

Titel:

Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit mehr als 12 m Länge - Berufungszulassungsantrag eines beigeladenen Anliegers

Normenketten:

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

GG Art. 2 Abs. 2, Art. 14 Abs. 1

VwGO § 108 Abs. 1 S. 1, § 124 Abs. 2 Nr. 1

Leitsätze:

1. Die materielle Beschwer eines Beigeladenen durch eine von ihm angefochtene verwaltungsgerichtliche Entscheidung, mit der eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung aufgehoben worden ist, setzt voraus, dass ihm ein Recht auf Erlass dieser von ihm beantragten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung zustehen kann, die maßgebliche Regelung also nicht nur dem öffentlichen Interesse dient, sondern auch seine individuellen Belange schützen will. Für die hier in Betracht kommende Ermächtigung nach § 45 Abs. 1 S. 1 iVm Abs. 9 S. 1, S. 3 StVO wird das im Sinne eines subjektiv-öffentlichen Rechts auf eine fehlerfreie Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde bejaht, wenn öffentlich-rechtlich geschützte Individualinteressen durch Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen, verletzt werden, wie insbesondere dann, wenn eine durch den Straßenverkehr verursachte Gefährdung des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit oder des Eigentums in Frage steht und geltend gemacht wird. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)
2. Die behördliche Annahme der Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 S. 3 StVO für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs setzt die gerichtlich voll überprüfbare Prognose voraus, dass eine auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhende konkrete Gefahr bzw. eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts besteht. Beim Vorliegen der Voraussetzungen steht das Tätigwerden im Ermessen der Behörde, die alle betroffenen Interessen zu ermitteln und zu gewichten hat. Dabei können Rechtsschutzsuchende nur verlangen, dass ihre eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, wobei nur sog. qualifizierte Interessen abwägungserheblich sind, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden. (Rn. 23 und 24) (redaktioneller Leitsatz)
3. Im Berufungszulassungsverfahren sind Fehler der Sachverhalts- und Beweiswürdigung des Verwaltungsgerichts nur einer eingeschränkten Prüfung zugänglich. Es genügt nicht, einer vertretbaren Sachverhaltsbewertung des Gerichts nur eine eigene abweichende Sachverhaltsbewertung entgegenzustellen. Die Richtigkeit der vom Verwaltungsgericht festgestellten entscheidungserheblichen Tatsachen ist nicht schon dann schlüssig in Frage gestellt, wenn ein Beteiligter eine oder mehrere dieser Tatsachen bestreitet, ihr Gegenteil behauptet, die zugrunde liegenden Erkenntnisquellen anders würdigt oder aus ihnen andere Schlüsse zieht, sondern erst, wenn er auch gute Gründe dafür aufzeigt, dass diese Tatsachen möglicherweise nicht zutreffen, das Urteil mithin auf einer ernstlich zweifelhaften Sachverhalts- und Beweiswürdigung beruht. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit mehr als 12 m Länge qualifizierte Gefahrenlage in einer dörflichen Einmündung (verneint), materielle Beschwer eines Beigeladenen, straßenverkehrsrechtliche Anordnung, subjektiv-öffentliches Recht, Ermessensentscheidung, Gefahrenprognose, konkrete Gefahr, besondere örtliche Verhältnisse, Berufungszulassungsverfahren, Sachverhalts- und Beweiswürdigung, eingeschränkte Prüfung

Vorinstanz:

VG Ansbach, Urteil vom 27.09.2022 – AN 10 K 21.1165

Fundstellen:

SVR 2025, 112

Tenor

I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.

II. Der Beigeladene zu 3 trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten des Beigeladenen zu 2. Die Beigeladene zu 1 trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

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

Gründe

I.

1

Die Kläger wenden sich gegen ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge, deren Länge 12 m überschreitet.

