßnahme betroffenen Anlieger setzt einen (drohenden) rechtswidrigen Eingriff in eine geschützte subjektive Rechtsposition durch öffentlich-rechtliches Handeln voraus (vgl. OVG Berlin-Bbg, B.v. 12.6.2018 - OVG 1 S 9.18 - juris Rn. 6). Die entsprechenden Voraussetzungen sind aber nach Ansicht der erkennenden Kammer infolge einer summarischen Prüfung vorliegend nicht gegeben. Es fehlt an einem rechtswidrigen Eingriff in eine subjektive Rechtsposition des Antragstellers durch die geplante Verlegung der Bushaltestelle sowie den geplanten barrierefreien Ausbau ebendieser mit einem sog. „Kasseler Sonderbord“ auf einer Länge von 13 m.

25

Die Entscheidung über den barrierefreien Ausbau der Haltestelle auf dem Gehweg als Bestandteil des Straßenkörpers (Art. 2 Nr. 1 BayStrWG) obliegt der Antragsgegnerin als Trägerin der Straßenbaulast, Art. 9 Abs. 1 BayStrWG (vgl. zu Parallelvorschrift des § 9 HStrG: HessVGH, B.v. 26.2.2021 - 2 B 2698/20 - juris Rn. 10). Darüber hinaus hat die Antragsgegnerin als Straßenverkehrsbehörde gemäß Art. 2 ff. ZustGVerk über den konkreten Standort der Haltestelle durch Aufstellung des Verkehrszeichens 224 (Nr. 14, Anlage 2 zur Straßenverkehrsordnung - StVO) gemäß § 45 Abs. 3 StVO i.V.m. § 32 Abs. 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) zu entscheiden. Nach § 45 Abs. 3 StVO bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen sind. Nach § 32 Abs. 1 BOKraft ist bei der Bestimmung über die Anbringung der Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 StVO dem genehmigten Fahrplan entsprechend den Erfordernissen des Betriebs und des Verkehrs Rechnung zu tragen (vgl. HessVGH, B.v. 26.2.2021 - 2 B 2698/20 - juris Rn. 10; VGH BW, U.v. 20.10.1994 - 5 S 474/94 - juris Rn. 18; VG Würzburg, B.v. 20.12.2012 - W 6 E 12.983 - juris Rn. 31).

26

Die von der Antragsgegnerin getroffene planerische Entscheidung zur Festlegung des genauen Standortes der Bushaltestelle sowie zum barrierefreien Ausbau ebendieser in der geplanten Form muss, auch wenn ein förmliches Planungsverfahren nicht durchzuführen war, gleichwohl den rechtsstaatlichen Mindestanforderungen entsprechen, die an hoheitliche Planungen zu stellen sind. Die Einhaltung dieser Planungsschranken ist jedenfalls dann gerichtlich überprüfbar, wenn die Planung - wie im vorliegenden Fall - hinreichend konkretisiert ist, d.h. wenn sie erkennen lässt, ob und in welchem Umfang öffentliche Interessen und Belange Einzelner berührt werden. Daraus folgt in objektiv-rechtlicher Hinsicht, dass die Planungsmaßnahme nicht nur einer sachlichen Rechtfertigung bedarf, sondern auch auf einer fehlerfreien Abwägung der für und wider das Vorhaben streitenden öffentlichen und privaten Belange beruhen muss. Mit dem an die Verwaltung gerichteten Abwägungsgebot korrespondiert ein subjektiv-öffentliches Recht des durch die Planung Betroffenen auf fehlerfreie Abwägung seiner Belange, so dass ein Anspruch auf Unterlassung einer Baumaßnahme nicht nur bei einem rechtswidrigen Eingriff in das Grundeigentum, sondern auch bei einer Verletzung des Abwägungsgebots bestehen kann (vgl. HessVGH, B.v. 26.2.2021 - 2 B 2698/20 - juris Rn. 11; VGH BW, U.v. 20.10.1994 - 5 S 474/94 - juris Rn. 18).

