VGH München, Beschluss v. 28.04.2022 – 11 ZB 21.1618

Titel:

Parkverbot gegenüber einer Grundstückszufahrt - Berufungszulassung

Normenketten:

VwGO § 86 Abs. 1, § 124 Abs. 2
StVO § 12 Abs. 3 Nr. 3 Hs. 2, § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1

Leitsätze:

1. Die Ermächtigung für die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots („Parkverbot“) vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber dient auch den privaten Interessen des Straßenanliegers an einer ungehinderten Nutzung seiner Grundstücksein- und -ausfahrt. Er hat einen Anspruch darauf, dass die Straßenverkehrsbehörde bei der Ausübung des ihr eingeräumten Ermessens seine Belange berücksichtigt (vgl. BVerwG BeckRS 2019, 9877 Rn. 12 mwN). (Rn. 12 und 13) (redaktioneller Leitsatz)
2. Der Auslegung der tatbestandlichen Voraussetzung einer „schmalen Fahrbahn“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Hs. 2 StVO liegt ein wertendes Element zugrunde, wonach das Interesse des Grundstückseigentümers und weiterer Berechtigter an der Nutzung der Grundstückszufahrt mit dem Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer zu einem Ausgleich zu bringen ist, die gegenüberliegende Straßenseite als Parkmöglichkeit zu nutzen. Danach ist eine Fahrbahn dann „schmal“, 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. (Rn. 15) (redaktioneller Leitsatz)
3. Der Orientierungswert der Unterschreitung einer Fahrbahnbreite von 5,50 m für die Einordnung einer Fahrbahn als "schmal" (vgl. BVerwG BeckRS 2019, 9877 Rn. 28) ist nicht absolut zu setzen, die abschließende Einordnung hängt vielmehr von der Würdigung der sonstigen Einzelumständen ab, die für den Betroffenen erkennbar sind, der sein Fahrzeug gegenüber einer Grundstückszufahrt parken will. (Rn. 16) (redaktioneller Leitsatz)
4. Werden ernstliche Zweifel mit einer Verletzung der Sachaufklärungspflicht begründet, gelten die Grundsätze für die Darlegung eines Verfahrensmangels. Hiernach kann eine Verletzung der Aufklärungspflicht nur dann mit Erfolg gerügt werden, wenn dargelegt wird, dass bereits im Verfahren vor dem Erstgericht auf die Vornahme der Sachverhaltsaufklärung, deren Unterbleiben nunmehr gerügt wird, hingewirkt worden ist oder aufgrund welcher Anhaltspunkte sich dem Gericht die bezeichneten Ermittlungen auch ohne ein solches Hinwirken hätten aufdrängen müssen. Die Aufklärungsrüge ist kein Mittel, um Versäumnisse eines anwaltlich vertretenen Beteiligten in der ersten Instanz zu kompensieren, vor allem wenn er es unterlassen hat, einen Beweisantrag zu stellen. (Rn. 22) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Parkverbot gegenüber einer Grundstückszufahrt, private Interessen des Straßenanliegers, Anspruch auf Berücksichtigung individueller Belange, schmale Fahrbahn, wertendes Element, Behinderung der Ein- oder Ausfahrt, Orientierungswert, Fahrbahnbreite 5,50 m, sonstige erkennbare Einzelumständen, Aufklärungsrüge, Darlegung eines Verfahrensmangels, Hinwirkung auf Sachverhaltsaufklärung, Unterlassung eines Beweisantrags

Tenor

I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.

II. Die Kläger tragen die Kosten des Zulassungsverfahrens.

III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 5.000,- EUR festgesetzt.

Gründe

I.

1
Die Kläger begehren eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung, um das Parken gegenüber ihrer Grundstückszufahrt zu unterbinden.

2
Sie sind Eigentümer eines Wohnanwesens im Gemeindegebiet der Beklagten, das über eine an dieser Stelle leicht abschüssige Gemeindestraße erschlossen ist. Gegenüber der 6,30 m breiten Grundstückszufahrt, an die sich ein 16,60 m tiefer Garagenhof anschließt, befindet sich eine Böschung. Die Fahrbahn vor der Zufahrt ist 4,60 bis 4,70 m breit. Ein Gehweg ist nicht vorhanden.