2

Die Klägerin zu 1 betreibt südlich von Ke., einem Ortsteil der kreisangehörigen Stadt La., beigeladen mit Gerichtsbeschluss vom 1. Juli 2021 (Beigeladene zu 1), eine Kompostier- und Biogasanlage. Die Anlieferung von Material findet zum Teil und der Abtransport fast ausschließlich mit Fahrzeugen statt, deren Länge 12 m überschreitet. Der Kläger zu 2 ist im Unternehmen der Klägerin zu 1 beschäftigt, u.a. als Lastkraftwagenfahrer. Das Unternehmen liegt ca. 1 km von der Einmündung der Kreisstraße FÜ24 (D. Straße) in die Kreisstraße FÜ16 (F. Straße) entfernt, an der seit 2012 die Durchfahrt für von der F. Straße nach rechts auf die D. Straße abbiegende und für von der D. Straße nach links, Richtung Ortsmitte Ke., abbiegende Fahrzeuge von mehr als 12 m Länge verboten ist. Nördlich von Ke. verläuft die Bundesstraße B8, von wo der größte Teil des Schwerlastverkehrs kommt. Eine Umfahrungsmöglichkeit am südlichen Ortsrand von Ke. über den Feldweg bzw. die W. Straße „A. D.“ wurde durch eine am 24. Juni 2021 umgesetzte straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Beigeladenen zu 1 gesperrt, mit der im Westen ein Durchfahrtsverbot für Kraftfahrer und im Osten ein Sackgassenschild, jeweils mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“, angeordnet wurde. Der Umweg zum Betrieb der Klägerin zu 1 für Lastkraftwagen mit einer Länge von mehr als 12 m aus Richtung De. (Süden) beträgt ca. 10 km und aus Richtung La. (Norden) ca. 11,5 km.

3

Beigeladener zu 2 ist der Markt C., beigeladen mit Gerichtsbeschluss vom 18. August 2021, und Beigeladener zu 3 der Eigentümer eines bebauten Wohn- und Betriebsgrundstücks an der Kreuzung der De. er (FÜ24) und der F. Straße (FÜ16), beigeladen mit Gerichtsbeschluss vom 10. Januar 2022.

4

Am 23. Oktober 2020 teilte das Staatliche Bauamt Nürnberg dem Landratsamt Fürth unter Übersendung von Schleppkurvenberechnungen für die streitgegenständliche Einmündung der FÜ24 in die FÜ16 mit, aus den Berechnungen werde ersichtlich, dass ein 12 m langer Bus Schwierigkeiten habe, die Kurve korrekt auszufahren. Längere Busse ohne Gelenk würden den Gehsteig benötigen. Ein Lastzug mit 18,75 m schaffe es gerade so ohne Nutzung des Gehwegs. Aus dem angefahrenen Randstein beim Anwesen des Beigeladenen zu 3 werde deutlich, dass die Schleppkurven nur die Theorie widerspiegeln. In der Praxis müsse ein Lkw- bzw. Busfahrer sehr präzise einschätzen, wann er wie das Lenkrad einschlagen müsse. Dies sei wohl öfter nicht erfolgreich. Es funktioniere theoretisch, jedoch reiche die Fahrpraxis der Lkw- bzw. Busfahrer für diesen Knotenpunkt nicht aus.

5

Unter Bezugnahme auf diesen Sachverhalt ordnete das Landratsamt zum Schutz der Passanten mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 2. Dezember 2020 an, an der Einmündung FÜ19/FÜ24 in De. (K. Straße) am rechten Fahrbahnrand das Verkehrszeichen 266-12 StVO (Ild. Nr. 40 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO: Verbot für Fahrzeuge und Züge mit mehr als 12 m Länge) mit Zusatzzeichen „bis Fa. P1. frei“ anzubringen und am linken Fahrbahnrand das bestehende Verkehrszeichen 266-12 StVO mit Zusatzzeichen „Richtung La.“ abzubauen und durch das Zusatzzeichen „bis Fa. P1. frei“ zu ersetzen, an der

FÜ24 in Ke., Höhe D. Str. 1, das Verkehrszeichen 266-12 mit Zusatzzeichen 1000-11 (Linksabbiegepfeil) abzubauen, an der Einmündung FÜ16/FÜ24 in Ke. unter der Wegweisung De. das Verkehrszeichen 266-12 anzubringen. Die Schilder wurden am 16. Dezember 2020 aufgestellt.