27

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist die von der Antragsgegnerin geplante Baumaßnahme zur Verlegung und zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle „S. ... Höhe“ rechtlich nicht zu beanstanden. Eine rechtswidrige Beeinträchtigung der Rechte des Antragstellers liegt weder mit Blick auf Art. 14 GG noch mit Blick auf seine Rechte aus dem Anliegergebrauch (vgl. Art. 17 BayStrWG) vor. Auch eine Verletzung des Abwägungsgebots zu Lasten des Antragstellers ist vorliegend nicht gegeben. Die Ermessensbetätigung der Antragsgegnerin, die seitens des Gerichts nur eingeschränkt auf Ermessensfehler überprüfbar ist (§ 114 VwGO) ist nicht zu beanstanden.

28

2.2.1. Soweit sich der Antragsteller gegen den barrierefreien Ausbau der Haltestelle im geplanten Umfang wendet, kann er mit seinen diesbezüglichen Argumenten nicht durchdringen.

29

Vonseiten des Antragstellers wird bereits das Erfordernis eines barrierefreien Ausbaus der Haltestelle an sich in Zweifel gezogen. Die Entscheidung der Antragsgegnerin ist jedoch mit Blick auf die dahingehenden gesetzlichen Zielvorgaben in Art. 9 Abs. 1 Satz 5 BayStrWG sowie in Art. 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG und Art. 4 Abs. 3 BayÖPNVG sachlich gerechtfertigt und nicht zu beanstanden.

30

Darüber hinaus begegnet auch die Entscheidung der Antragsgegnerin zum barrierefreien Ausbau in dem konkret geplanten Umfang mit einem „Kasseler Sonderbord“ auf einer Länge von 13 m aus rechtlicher Sicht keinen durchgreifenden Bedenken.

31

Art. 9 BayStrWG schreibt den Trägern der Straßenbaulast nicht im Einzelnen ihr Handeln vor und gewährt ihnen damit beim Bau und Unterhalt von Straßen regelmäßig erhebliche Handlungsspielräume. Die Vorschrift gibt ihnen teilweise nur Ziele - wie etwa die Barrierefreiheit in Art. 9 Abs. 1 Satz 5 BayStrWG - als

Orientierungsrahmen vor, sodass hinsichtlich des „Ob“ und des „Wie“ Entscheidungsspielräume verbleiben (vgl. Häußler in Zeitler, BayStrWG, Werkstand: 30. EL, März 2020, Art. 9 Rn. 31). Nachdem der Gesetzgeber hinsichtlich der Belange von Menschen mit Behinderung und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung eine Berücksichtigungspflicht vorgesehen hat, wird der damit normierten Zweckvorgabe der Barrierefreiheit ein besonderes Gewicht beigemessen (vgl. BayVGh, U.v. 16.12.2008 - 8 A 07.40047 - juris Rn. 28).

32

Die Antragsgegnerin hat ausweislich der Behördenakten im Verwaltungsverfahren, aber auch im Rahmen des gerichtlichen Verfahrens die für und gegen einen barrierefreien Ausbau auf einer Länge von 13 m vor dem Anwesen des Antragstellers streitenden Belange miteinander abgewogen und ist auch unter Berücksichtigung der Belange des Antragstellers zu der Auffassung gelangt, dass die aus dem geplanten barrierefreien Ausbau für den Antragsteller resultierenden Einschränkungen als zumutbar und hinnehmbar zu erachten sind.

33

Diese Einschätzung ist aus Sicht der erkennenden Kammer unter Berücksichtigung der eingeschränkten gerichtlichen Überprüfbarkeit dieser Ermessensentscheidung (§ 114 VwGO) nicht zu beanstanden.