3
Seit 2001 haben die Kläger bei der beklagten Gemeinde mehrmals beantragt, das Parken gegenüber ihrer Grundstückszufahrt zu unterbinden, z.B. durch die Anordnung eines absoluten Haltverbots, zuletzt mit Schreiben vom 7. April 2016. In den Jahren 2008 und 2016 nahmen die Untere Verkehrsbehörde des Landratsamts F. und die Polizeiinspektion F. ablehnend Stellung zu den Anträgen. In der Gemeinderatssitzung vom 6. Juni 2016 beschloss der Gemeinderat der Beklagten, den Antrag der Kläger vom 7. April 2016 abzulehnen, weil die Bestimmungen der StVO den ruhenden Verkehr ausreichend regeln würden und ein Aufstellen von Verkehrszeichen zu einer Überreglementierung führe. Dies teilte die Beklagte den Klägern mit Schreiben vom 13. Juni 2016 mit, dem ein Auszug aus der Sitzungsniederschrift beigefügt war. Hiergegen legten die Kläger mit Schreiben ihrer Bevollmächtigten vom 14. Juli 2016 vorsorglich Widerspruch ein und forderten die Beklagte auf, den am 7. April 2016 gestellten Antrag bis zum 29. Juli 2016 zu bescheiden, was die Beklagte mit Schreiben vom 20. Juli 2016 ablehnte.

4
Am 19. Januar 2017 ließen die Kläger durch ihre Bevollmächtigte Klage zum Verwaltungsgericht Regensburg erheben mit dem Antrag, die Beklagte zu verpflichten, ihren Antrag, durch geeignete verkehrsrechtliche Maßnahmen das Parken gegenüber der Grundstückszufahrt zu unterbinden bzw. die Zufahrt zum Grundstück sicherzustellen, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu verbescheiden.

5
Am 16. Juni 2020 fand ein Augenschein statt, bei dem auch Fahrversuche unternommen wurden. Bei gegenüber der Zufahrt geparktem Audi A6 konnte der Kläger mit seinem Pkw der Marke Suzuki Grand Vitara nach dreimaligem Rangieren rückwärts aus seinem Grundstück ausfahren. Die Protokollführerin musste beim Ausfahren mit einem BMW 530e iPerformance straßenaufwärts bei einem zusätzlich auf der rechten Garagenhofseite abgestellten Fahrzeug einmal rangieren. Ohne ein weiteres im Garagenhof abgestelltes Fahrzeug gelang ihr das Ausfahren in einem Zug. Beim Ausfahren straßenabwärts musste sie einmal rangieren. Der Versuch, rückwärts in den Garagenhof einzufahren, gelang nicht.

6
Mit Urteil vom 31. März 2021 wies das Verwaltungsgericht die Klage als unbegründet ab. Sie sei zulässig. Bei sachgemäßer Auslegung des klägerischen Vorbringens handle es sich um eine Versagungsgegenklage, da die Kläger nicht, wie ursprünglich vorgetragen, ein Tätigwerden der Beklagten durch schlichte Realhandlung begehren würden, sondern den Erlass einer Allgemeinverfügung im Sinne von Art. 35 Satz 2 BayVwVfG. Sie seien klagebefugt, da sie einen möglichen Anspruch auf verkehrsrechtliches Einschreiten aus § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 StVO geltend machen könnten. Da der Bescheid vom 13. Juni 2016 keine Rechtsbehelfsbelehrungenthalte, habe die Klage innerhalb eines Jahres seit Bekanntgabe der Antragsablehnung erhoben werden können. Der Klage stünden auch keine bestandskräftig gewordenen Verwaltungsakte entgegen. Unabhängig davon, wie die Antwortschreiben der Beklagten auf diverse Anträge der Kläger in der Vergangenheit zu qualifizieren seien, habe sie jedenfalls das Verwaltungsverfahren konkludent wiederaufgegriffen, indem sie in eine neue Sachprüfung eingestiegen sei und über das Begehren der Kläger in Form eines sog. Zweitbescheids entschieden habe. Die Klage sei jedoch unbegründet, weil 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 nicht vorlägen. Bei der Auslegung der Vorschrift seien das Interesse des Grundstückseigentümers und weiterer Berechtigter an der Nutzung der Grundstückszufahrt mit dem Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer, die der Grundstückszufahrt gegenüberliegende Straßenseite zum Parken zu nutzen, zu einem Ausgleich zu bringen. Davon ausgehend sei eine Fahrbahn dann „schmal „im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO, wenn der Berechtigte durch auf der der Grundstückszufahrt