6

Nachdem eine Nachschau ergeben hatte, dass der Streckenabschnitt zwischen der Fa. P1. und K1. für Kraftfahrer mit Fahrzeugen, deren Länge 12 m überschreitet, aus Richtung De. nicht mehr erreichbar und weiterer Konkretisierungsbedarf festgestellt worden war, ordnete das Landratsamt am 26. März 2021 (mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom „2. Dezember 2020“) an, an der Einmündung FÜ19/FÜ24 in De. (K. Straße) die Zusatzzeichen „bis zur Fa. P1. frei“ durch Zusatzzeichen „bis Ke. frei“ zu ersetzen, an der FÜ24 in De. nach der Einmündung K2. Straße/D. Straße in Fahrtrichtung Ke. das Verkehrszeichen 266-12 mit Zusatzzeichen „bis Ke. frei“ zu wiederholen, an der FÜ24 in Ke. Höhe D. Str. 5/Einmündung „A. D.“ das Verkehrszeichen 266-12 mit den Zusatzzeichen 1004-30 „100 m“ und 1008-34 „keine Wendemöglichkeit“ anzubringen.

7

Am 24. Juni 2021 ließen die Kläger Klage beim Verwaltungsgericht Ansbach erheben und die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes beantragen.

8

Dem Antrag gemäß § 80 Abs. 5 VwGO gab das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 28. Juli 2021 statt. Mit Urteil vom 27. September 2022 hob es die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen vom 2. Dezember 2020 und 26. März 2021 auf, da es an ausreichendem Tatsachenmaterial für die Annahme einer konkreten Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO fehle. Zwar könne aufgrund des engen Einmündungsbereichs, wie er sich nach den Schleppkurvenberechnungen darstelle, eine abstrakte Gefahrenlage angenommen werden. Es sei nicht ausgeschlossen, dass ein von De. kommender und in Richtung St. fahrender bzw. ein umgekehrt fahrender Lastkraftwagen oder ein größeres landwirtschaftliches Gespann aufgrund der engen Straßenverhältnisse den Gehweg überfahre. Dies sei auch die Folge, wenn ein Fahrzeug den Abbiegevorgang nicht in der Ideallinie durchführe. Dafür, dass nicht selten der Gehweg befahren werde, sprächen die regelmäßigen Lockerungen der Pflasterbordsteine, die mindestens einmal jährlich instandgesetzt werden müssten. Auch müsse bei Einhaltung der Ideallinie beim Abbiegen die Gegenfahrbahn genutzt werden, insbesondere beim Rechtsabbiegen in Richtung Stinzendorf. Hinzu komme die geringe Breite der Gehwege. Der nördlich gelegene Gehweg in der F. Straße sei äußerst schmal, der südlich verlaufende Gehweg weise ebenfalls eine geringe Breite auf und der Gehweg in der D. Straße eine Breite unter 1 m. Zudem seien die Gehwege, wie den vorgelegten Lichtbildern zu entnehmen sei, im Einmündungsbereich abgesenkt. Ferner sei den Aufnahmen zu entnehmen, dass Fahrzeuge entgegen dem bereits seit 2012 geltenden Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge ab einer Länge von 12 m von der F. Straße nach rechts in die D. Straße abbögen. Dieses Durchfahrtsverbot sei jedoch nicht Streitgegenstand. Die vom Beigeladenen zu 3 dokumentierten Verkehrsverstöße für den Zeitraum Januar bis Mitte Mai 2022, fünf Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot und eine Gehwegsüberfahung durch einen Traktor, seien ausgehend von 80 Schwerlastfahrzeugen täglich nicht als besonders hoch einzustufen. In dörflich geprägten Gebieten gebe es innerorts häufig enge Straßen und damit auch enge Einmündungs- bzw. Kurvenbereiche. Eine Mitinanspruchnahme der Gegenfahrbahn bei Abbiegevorgängen, insbesondere durch landwirtschaftliche Gespanne, sei an solchen Straßenstellen nicht unüblich und kaum vermeidbar. Auch die Polizei stelle in ihrem Vermerk vom 20. Dezember 2021 insoweit fest, dass es sich bei der streitgegenständlichen Einmündung um eine typische innerörtliche Einmündung mit beiderseitiger Bebauung handle. Eine qualifizierte Gefahrenlage lasse sich aus diesen örtlichen Gegebenheiten nicht ableiten. Auch der Umstand, dass sich Fahrzeuge vor dem Abbiegen in der D. Straße weit links einordnen würden, könne wegen der dort nur möglichen niedrigen Geschwindigkeiten keine das allgemeine Risiko übersteigende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts begründen. Ein Kollisionsrisiko werde durch das im Einmündungsbereich vorhandene Stoppschild und den beide Richtungen abdeckenden Verkehrsspiegel reduziert. Der sehr enge Radius, der für von der Fürther in die D. Straße nach rechts abbiegende Fahrzeuge verfügbar sei, erfordere auch von Pkw-Fahrern, den Abbiegevorgang in niedrigem Gang mit äußerst geringer Geschwindigkeit auszuführen. Gegen eine konkrete Kollisionsgefahr spreche weiter, dass es bisher aufgrund der geltend gemachten Gefahrenlage noch nicht zu einer Kollision gekommen sei, obwohl diese Verkehrssituation seit Jahren bestehe. Die von der Polizei zur Verfügung gestellten Übersichtslisten, die von Anwohnern gemeldete Verstöße gegen das Verkehrszeichen 266 (Längenbeschränkung) dokumentierten, seien für die