34

Zunächst ist festzuhalten, dass der Antragsteller sich vorliegend nicht auf eine Einschränkung seines Anliegergebrauchs (Art. 17 BayStrWG) berufen kann, auch wenn diesem infolge eines barrierefreien Ausbaus der Haltestelle auf einer Länge von 13 m die Möglichkeit genommen werden würde, eine weitere Zufahrt zur S. H1. Straße auf seinem Grundstück herzustellen. Denn der Anliegergebrauch schützt die Erreichbarkeit eines innerorts gelegenen Grundstücks nicht uneingeschränkt, sondern nur insoweit, als der Anlieger auf das Vorhandensein einer Straße in spezifischer Weise angewiesen ist. Insbesondere gehört die uneingeschränkte Anfahrmöglichkeit mit einem Kraftfahrzeug auf ein innerörtliches Wohngrundstück, selbst mit potenziellen Garagen und Stellplätzen, nicht zum geschützten Kern des Anliegerrechts. Geschützt wird nur der notwendige Zugang. Vor Einschränkungen und Erschwerissen bei der Zufahrtsmöglichkeit vermag der Anliegergebrauch keinen Schutz zu gewähren, solange die Straße als Verkehrsmittler erhalten bleibt. Der Anliegergebrauch vermittelt somit keinen Anspruch auf eine optimale Zufahrt zu Stellplätzen oder Garagen oder auf die Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zugangs zu einem Grundstück (vgl. BayVGh, U.v. 15.3.2006 - 8 B 05.1356 - juris Rn. 38). Ein Anspruch auf eine Erweiterung der Zufahrtsmöglichkeit oder auf eine Verbesserung der Zufahrtsmöglichkeit im Hinblick auf Stellplätze resultiert aus dem Anliegergebrauch ebenfalls nicht (vgl. VG Würzburg, B.v. 20.12.2012 - W 6 E 12.983 - juris Rn. 39). Vorliegend wird der Zugang zum Grundstück des Antragstellers zur S. H1. Straße durch den barrierefreien Ausbau der Haltestelle im geplanten Umfang nicht beeinträchtigt. Die bereits bestehende Zufahrt an der südlichen Grundstücksgrenze kann auch nach Umsetzung der Baumaßnahme nach wie vor uneingeschränkt genutzt werden. Die Straße bleibt damit als Verkehrsmittler erhalten, eine Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs infolge der Baumaßnahme steht somit nicht zu befürchten.

35

Auch im Übrigen sind keine Abwägungs- bzw. Ermessensfehler ersichtlich. Soweit sich der Antragsteller darauf beruft, dass er bereits eine verfestigte Planung hinsichtlich der Schaffung eines zusätzlichen Stellplatzes auf seinem Anwesen verfolge, zwingt dies die Antragsgegnerin insbesondere nicht zu einem „verkürzten“ barrierefreien Ausbau der Haltestelle. Zwar ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Antragsteller mit Einreichung seines Bauantrags vom 21. April 2020 eine dahingehende verfestigte Planung verfolgt, auch wenn die Genehmigungsfähigkeit des entsprechenden Vorhabens zwischen den Parteien in Streit steht. Jedoch stellt sich der damit einhergehende Belang des Antragstellers als nicht derart schwerwiegend dar, dass er sämtliche vonseiten der Antragsgegnerin angeführte und für den konkret geplanten barrierefreien Ausbau der Haltestelle sprechende Umstände ersichtlich überwiegen würde und somit zu einer von der vonseiten der Antragsgegnerin gefundenen Abwägungsentscheidung abweichenden Beurteilung zwingen würde. Eine zwingende Notwendigkeit zur Herstellung eines zusätzlichen Stellplatzes über eine weitere Grundstückseinfahrt hat der Antragsteller vorliegend nicht dargetan. Soweit der Antragsteller in diesem Zusammenhang ausführt, der zusätzliche Stellplatz diene dazu, die vorhandenen Fahrzeuge der Bewohner außerhalb des öffentlichen Verkehrsgrundes unterzubringen, so ist zu beachten, dass kein Anspruch auf Unterbringung einer beliebigen Anzahl von Kraftfahrzeugen auf dem eigenen Grundstück besteht. Soweit der Antragsteller darüber hinausgehend damit argumentiert, für das Anwesen