gegenüberliegenden Straßenseite geparkte Fahrzeuge daran gehindert oder in erheblichem Maße behindert werde, in das Grundstück ein- oder von dort auszufahren. Neben dem Orientierungswert von 5,50 m seien nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die konkreten örtlichen Verhältnisse von Bedeutung, die sich auf die Leichtigkeit und Sicherheit der Nutzung einer Grundstückszufahrt auswirkten. Dabei seien nur solche Umstände berücksichtigungsfähig, die für denjenigen, der sein Fahrzeug gegenüber einer Grundstückszufahrt parken wolle, auch erkennbar seien. Neben der Fahrbahnbreite und einem für das Ein- und Ausfahren nutzbaren Gehweg seien insbesondere auch die weiteren Verkehrsflächen in die Betrachtung einzubeziehen, also etwa die Gegebenheiten der Zufahrt selbst, die in ihrer gesamten Breite und Tiefe zum Ein- und Ausfahren genutzt werden könne, sowie weitere Flächen, soweit sie ein Rangieren ermöglichten. Darüber hinaus sei die Übersichtlichkeit der Straße von Bedeutung, soweit zum Rangieren der öffentliche Straßenraum in Anspruch genommen werde, sowie deren Verkehrsfunktion und -bedeutung. Eine feste Höchstgrenze zumutbarer Rangiervorgänge könne nicht festgelegt werden. Hieran gemessen sei die Straße im Bereich der Grundstückszufahrt der Kläger keine „schmale“ Fahrbahn im Sinne der StVO, auch wenn die Fahrbahn nur 4,60 m, maximal 4,70 m breit sei. Jedoch sei die Grundstückszufahrt ca. 6,30 m breit und ca. 16,60 m tief und verlaufe die Straße, über die die Zufahrt erfolge, dort geradlinig. Sie sei trotz der leicht abschüssigen Fahrbahn in beide Richtungen gut einsehbar. Die Sicht sei weder durch Bepflanzung noch durch Einfriedungen eingeschränkt. Die Straße erschließe das umliegende Wohngebiet und habe ein geringes Verkehrsaufkommen. Durchgangsverkehr finde jedenfalls nicht in größerem Umfang statt. Die zahlreichen Grundstücksausfahrten, die in kurzen Abständen in die Straße einmündeten, erforderten überdies gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO, dass Kraftfahrer sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit passierten, da dort stets mit Ein- und Ausfahrtvorgängen zu rechnen sei. Der Reifenwechselbetrieb des Nachbarn mit entsprechendem Verkehrsaufkommen sei eingestellt worden. Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten könne nicht angenommen werden, dass die Kläger in unzumutbarer Weise bei der bestimmungsgemäßen Nutzung ihrer Grundstückszufahrt beeinträchtigt seien. Die im Rahmen des Augenscheintermins durchgeführten Fahrversuche hätten deutlich gezeigt, dass auch ein rückwärtiges Ausfahren aus der Grundstückszufahrt für einen durchschnittlich geübten Kraftfahrer teilweise in einem Zug, jedenfalls mit zumutbarem Rangieraufwand ohne Gefährdung des eigenen oder eines auf der gegenüberliegenden Straßenseite geparkten Pkw möglich sei. Eine andere Beurteilung rechtfertige auch nicht das Vorbringen, die Kläger besäßen einen Fahrradtransportanhänger, mit dem das Ausfahren unmöglich sei. Denn hierbei handele es sich nicht um einen Umstand, der für denjenigen, der sein Fahrzeug gegenüber der Grundstückszufahrt parken wolle, erkennbar sei. Die schwere Erkennbarkeit von gegenüberliegend geparkten Fahrzeugen bei Dunkelheit führe ebenfalls nicht zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung, da es sich um eine Erschwernis handle, die alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen treffe und der mit erhöhter Vorsicht beim Ausfahren zu begegnen sei. Die Kläger könnten sich auch nicht erfolgreich darauf berufen, dass zumindest bei winterlichen Verhältnissen, die für alle Verkehrsteilnehmer erschwerte Bedingungen mit sich brächten, ihre Grundstückszufahrt unzumutbar beeinträchtigt werde. Auch unter diesen Verhältnissen sei anzunehmen, dass einem durchschnittlich geschickten Kraftfahrer unter Inanspruchnahme der Tiefe und Breite der Zufahrt ein Ausfahren mit zweimaligem, höchstens dreimaligem Rangieren möglich und damit noch zumutbar sei. Es obliege den Klägern selbst, ihre Zufahrt bei Schneefall zu räumen und dafür zu sorgen, dass diese Fläche für die Ausfahrt genutzt werden könne. Eine Verletzung öffentlich-rechtlich geschützter Individualinteressen, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß überstiegen, sei auch sonst nicht ersichtlich. Angesichts der konkreten örtlichen Verhältnisse sei auch anzunehmen, dass das klägerische Grundstück bei einem ordnungsgemäß am Fahrbahnrand abgestellten Fahrzeug für Müll-, Winterdienst- und Rettungsfahrzeuge erreichbar sei.