Annahme einer qualifizierten Gefahrenlage nicht geeignet. Den Listen könne allenfalls entnommen werden, dass trotz der seit 2012 angeordneten Längenbeschränkung eine Durchfahrt solcher Fahrzeuge erfolge. Es lägen auch keine belastbaren Tatsachen dafür vor, dass Fußgänger, insbesondere Kinder gefährdet würden, die die Gehwege in dem Einmündungsbereich auf ihrem Weg zu einer in ca. 65 m Entfernung auf der F. Straße Richtung Ortsmitte gelegenen Bushaltestelle passierten. Es sei weder vorgetragen noch erhoben worden, dass die Gehwege im Bereich der Einmündung stark von Fußgängern frequentiert wären. Laut der polizeilichen Stellungnahme vom 20. Dezember 2021 sei dort erfahrungsgemäß ein sehr geringes Fußgängeraufkommen. Die Polizei schätze das Gefahrenpotenzial demgemäß momentan eher als gering ein. Es könne auch nicht nachvollzogen werden, woher die Schulkinder kommen sollten, die etwa die D. Straße entlangliefen, um dann insbesondere am Anwesen des Beigeladenen zu 3 nach links in die F. Straße in Richtung Bushaltestelle abzubiegen. Vielmehr sei davon auszugehen, dass etwaige Fußgänger, insbesondere Schulkinder, den westlich und parallel der D. Straße verlaufenden Fußweg zu dieser Bushaltestelle nähmen. Der im Einmündungsbereich in der F. Straße nördlich gelegene, wohl nur 40 cm breite und abgesenkte „Gehweg“ sei unabhängig von dem in Streit stehenden Durchfahrtsverbot aufgrund seiner geringen Breite schon nicht geeignet, als Verkehrsfläche für Fußgänger zu dienen. Ein weiterer Faktor für die Gefahrenprognose sei die Verkehrsbelastung. Konkrete Daten dazu, wie viele Fahrzeuge ab einer Länge von 12 m die streitgegenständliche Einmündung tatsächlich passierten, lägen nicht vor. Der Beigeladene zu 3 behaupte, an seinem Grundstück würden ca. 80 Schwerlastfahrzeuge pro Tag entlangfahren. Falls er sich auf die Erhebungen des ebenfalls in Ke. wohnenden E. stütze, der in der mündlichen Verhandlung informatorisch angehört worden sei, bestünden begründete Zweifel an der Validität dieser Daten. Auch die von der Beigeladenen zu 1 am 1. März 2021 von 8:30 bis 11:30 Uhr durchgeführte Verkehrszählung an der Straße A. D. lasse keine gültige Aussage zur verkehrlichen Belastung an dem besagten Einmündungsbereich zu. Danach seien 32 Lastkraftwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge gezählt worden, von denen drei aus De. kommend in die Straße A. D. gefahren und fünf Fahrzeuge aus dieser Straße gekommen seien. Zum Zeitpunkt der Verkehrszählung sei die Einmündung gänzlich für Fahrzeuge ab einer Länge von 12 m gesperrt gewesen. Nach Angaben des Vertreters des staatlichen Bauamts in der mündlichen Verhandlung kämen die Verkehrserhebungen aus den Jahren 2015 und 2019 zu dem Ergebnis, dass die Belastung mit Schwerverkehr im betreffenden Bereich gering sei. Es sei eine tägliche Belastung mit Schwerverkehr von 38 Fahrzeugen auf der FÜ24 und 22 Fahrzeugen auf der FÜ16 errechnet worden. Aufgrund dieser geringen Zahlen sei eine Verkehrszählung im fraglichen Einmündungsbereich nicht sinnvoll, so dass auch ein entsprechendes Verkehrsgutachten oder auch nur eine Hochrechnung kein vernünftiges Ergebnis bringen könne. Weiter sei davon auszugehen, dass ungefähr 10% des gemessenen Verkehrs auf die Spitzenstunde entfalle. Lege man diesen Erfahrungswert zugrunde und ziehe die auf der FÜ24 gemessenen Werte heran, so passierten in der Spitzenstunde knapp vier Schwerlastfahrzeuge die in Rede stehende Einmündung. Die genannten Werte erfassten jedoch beide Fahrtrichtungen. Demzufolge könne aus ihnen nicht der Schluss gezogen werden, dass 38 Fahrzeuge täglich den hier streitgegenständlichen Teil der Einmündung passierten. Zwar gelte für den nicht streitbefangenen anderen Teil der Einmündung ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit mehr als 12 m Länge. Die von Seiten des Beigeladenen zu 3 vorgelegten Lichtbilder und Listen zeigten allerdings, dass sie trotzdem den nicht streitbefangenen Teil der Einmündung durchfahren würden. Weiter sei zu berücksichtigen, dass als Schwerlastverkehr alle Fahrzeuge – unabhängig von ihrer Länge – mit mehr als 3,5 t erfasst würden. Aus diesen Verkehrsdaten lasse sich nicht ableiten, wie viele Fahrzeuge mit mehr als 12 m Länge den streitgegenständlichen Einmündungsbereich im Durchschnitt täglich passierten. Lege man die von den Klägern vorgelegten Zahlen zugrunde (70 Einzelfahrten monatlich, verteilt auf fünf Werktage; saisonbedingt zusätzlich 50 Fahrten pro Woche) ergäben sich zu Saisonzeiten aufgerundet 14 Fahrten täglich und außerhalb davon täglich rund vier Fahrten. Von einer hohen verkehrlichen Belastung des Einmündungsbereichs, die das allgemeine Risiko eines Schadenseintritts deutlich erhöhe, könne jedenfalls nicht ausgegangen werden. Die Polizei befürworte eine Längenbeschränkung mit der Begründung, hierdurch „die abstrakte Gefahr zu minimieren“. Der Unfallstatistik der Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau zum Unfallgeschehen auf der FÜ16 und der polizeilichen Stellungnahme lasse sich entnehmen, dass es von Januar 2016 bis Dezember 2021 keine Unfälle gegeben habe, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der streitgegenständlichen Anordnung gesehen und als Rechtfertigung für diese herangezogen werden könnten. Die Beschädigung des Pfeilwegweisers De. durch einen von der F. Straße rechtsabbiegenden Lastkraftwagenfahrer betreffe den Einmündungsteil, für den bereits seit 2012 ein Durchfahrtsverbot gelte. Unabhängig von der Frage einer qualifizierten Gefahrenlage müssten die verfügbaren Maßnahmen geeignet und erforderlich sein, was in vollem Umfang der verwaltungsgerichtlichen