sei künftig die Schaffung einer weiteren Wohneinheit geplant, was einen zusätzlichen Stellplatzbedarf nach der Garagen-, Stellplatz- und Abstellplatzsatzung der Antragsgegnerin zu Folge habe, verfolgt der Antragsteller mangels eingereichter Bauantragsunterlagen schon keine verfestigte Planung dahingehend. Ferner besteht aus Sicht des Gerichts, woraufhin die Antragsgegnerin zutreffend hinweist, auch nach Durchführung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestelle in dem geplanten Umfang die Möglichkeit der Schaffung eines zusätzlichen Stellplatzes auf dem Grundstück des Antragstellers, welcher dann über die bereits bestehende Zufahrt zu erschließen wäre. Der lediglich pauschale und unsubstantiierte Hinweis des Antragstellers, ein zusätzlicher Stellplatz sei über die bestehende Zufahrt nicht zu realisieren, vermag dies nicht zu entkräften. So mag zwar eine Erschließung eines zusätzlichen Stellplatzes über die bestehende Einfahrt gegebenenfalls einen höheren Aufwand nach sich ziehen, jedoch wäre eine Stellplatzerweiterung und damit die Möglichkeit einer künftigen zusätzlichen Wohneinheit jedenfalls nicht von vornherein durch den geplanten Haltestellenausbau ausgeschlossen.

36

Demgegenüber hat die Antragsgegnerin plausibel dargelegt, weshalb sie einen barrierefreien Ausbau auf einer Länge von 13 m für notwendig erachtet. Die diesbezüglichen Argumente der Antragsgegnerin sind aus Sicht des Gerichts sachgerecht und nachvollziehbar. So ist ein entsprechender Ausbau der Haltestelle bei einer Anfahrt mit einem Gelenkbus erforderlich, damit sämtliche Türen des Gelenkbusses barrierefrei zu erreichen sind. Bei dem vonseiten des Antragstellers bevorzugten „verkürzten Ausbau“ wäre dementsprechend ein barrierefreier Zu- und Ausstieg nur mit Blick auf die ersten beiden Türen gewährleistet. Die Antragsgegnerin trägt überdies glaubhaft vor, dass bereits aktuell regelmäßig Gelenkbusse auf der entsprechenden Linie zum Einsatz kämen und dass nicht zuletzt mit einer im April geplanten Fahrplanausweitung eine Erhöhung der Zahl der Gelenkbusfahrten nicht auszuschließen sei. Zwar mag es zutreffen, dass sich in Bussen die sogenannte „Sondernutzungsfläche“ für Fahrgäste mit Rollstühlen, Kinderwagen, o.ä. regelmäßig hinter der zweiten Tür befindet. Jedoch gilt es hierbei zu berücksichtigen, dass etwa bei einem Zusammentreffen mehrerer entsprechender Personen die Sondernutzungsfläche bereits belegt sein kann und die entsprechenden Personen sodann durchaus auch auf den hinteren Teil des Busses ausweichen müssten, welcher jedoch bei einem „verkürzten“ Ausbau der Haltestelle nicht barrierefrei zu erreichen wäre. Überdies würde eine solche Ausbauform im vorliegenden Fall dazu führen, dass die ersten beiden Türen des Busses zwar barrierefrei erreichbar wären, der Gehweg am hinteren Teil des Busses jedoch nicht nur lediglich ein „normales“ Gehwegniveau aufweisen würde, sondern infolge der geplanten Einfahrt nahezu auf Straßenniveau abgesenkt werden würde, was einen erheblichen Höhenunterschied zur Folge hätte. Dieser Höhenunterschied wäre für in der Mobilität eingeschränkte Personen sodann (nahezu) unüberwindbar. Auch liegt es auf der Hand, dass ein derartiges Divergieren der Zu- bzw. Ausstiegshöhen an ein und derselben Haltestelle zu einer erhöhten Unfallgefahr führen würde und daher zu vermeiden ist.