7

Mit ihrem Antrag auf Zulassung der Berufung, dem der Beklagte entgegentritt, machen die Kläger ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung, eine Divergenz und Verfahrensfehler geltend. Zur Begründung tragen sie vor, das Verwaltungsgericht habe in völligem Widerspruch zu seiner Feststellung im Tatbestand, wonach unzweifelhaft eine schmale Fahrbahn gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO vorliege, die Klage allein deshalb abgewiesen, weil es die Fahrbahn dann doch nicht als schmal gewertet habe. Dies sei nicht schlüssig. Das Urteil könne als Überraschungsentscheidung bezeichnet werden, denn bis Seite 16 gehe jeder Leser davon aus, dass der Klage stattgegeben werde. Erst auf Seite 17 argumentiere das Verwaltungsgericht ohne erkennbaren Grund, die Fahrbahn sei zwar formal eine schmale Fahrbahn, hier im Einzelfall dann aber doch nicht. In den Entscheidungsgründen stelle das Gericht fest, dass das Ergreifen von Maßnahmen im Regelungsbereich von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO im Ermessen der

Straßenverkehrsbehörde liege, wobei angesichts der strengen tatbestandlichen Voraussetzungen an die Ermessensausübung keine allzu hohen Anforderungen zu stellen seien. Auch vor diesem Hintergrund hätte ein Anspruch der Kläger nicht verneint werden dürfen. Außerdem weiche das Verwaltungsgericht vom Leitsatz der Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 31. Juli 2020 - 11 ZB 19.1305 ab, wo eine schmale Fahrbahn bei einer 7 m breiten Grundstückszufahrt, einem 1,40 m breiten Gehweg und einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 4,60 m (ohne Gehweg) angenommen worden sei. Die Berufung sei auch zuzulassen, weil ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestünden. Es begegne erheblichen rechtlichen und tatsächlichen Bedenken, soweit das Verwaltungsgericht eine schmale Fahrbahn verneine und ein dreimaliges Rangieren für keine ausreichende Beeinträchtigung halte. Das Bundesverwaltungsgericht habe einen Orientierungswert von 5,50 m vorgegeben. Eine weniger breite Fahrbahn sei schmal, weil erst ab einer Fahrbahnbreite von 5,50 m ein reibungsloser Begegnungsverkehr möglich sei und ein Kraftfahrzeug regelmäßig den halben Wendekreis von etwa 11 m beim Ein- und Ausfahren benötige. Hiermit habe sich das Verwaltungsgericht nicht befasst. Der Wendekreis des 2,22 m breiten und 4,17 m langen Fahrzeugs der Kläger betrage 10,40 m. Mit Anhängerkupplung sei das Fahrzeug etwa 4,35 m lang. Bei dem gegenüber geparkten Dienstfahrzeug, einem Audi A6, sei das Verwaltungsgericht von 1,60 m Breite ausgegangen, was ohne Spiegel gemessen sei. Bei einem modernen Fahrzeug müsse jedoch von einer Mindestbreite von 2,50 m ausgegangen werden. Zudem sei das Fahrzeug sehr nah an der gegenüberliegenden Böschung abgestellt gewesen, was nicht der Regelfall sei. Die Kläger hätten auch unter Beweis gestellt, dass noch breitere Lieferwagen gegenüber ihrer Zufahrt parkten. Ebenso wenig habe sich das Verwaltungsgericht mit der Tatsache befasst, dass die Kläger nicht nur einen Anhänger hätten, bei dessen Montage ein Ein- und Ausfahren vollkommen unmöglich sei. Das Gericht habe sich unzutreffend lediglich auf den Orientierungswert von 5,50 m beschränkt, ohne die weiteren Umstände zu würdigen und in der Entscheidung zu berücksichtigen. Mit der Fahrzeuglänge der Kläger und der Tatsache, dass sie ausschließlich rückwärts aus den auf dem Grundstück errichteten Garagen ausfahren könnten, habe sich das Gericht überhaupt nicht befasst. Ferner habe es falsch gewürdigt, dass die Mitarbeiterin, die den BMW bei dem Augenschein in einem Zug aus der Zufahrt gefahren habe, diesen mittig in die Einfahrt gestellt habe. Die Kläger müssten jedoch rückwärts von der an der Grundstücksgrenze errichteten rechten Garage ausfahren, sodass sie fast bis zur Hälfte der Einfahrt gerade nach hinten setzen müssten. Dies bedeute einen komplett anderen Ausfahrwinkel. Auf dem Grundstück könne nicht zum Einbiegen auf die Fahrbahn angesetzt werden. Das Gericht habe auch nicht die Tatsachen gewürdigt, dass es bereits zu mehreren Unfällen gekommen sei und bei parkenden Fahrzeugen kein Winterdienst durchfahren könne, sodass nicht geräumt und gestreut werden könne. Es sei nachgewiesen, dass es wegen des nicht durchgeführten Winterdienstes zu einem Unfall mit erheblichem Sachschaden gekommen sei. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sei somit zweifelsohne durch die fortwährend parkenden Fahrzeuge erheblich gefährdet. Bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von - im günstigsten Fall - lediglich nur noch 2,90 m sei vollkommen unzweifelhaft, dass die Fahrbahn als schmal im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO anzusehen sei. Den Klägern verblieben bei einer Straßenbreite von 4,60 m und einer mittleren Fahrzeugbreite von 1,60 m bis 1,80 m maximal 2,80 m bis 3,00 m, um aus ihrem Grundstück aus- oder in dieses einzufahren, wenn gegenüber der Zufahrt ein Fahrzeug sehr platzsparend abgestellt sei. In Anbetracht einer Fahrzeuglänge von 4,33 m und dem sich daraus ergebenden Wendekreis stelle sich das Ein- und Ausfahren als schwierig, im Winter als sehr gefährlich dar. Nach der Regel, dass beim Einfahren von der Fahrbahn in ein Grundstück regelmäßig der halbe Wendekreis benötigt werde, wären dazu folglich ohne Rangieren etwa 6 m erforderlich. Anders als bei den guten Wetterverhältnissen zum Zeitpunkt des Augenscheins verschmälere sich die verbleibende Straßenbreite im Winter nochmals erheblich durch Schnee, der durch den Winterdienst an der Fahrbahn entlang zusammengeschoben werde. Im Winter bei glatter Straße könne auch nicht derart knapp rückwärts an gegenüberliegend geparkte Fahrzeuge herangefahren werden. Bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 2,90 m könne unter keinen Umständen ein Winterdienstfahrzeug oder ein Einsatzfahrzeug passieren. Ferner rügen die Kläger eine Abweichung von dem unter Randnummer 14 formulierten Leitsatz der Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 31. Juli 2020 (11 ZB 19.1305 - juris Rn. 14). In dem zu entscheidenden Sachverhalt sei die Grundstückszufahrt 7 m breit gewesen und unter Einbeziehung eines Gehwegs von 1,40 m Breite bei einem gegenüber parkenden Fahrzeug eine Fahrbahnbreite von 4,60 m verblieben. Zur Begründung eines Verfahrensfehlers tragen die Kläger vor, das Verwaltungsgericht habe auch die gesamten Umstände, die in der ersten Instanz vorgetragen und unter Beweis gestellt worden seien, überhaupt nicht in die Begründung einbezogen.