Nachprüfung unterliege, soweit es um die Ausübung des dann eröffneten behördlichen Ermessens gehe. Das verfügte Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit mehr als 12 m Länge sei nicht geeignet, die vorgetragene Gefahrenlage in dem gegenständlichen Einmündungsbereich zu beseitigen. Nach der polizeilichen Stellungnahme werde der Gehweg auch durch überbreite landwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. Gespanne beim Abbiegen zahlreich überfahren, weshalb auch für diese ein Durchfahrtsverbot angeordnet werden müsste. Denn für solche Fahrzeuge, soweit sie weniger als 12 m lang seien, wäre ein Durchfahren des Einmündungsbereichs sogar in beide Richtungen weiterhin möglich. Außerdem ergebe sich aus den vorgelegten Lichtbildern, dass auch normale Pkw, insbesondere bei Gegenverkehr in der D. Straße, den Gehweg überfahren würden, wohl weil dieser dort ebenfalls abgesenkt sei und damit ein Auf- bzw. Abfahren ohne erhöhtes Beschädigungsrisiko möglich sei. Gleiches gelte hinsichtlich der abgesenkten Gehwege im Bereich der Einmündung. Ebenso hätten die verkehrsrechtlichen Anordnungen nicht auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVO gestützt werden können, wonach zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße der Verkehr beschränkt oder verboten werden könne. Es sei nicht davon auszugehen, dass es sich bei den Lockerungen der Pflastersteine im Bereich der Einmündung um außerordentliche Schäden im Sinne dieser Vorschrift handle, und weder ersichtlich noch substantiiert vorgetragen, dass die Lockerungen der Pflastersteine eine Anordnung zwingend erforderlich machten.