37

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und der herausgehobenen Bedeutung, welche der Gesetzgeber der Barrierefreiheit insbesondere in Art. 9 Abs. 1 Satz 5 BayStrWG beigemessen hat, sind die dem Antragsteller erwachsenden Nachteile durch den geplanten Umfang des barrierefreien Ausbaus nicht schlechterdings als unzumutbar anzusehen. Sein Interesse an der Herstellung einer weiteren Grundstückszufahrt überwiegt daher das öffentliche Interesse an einem möglichst umfassenden barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle aus Sicht des Gerichts nicht derart, dass es die durch die Antragsgegnerin getroffene Abwägungsentscheidung rechtswidrig erscheinen ließe.

38

2.2.2. Auch die Wahl des konkreten Standortes der Bushaltestelle vor dem Anwesen des Antragstellers führt vorliegend nicht zu einer rechtswidrigen Beeinträchtigung seiner subjektiven Rechte.

39

Nach § 45 Abs. 3 StVO bestimmen die Straßenverkehrsbehörden wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen sind. Nach § 32 Abs. 1 BOKraft ist bei der Bestimmung über die Anbringung der Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 StVO dem genehmigten Fahrplan entsprechend den Erfordernissen des Betriebs und des Verkehrs Rechnung zu tragen. Nach § 40 Abs. 1 PBefG ist der Fahrplan Gegenstand der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung (§§ 40 Abs. 2, 17 Abs. 1 Nrn. 7, 12 Abs. 1 Nrn. 2a, 3a PBefG), der die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten vorgibt. Die Genehmigungsbehörde entscheidet hierbei unter dem

Gesichtspunkt des öffentlichen Verkehrsinteresses in eigener Verantwortung darüber, wo Haltestellen einzurichten sind. Nachdem die Genehmigungsbehörde grundsätzlich über den Standort der Haltestelle entschieden hat („Standortgrundentscheidung“), bestimmt die Straßenverkehrsbehörde, an welcher konkreten Stelle das Haltestellenzeichen anzubringen ist. Im Rahmen dieser Ermessensentscheidung sind die Bedürfnisse des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere die genehmigten Fahrpläne nach dem Personenbeförderungsgesetz sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs maßgeblich. Des Weiteren sind auch die Interessen der von dem Haltestellenbetrieb betroffenen Anlieger zu berücksichtigen. Ebenfalls sind in die Abwägung im Rahmen des Ermessens in Betracht kommende Alternativstandorte einzustellen und zu gewichten (vgl. VGH BW, U.v. 20.10.1994 - 5 S 474/94 - juris Rn. 18 ff.; VG München, U.v. 21.10.2014 - M 23 K 14.602 - juris Rn. 28; VG Würzburg, B.v. 20.12.2012 - W 6 E 12.983 - juris Rn. 31).

40

Die Antragsgegnerin ist bei Auswahl des konkreten Standortes in nicht zu beanstandender Weise von einem Erfordernis eines barrierefreien Ausbaus auf einer Länge von 13 m ausgegangen (s.o.) und muss sich somit nicht auf Alternativstandorte verweisen lassen, an denen lediglich ein barrierefreier Ausbau in „verkürzter“ Form möglich wäre. Dies zugrunde gelegt erweist sich die Entscheidung der Antragsgegnerin, die Bushaltestelle vor das Anwesen des Antragstellers zu verlegen, infolge einer summarischen Prüfung durch das Gericht als ermessensfehlerfrei. Insbesondere hat die Antragsgegnerin bei ihrer Ermessensentscheidung in ausreichendem Maße mögliche Alternativstandorte mit einbezogen. So wurde ein Ortstermin mit der Verkehrsplanung, den Verkehrsbetrieben und dem Straßenbaulastträger zur Prüfung von Standortalternativen durchgeführt (vgl. BA Blatt 3; BA Blatt 12 zur Akte W 4 K 20.1797).