8
Wegen des weiteren Sach- und Streitstands wird auf die Gerichts- und Behördenakten Bezug genommen.

II.

9
Der Antrag auf Zulassung der Berufung hat keinen Erfolg, da die geltend gemachten Zulassungsgründe des § 124 Abs. 2 VwGO, auf deren Prüfung der Senat beschränkt ist (§ 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO; BayVerfGH, E.v. 14.2.2006 - Vf. 133-VI 04 - Verf GHE 59, 47/52; E.v. 23.9.2015 - Vf. 38-VI-14 - BayVBl 2016, 49 Rn. 52; Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 124a Rn. 54), nicht hinreichend dargelegt sind (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO) bzw. nicht vorliegen.

10
1. Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) sind anzunehmen, wenn der Rechtsmittelführer einen einzelnen tragenden Rechtssatz oder eine einzelne erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage stellt (vgl. BVerfG, B.v. 18.6.2019 - 1 BvR 587/17 - BVerfGE 151, 173 Rn. 32 m.w.N.; B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453/12 - NVwZ 2016, 1243 = juris Rn. 16 m.w.N.) und dies zugleich Zweifel an der Richtigkeit des Ergebnisses begründet (vgl. BVerwG, B.v. 10.3.2004 - 7 AV 4.03 - DVBl 2004, 838 = juris Rn. 9).

11
Dies ist hier nicht der Fall. Das Verwaltungsgericht hat die Klage, mit der die Kläger eine erneute Verbescheidung ihres Antrags vom 7. April 2016 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts verfolgen, zu Recht abgewiesen. Mit dem Antrag begehren sie die Anordnung eines Parkverbots auf der ihrer Grundstückszufahrt gegenüberliegenden Straßenseite bzw. die anderweitige Sicherstellung der Zufahrt.