9

Mit seinem Antrag auf Zulassung der Berufung macht der Beigeladene zu 3 ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung geltend. Entgegen der Annahme des Verwaltungsgerichts sei mit hinreichender Wahrscheinlichkeit der Eintritt von Schadensfällen zu befürchten. Die örtlichen Gegebenheiten in Verbindung mit dem erheblichen Schwerlastverkehr mit Fahrzeugen mit mehr als 12 m Länge rechtfertigten die streitgegenständlichen Anordnungen. Die Schleppkurvenberechnungen des Beklagten belegten, dass ein aus De. kommender, in Richtung St. abbiegender oder umgekehrt fahrender Lastkraftwagen oder größere landwirtschaftliche Gespanne aufgrund der engen Straßenverhältnisse allenfalls dann nicht den Gehweg und die Gegenfahrbahn befahren würden, wenn der Fahrer den Abbiegevorgang in der Ideallinie ausführe. Das Verwaltungsgericht verkenne, dass sich die Gefährlichkeit einer Strecke nicht nach der Fähigkeit von Spitzenfahrern, sondern nach dem Durchschnitt der Fahrer bestimme. Jede Inanspruchnahme von Verkehrsbereichen, die anderen Verkehrsteilnehmern, den Fußgängern bzw. dem Gegenverkehr, zugewiesen seien, stelle einen nicht hinnehmbaren verkehrswidrigen Zustand dar. Allein dies begründe die konkrete Gefährdungssituation. Ferner verkenne das Gericht, dass Breite und Länge der Fahrzeuge seit der Berechnung der Schleppkurven im Jahr 2012 deutlich zugenommen hätten. Die angefochtene Entscheidung erweise sich auch insoweit als fehlerhaft, als das Gericht ihr nicht die maßgeblichen, mit „Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 02/2021“ vom 4. Januar 2021 bekannt gegebenen „Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, Ausgabe 2020 (RBSV)“ zugrunde gelegt habe. Eine aktuelle Schleppkurvenberechnung würde eine deutlich stärkere Inanspruchnahme von Gehweg und Gegenfahrbahn dokumentieren. Zu Unrecht habe das Verwaltungsgericht auch die durch den Beigeladenen zu 3 vorgelegte Aufstellung von Verkehrsstößen für unerheblich erachtet. Die nicht vollständige Aufstellung für Januar bis Mitte Mai 2022 dokumentiere regelmäßige Verstöße. Die Dokumentation von Verkehrsverstößen sei nicht Aufgabe des Beigeladenen zu 3. Das Verwaltungsgericht gehe auch insoweit nicht vom maßgeblichen Durchschnittsfahrer aus, wenn es den Einmündungsbereich für aus St. kommende Fahrzeuge aufgrund der geraden Streckenführung für gut einsehbar erachte. Auch die von Anwohnern der Polizei gemeldeten Verstöße gegen das Verkehrszeichen 266 seien als Tatsachen für die Annahme einer qualifizierten Gefahrenlage geeignet. Im Übrigen gehe auch das Verwaltungsgericht grundsätzlich von einer konkreten Kollisionsgefahr für von der F. Straße in die D. Straße nach rechts abbiegende Fahrzeuge aus. Diese sei nur aufgrund des vorhandenen Verkehrsspiegels reduziert. Dabei habe es sich über die Meinung der zuständigen Fachbehörde hinweggesetzt, wonach ein Verkehrsspiegel nur eine „Scheinsicherheit“ vermitteln und allenfalls ein Hilfsmittel sei, das ein Kollisionsrisiko nicht wirksam reduzieren könne. An der Gefährdungssituation, die durch Fahrzeuge mit mehr als 12 m Länge ausgingen, ändere weder der Verkehrsspiegel noch der enge Kurvenradius oder das Fahrverhalten von Pkw-Fahrern etwas. Es treffe auch nicht zu, dass es noch nicht zu einer Kollision gekommen sei. Dem widersprächen die mehrfachen Beschädigungen am Gartenzaun des Beigeladenen zu 3. Eine hinreichende Wahrscheinlichkeit für einen Schadenseintritt in überschaubarer Zeit reiche aus. Außerdem werde nicht berücksichtigt, dass Fußgänger den Gefahrenbereich mieden. Schulkinder querten zwischen den Anwesen D. Straße 2 und 4. Außerdem weise der Straßenabschnitt eine deutlich höhere Verkehrsdichte auf, als vom Verwaltungsgericht