41

Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle auf einer Länge von 13 m ist am bisherigen Standort unstreitig nicht möglich.

42

Aus den Behördenakten (BA Blatt 12 zum Verfahren W 4 K 20.1797) ergibt sich, dass für einen barrierefreien Ausbau auf einer entsprechenden Länge im Rahmen der Standortgrundentscheidung (Haltestelle „S. ...r Höhe“) als Alternativstandort lediglich der Bereich gegenüber der Einmündung der H. H1. straße in Betracht kommt. Diese Standortalternative wurde jedoch mit dem Argument verworfen, dass ein dort haltender Bus die Ein- und Ausbieger aus der H. H1. straße blockieren würde. Diese, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs getroffene, Entscheidung der Antragsgegnerin gegen die geschilderte Alternative erweist sich aus Sicht des Gerichts unter Berücksichtigung des eingeschränkten Prüfungsmaßstabs (§ 114 VwGO) als frei von Ermessensfehlern. Das Interesse des Antragstellers am Erhalt der Möglichkeit einer zusätzlichen Grundstückszufahrt ist lediglich in eingeschränktem Umfang zu berücksichtigen (s.o.). Eine Verletzung des Anliegergebrauchs ist indes nicht gegeben (s.o.). Stehen mehrere Standorte zur Auswahl, die jeweils mit Vor- und Nachteilen behaftet sind, obliegt es der Antragsgegnerin, sich für einen konkreten Standort zu entscheiden. Auch unter Berücksichtigung der Belange des Antragstellers drängt sich dem Gericht der Alternativstandort, welchem das öffentliche Interesse an der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs entgegensteht, jedenfalls nicht als vorzugswürdig auf.

43

Dass darüber hinaus entgegen dem Vorbringen der Antragsgegnerin weitere Standortalternativen in Betracht kämen, an denen sich ein entsprechender barrierefreier Ausbau der Haltestelle verwirklichen ließe, ist für das Gericht nicht ersichtlich. Derartige Standortalternativen hat der Antragsteller auch nicht substantiiert benannt.

44

Die Ermessensentscheidung hinsichtlich der Wahl des konkreten Standortes ist daher im Rahmen der vorliegend gebotenen summarischen Überprüfung rechtlich nicht zu beanstanden.

45

2.2.3. Nach alledem ist das Gericht der Auffassung, dass die geplante Verlegung der Bushaltestelle vor das Anwesen des Antragstellers und der barrierefreie Ausbau ebendieser auf einer Länge von 13 m nicht zu einer rechtswidrigen Beeinträchtigung einer subjektiven Rechtsposition des Antragstellers führt. Dem Antragsteller steht somit der in der Hauptsache geltend zu machende Unterlassungsanspruch mit hoher

Wahrscheinlichkeit nicht zu. Der Antragsteller hat somit einen dahingehenden Anordnungsanspruch nicht hinreichend glaubhaft gemacht.

46

2.3. Mangels Glaubhaftmachung eines Anordnungsanspruchs erweist sich der vorliegende Antrag nach § 123 Abs. 1 VwGO in der Sache als unbegründet.

47

3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

48

4. Die Entscheidung über den Streitwert folgt aus § 52 Abs. 2 GKG. Der danach für das Hauptsacheverfahren zugrunde zu legende Auffangstreitwert von 5.000,00 EUR war im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes um die Hälfte auf 2.500,00 EUR zu reduzieren (Nr. 1.5 des Streitwertkataloges 2013 für die Verwaltungsgerichtsbarkeit).