12
Rechtsgrundlage für die 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 Gesetz vom 12. Juli 2021 (BGBl I S. 3091). 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, 27. Aufl. 2022, § 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
Von diesen aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelten Grundsätzen ausgehend ist die Entscheidung des Verwaltungsgerichts entgegen der Auffassung der Kläger weder widersprüchlich noch überraschend. Zwar hat das Gericht festgestellt, dass die Fahrbahn vor ihrer Grundstückszufahrt weniger breit als 5,50 m und somit grundsätzlich eine schmale Fahrbahn im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO in Betracht zu ziehen ist. Es ist unter Würdigung der sonstigen Umstände jedoch zutreffend zu dem Ergebnis gekommen, dass dies hier dennoch nicht der Fall ist, weil auf der gegenüberliegenden Straßenseite parkende Fahrzeuge die Benutzung der Zufahrt wegen ihres Zuschnitts, der hierfür zur Verfügung stehenden Flächen, der örtlichen Sichtverhältnisse und des Verkehrsaufkommens nicht in erheblichem Maße bzw. unzumutbar erschweren. Eben diese Wertung aufgrund einer Gesamtschau aller Umstände des Einzelfalls ist gemeint, wenn das Bundesverwaltungsgericht den Orientierungswert von 5,50 m nicht absolut setzt, sondern dem Begriff der „schmalen Fahrbahn“ ein wertendes Element beilegt. In der dementsprechenden Wertung kann folglich auch keine „Überraschungsentscheidung“ liegen. Von dieser könnte erst dann die Rede sein, wenn das Gericht einen nicht erörterten oder sonst hervorgetretenen rechtlichen oder tatsächlichen Gesichtspunkt zur Grundlage seiner Entscheidung gemacht und dem Rechtsstreit damit eine Wendung gegeben hätte, mit der der Beteiligte nach dem bisherigen Verlauf des Verfahrens nicht hätte rechnen müssen, mit der Folge, dass er sich deshalb nicht dazu äußern konnte

(stRspr, vgl. BVerwG, B.v. 13.1.2022 - 5 PB 9/21 - juris Rn. 7 m.w.N.). Dabei handelt es sich allerdings nicht um die materielle Frage ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des Urteils, sondern um einen Verfahrensfehler, den die Kläger nicht ansatzweise dargelegt haben. Aus ihrem Vorbringen ergibt sich lediglich, dass sie durch die gerichtliche Subsumtion des Sachverhalts unter die ihnen bekannte obergerichtliche Rechtsprechung „überrascht“ worden sind.

18
Die gerichtlichen Fahrversuche mit dem in seinen Ausmaßen dem Fahrzeug der Kläger entsprechenden Dienstwagen, der im Übrigen mit 12 m einen nicht unerheblich größeren Wendekreis hat als das klägerische Fahrzeug, und die anlässlich des Augenscheins gefertigten Lichtbilder haben die tatsächliche und rechtliche Würdigung des Verwaltungsgerichts bestätigt. Die mit der Grundstückszufahrt nicht vertraute Protokollführerin konnte den Dienstwagen jeweils unter Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands zu dem gegenüber abgestellten Fahrzeug in beiden Richtungen jedenfalls unter einmaligem Rangieren aus der Grundstückszufahrt ausfahren und vorwärts in diese einfahren. Die Rangierflächen im Garagenhof erlauben es, das auszufahrende Fahrzeug so zu positionieren, dass die Kläger die Zufahrt, ggf. mittig, benutzen können. Sie sind nicht gezwungen entlang der Seite des Garagenhofs auszufahren. Es ist ihnen zuzumuten, ggf. andere dort parkende Fahrzeuge zu diesem Zweck in eine der Garagen zu fahren oder vorübergehend im Garagenhof zu versetzen oder ganz aus dem Hof entfernen. Ferner hat das Gericht zutreffend auf einen durchschnittlichen Kraftfahrer abgestellt und nicht auf den Kläger, der unter dreimaligem Rangieren aus der Grundstückszufahrt gefahren ist. Abgesehen davon wäre an der streitgegenständlichen Örtlichkeit, einer Straße mit geringem Verkehrsaufkommen und guten Sichtverhältnissen, auf der wegen zahlreicher Grundstücksein- und -ausfahrten und wegen parkender Fahrzeuge nur langsam gefahren werden kann, und im Hinblick auf die großzügigen befahrbaren Flächen auf dem Grundstück der Kläger auch ein dreimaliges Rangieren nicht unzumutbar (vgl. BayVGH, B.v. 21.12.2005 - 11 CS 05.1329 - juris Rn. 41 ff.). Die Beklagte weist zu Recht darauf hin, dass sich das Gericht auch mit den Abmessungen des klägerischen Fahrzeugs und der Nutzung des Fahrradtransportanhängers bzw. -trägers befasst hat. Es kann dahinstehen, ob nicht die Nutzung eines Fahrradtransportanhängers bzw. -trägers so weit verbreitet ist, dass sie für einen parkenden Verkehrsteilnehmer auch erkennbar ist, weil er damit rechnen muss. Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil vom 24. Januar 2019 auf die Abmessungen des „betreffenden“ Fahrzeugs abgestellt (juris Rn. 30), die einem fremden Verkehrsteilnehmer auch nicht bekannt sein dürften. Es ist den Klägern aber zumutbar, ihren Fahrradtransportanhänger und -träger vor ihrer Zufahrt bzw. dem Wohnanwesen zu montieren bzw. ihr Fahrzeug vor der Montage zu wenden, sodass sie mit dem Anhänger oder Träger dann vorwärts aus dem Grundstück ausfahren bzw. von diesem wegfahren können.