angenommen. Die Zunahme an Schwerlastverkehr werde durch die Verkehrszählungen der Landesbaudirektion Bayern bestätigt, die im Jahr 2021 für die FÜ24 einen Anteil von durchschnittlich 51 Lastkraftwagen täglich errechnet habe. Diese Verkehrsdichte werde in Kürze erheblich zunehmen, wenn die geplante Betriebserweiterung der Klägerin zu 1 und die Errichtung eines Gewächshauses nebst angeschlossenem Blockheizkraftwerk realisiert werde. Die Durchfahrtsbeschränkung sei für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich, da auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht (rechtzeitig) erkennen könne und mit ihr auch nicht rechnen müsse. Nach obergerichtlicher Rechtsprechung sei eine verkehrsrechtliche Anordnung nur dort nicht erforderlich, wo die mit ihr bezweckten Wirkungen aufgrund der allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO ohnehin erreicht würden (vgl. BVerwG, B.v. 1.9.2017 – 3 B 50.16). Darüber hinaus sei das verfügte Durchfahrtsverbot auch geeignet, die bestehende Gefahrenlage im streitgegenständlichen Einmündungsbereich zu beseitigen oder jedenfalls erheblich zu reduzieren. Die Argumentation, dass der Gehweg auch durch überbreite landwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. Gespanne beim Abbiegen zahlreich überfahren wurde, sei widersprüchlich, wenn eine konkrete Gefahr zugleich verneint werde. Zudem spreche dieser Sachverhalt für eine Ausdehnung der Durchfahrtsbeschränkung.

10

Dem tritt der Beigeladene zu 2 entgegen. Das Gericht habe bei seiner Gefahrenbewertung durchaus realistische Fahrfähigkeiten eingepreist. Dass bei der Durchführung eines Abbiegevorgangs unter Umständen die Gegenfahrbahn bzw. der Gehweg partiell in Anspruch genommen werde, vermöge allein keine konkrete Gefahrensituation zu begründen. Lege man diesen Maßstab an, müsste eine Vielzahl an (innerörtlichen) Streckenlängen beschränkt werden, was schon nicht praktikabel sei. Für die Begründung einer Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse könne dieser in der Praxis sehr häufig vorkommende Aspekt also nicht das ausschlaggebende Kriterium sein. Bei der Behauptung, dass eine Schleppkurvenberechnung nach den RBSV, Ausgabe 2020, eine deutlich stärkere Inanspruchnahme von Gehweg und Gegenfahrbahn dokumentieren würde, handle es sich um eine reine Behauptung ins Blaue hinein. Dies sei den vorgelegten Rundschreiben nicht zu entnehmen. Die vom Beigeladenen zu 3 als Anlage BG 7 vorgelegte Aufstellung sei wenig aussagekräftig und vermöge schon daher keine konkrete Gefahr zu begründen. Die sechs „Verstöße“ im Zeitraum Januar bis Mai 2022 seien allesamt von Traktoren begangen worden, wobei nicht festgehalten sei, ob diese mehr als 12 m lang gewesen seien. Völlig unklar bleibe, ob sich überhaupt weitere Verkehrsteilnehmer in relevanter Entfernung befunden hätten. Das Erstgericht stelle auch zu Recht in seine Gesamtbetrachtung ein, dass der Einmündungsbereich für die aus Richtung Zirndorf kommenden Fahrzeuge aufgrund der geraden Streckenführung gut einsehbar sei, sodass den Fahrern ein rechtzeitiges Reagieren auf abbiegende Fahrzeuge gut möglich sei. Entgegen der Behauptungen des Beigeladenen zu 3 lege das Verwaltungsgericht auch hier nicht den Maßstab eines Idealfahrers an. Dass anderen Fahrzeugführern ein rechtzeitiges Reagieren in der Praxis ohne weiteres möglich sei, werde letztlich dadurch belegt, dass es nie nachweislich zu einem Verkehrsunfall gekommen sei. Die „Verstöße“ in der Aufstellung nach Bl. 75 d.A. entsprächen denen der Anlage BG 7, die wenig Aussagekraft habe. Bei den „Verstößen“ in der Aufstellung nach Bl. 31 d.A. handle es sich für den langen Zeitraum um sehr wenige, die zudem häufig hier nicht streitgegenständliche Abbiegesituationen beträfen. Eine konkrete Gefahr könne hieraus ebenfalls nicht abgeleitet werden. Entgegen dem Vorbringen des Beigeladenen zu 3 lehne das Erstgericht die Annahme einer konkreten Kollisionsgefahr für von rechts von der Fürther in die D. Straße abbiegende Fahrzeuge aufgrund einer Vielzahl von Erwägungen ab und nicht nur wegen des Vorhandenseins des Verkehrsspiegels. Dieser sei freilich nur ein Hilfsmittel, ermögliche jedoch frühzeitig wahrzunehmen, ob sich von Westen oder Osten dem Kreuzungsbereich andere Fahrzeuge näherten. Die zuständige Behörde habe es in der Hand, den Spiegel regelmäßig zu warten. Die in diesem Zusammenhang als Anlage BG 9 vorgelegten weiteren Lichtbilder seien ebenfalls wenig aussagekräftig, da auf ihnen nur Reifenabdrücke im Schnee(-matsch) zu erkennen seien. Von welchen Fahrzeugen diese stammten bzw. welche Verkehrssituation dem jeweiligen Abdruck zugrunde gelegen habe, erschließe sich nicht. Dass es im Kreuzungsbereich zu Kollisionen gekommen sei, werde bestritten. Im Übrigen käme es darauf an, wie sich eine etwaige Kollision ereignet habe, insbesondere welche Art von Fahrzeug beteiligt gewesen und von wo der Abbiegende gekommen sei oder wohin er gewollt habe. Hierzu fehle es aber an jeglichem Vortrag. Ausweislich der Schleppkurvenberechnungen dürften nämlich die hier nicht entscheidungserheblichen Abbiegemanöver von De. her nach links in Richtung Ke. und umgekehrt die größte Gefahr für den Gartenzaun des Anwesens D. Str. 1 begründen. Das Gericht gehe auch nicht davon aus, dass es für die Annahme einer konkreten Gefahr schon zu einem Unfall gekommen sein müsse. Der