19
Mit den Gründen, die das Verwaltungsgericht für seine Einschätzung angegeben hat, dass auch unter winterlichen Bedingungen eine Benutzung der Grundstückszufahrt in zumutbarer Weise möglich bleibt, setzt sich der Zulassungsvorbringen nicht hinreichend auseinander. Soweit die Kläger den gerichtlichen Ausführungen die Behauptung, der die Beklagte im Verlauf des Verfahrens entgegengetreten ist, entgegensetzen, ein Winterdienst sei wegen fehlender Fahrbahnbreite nicht möglich, wird dies nicht konkretisiert und nicht belegt.

20
Die Feststellungen zur Nutzbarkeit der Grundstückszufahrt werden auch nicht dadurch widerlegt, dass im Jahr 2007 ein Fahrzeugführer beim rückwärtigen Einfahren in das klägerische Grundstück ein gegenüber geparktes Fahrzeug seitlich angefahren hat. Zur Vermeidbarkeit dieses Unfalls ist schon nichts vorgetragen. Die als nachgewiesen behauptete Ursache eines weiteren Unfalls (unterlassener Winterdienst), der sich nach Aktenlage nicht bei der Benutzung der Grundstückszufahrt der Kläger zugetragen hat und daher nicht entscheidungserheblich ist, ist nicht aktenkundig.

21
Soweit die Kläger ansonsten die Belange des Winterdienstes, der Feuerwehr und des Rettungsdienstes anführen, ergeben sich aus dem Urteil und den Akten keine Feststellungen, die ihren insoweit unsubstantiierten Vortrag stützen würden.

22

Soweit die Kläger der Meinung sind, das Gericht habe die Umstände ihres Einzelfalls nicht ausreichend gewürdigt, ist ihrem Vorbringen auch nicht zu entnehmen, dass ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils aus einer etwa unzureichenden Ermittlung und Feststellung des entscheidungserheblichen Sachverhalts resultieren könnten (vgl. dazu Kopp/Schenke, VwGO, 27. Aufl. 2021, § 124 Rn. 7b m.w.N.). Sie haben im erstinstanzlichen Verfahren keine entsprechenden Beweisanträge gestellt und im Zulassungsverfahren auch nicht dargelegt, dass sich dem Verwaltungsgericht die Aufklärung nach Maßgabe seiner Rechtsauffassung hätte aufdrängen müssen. Werden ernstliche Zweifel mit einer Verletzung der Sachaufklärungspflicht begründet, gelten die Grundsätze für die Darlegung eines Verfahrensmangels (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 67 a.E.; Rusidile in Schoch/Schneider, VwGO, Stand Juli 2021, § 124 Rn. 26g). Hiernach kann eine Verletzung der Aufklärungspflicht nur dann mit Erfolg gerügt werden, wenn dargelegt wird, dass bereits im Verfahren vor dem Erstgericht auf die Vornahme der Sachverhaltsaufklärung, deren Unterbleiben nunmehr gerügt wird, hingewirkt worden ist oder aufgrund welcher Anhaltspunkte sich dem Gericht die bezeichneten Ermittlungen auch ohne ein solches Hinwirken hätten aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, B.v. 3.11.2021 - 2 B 39.21 - juris Rn. 15 f.). Die Aufklärungsrüge ist kein Mittel, um Versäumnisse eines anwaltlich vertretenen Beteiligten in der ersten Instanz zu kompensieren, vor allem wenn er es unterlassen hat, einen Beweisantrag zu stellen (stRspr des BVerwG, vgl. B.v. 13.12.2021 - 2 B 1.21 - juris Rn. 21; B.v. 3.11.2021 a.a.O.; Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 75 a.E.).

23
2. Die Berufung ist auch nicht wegen eines Verfahrensfehlers gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO zuzulassen. Aus der Behauptung, das Gericht habe die erstinstanzlich vorgetragenen und unter Beweis gestellten Umstände nicht in die Begründung einbezogen, wird schon nicht deutlich, welchen Verfahrensfehler die Kläger konkret rügen möchten. Auch im Übrigen verfehlt der Vortrag insoweit die Darlegungsanforderungen (§ 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO). Insbesondere ist kein Verstoß gegen die Verfahrensgarantie des rechtlichen Gehörs gemäß Art. 103 Abs. 1 GG, § 108 Abs. 2 VwGO dargelegt, die nach obergerichtlicher Rechtsprechung darin besteht, jedem Verfahrensbeteiligten die Gelegenheit zu geben, sich zu dem gesamten, nach der Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts entscheidungserheblichen Stoff des gerichtlichen Verfahrens in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht zu äußern (BVerwG, B.v. 7.6.2017 - 5 C 5.17 D u.a. - juris Rn. 8 m.w.N.). Nach § 108 Abs. 1 Satz 2 VwGO sind im Urteil nur diejenigen tatsächlichen und rechtlichen Gründe anzugeben, die für die richterliche Überzeugung leitend gewesen sind. Daher kann aus dem Umstand, dass das Gericht einen Aspekt des Vorbringens eines Beteiligten in den Urteilsgründen nicht erwähnt hat, nur dann geschlossen werden, es habe diesen Aspekt nicht in Erwägung gezogen, wenn er nach dem materiell-rechtlichen Rechtsstandpunkt des Gerichts eine Frage von zentraler Bedeutung betrifft (stRspr, vgl. BVerwG, B.v. 22.7.2020 - 6 B 9.20 - juris Rn. 15 m.w.N.). Zudem trifft die Behauptung, wie sich aus den Ausführungen unter 1.) ergibt, auch nicht zu.

24
3. Schließlich ist das Verwaltungsgericht auch nicht von der Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 31. Juli 2020 (11 ZB 19.1305 - juris) abgewichen. Dies haben die Kläger, die sich auf eine fehlerhafte Anwendung dieser Entscheidung berufen, ebenfalls nicht hinreichend dargelegt (§ 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO).

25
Eine Divergenz im Sinne von § 124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO ist gegeben, wenn das Verwaltungsgericht in Anwendung derselben Rechtsvorschrift mit einem seine Entscheidung tragenden abstrakten Rechtssatz oder verallgemeinerungsfähigen Tatsachensatz von einem in der Rechtsprechung eines Divergenzgerichts aufgestellten ebensolchen entscheidungserheblichen Rechts- oder Tatsachensatz abweicht (vgl. Rudisile in Schoch/Schneider, VwGO, § 124 Rn. 42 ff.; Stuhlfauth in Bader/ Funke-Kaiser/Stuhlfauth/von Albedyll, VwGO, 8. Aufl. 2021, § 124 Rn. 50 ff.; Happ in Eyermann, VwGO, § 124 Rn. 42 f.). Im Rahmen der Darlegung sind die divergierenden Rechtssätze einander präzise gegenüberzustellen. Die Behauptung, das Ausgangsgericht habe einen in der Rechtsprechung der übergeordneten Gerichte aufgestellten Grundsatz übersehen, übergangen oder in sonstiger Weise nicht richtig angewandt, genügt insoweit nicht (stRspr, vgl. BVerwG, B.v. 9.2.2022 - 8 B 56.21 - juris Rn. 3; B.v. 27.1.2022 - 1 B 10.22 - juris Rn. 28 ff.; Rudisile a.a.O. Rn. 42; Happ, a.a.O. § 124a Rn. 73 m.w.N.; Kautz in Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2021, § 124 Rn. 85).

26

Vorliegend hat das Verwaltungsgericht indes die vom Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 24. Januar 2019 (3 C 7.17 - BVerwGE 164, 253 = juris) ausgeführten Grundsätze übernommen, die auch der Senat seiner Entscheidung 31. Juli 2020 zugrunde gelegt hatte. Im Übrigen hat es diese Grundsätze auch nicht falsch angewendet. Denn die Breite der Fahrbahn ist hiernach nicht ausschlaggebend, sondern lediglich ein Orientierungswert, jenseits dessen keine schmale Fahrbahn im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO vorliegt. Die übrigen in dem zitierten Senatsbeschluss dargelegten Einzelfallumstände, insbesondere die Gestalt und die Abmessungen der Grundstückszufahrt, unterscheiden sich ganz wesentlich von denen im Fall der Kläger. So war die Zufahrt im Vergleichsfall - anders als in der Zulassungsbegründung vorgetragen - nicht 7 m, sondern nur 3,10 m oder 3,15 m breit, wie an anderer Stelle richtig zitiert wird.

27
4. Als unterlegener Rechtsmittelführer haben die Kläger die Kosten des Verfahrens zu tragen (§ 154 Abs. 2 VwGO).

28
Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, § 52 Abs. 1 des Gerichtskostengesetzes und der Empfehlung in Nr. 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.

29
5. Dieser Beschluss, mit dem die Entscheidung des Verwaltungsgerichts rechtskräftig wird (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO), ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO; § 68 Abs. 1 Satz 5, § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).