Vortrag zu den Schulwegen sei ebenfalls unbehelflich. Unabhängig davon, dass der in der Anlage BG 11 grün eingezeichnete Weg der kürzere und daher schon deshalb der bevorzugte sei, begründeten die hier in Streit stehenden Abbiegemanöver von De. kommend nach rechts in Richtung St. und umgekehrt keine Gefahren für Fußgänger, die den Gehweg westlich der D. Straße benutzten und danach links in die F. Straße abbögen. Den Schleppkurvenberechnungen seien hier ausreichende Abstände zu entnehmen. Die Richtigkeit der Zählung vom 20. Juni 2022 werde bestritten. Unklar bleibe auch, was unter dem Begriff „Lkw“ zu verstehen sei. Schließlich ergebe sich auch aus den als Anlage BG 12 vorgelegten Zahlen für das Jahr 2021 kein relevanter Schwerlastverkehr im fraglichen Bereich. Auch wenn jene etwas höher sein möchten als die für das Jahr 2019, seien sie insgesamt immer noch niedrig. Was die beschränkte Aussagekraft der Daten anlange, werde Bezug auf die Ausführungen im erstinstanzlichen Urteil genommen. Da es auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung ankomme, gehe auch der Verweis auf ein etwaig höheres zukünftiges Verkehrsaufkommen ins Leere. Es fehle damit schon an den tatbestandlichen Voraussetzungen für den Erlass der streitgegenständlichen Anordnungen. Der Verweis auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 1. September 2017 (3 B 50.16) verfange nicht, da diese Entscheidung eine Tempo-30-Zone betroffen habe, für deren Anordnung es gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 StVO keiner besonderen Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO bedürfe. Die gerichtlichen Ausführungen zur fehlenden Geeignetheit seien nicht zu beanstanden. In diesem Zusammenhang sei noch mal darauf hingewiesen, dass sich die Anordnungen zudem als erheblich ermessensfehlerhaft darstellten. Auf die Ausführungen im Schriftsatz vom 10. November 2021 werde noch einmal ausdrücklich Bezug genommen.

11

Mit Schriftsatz vom 26. Juni 2023 nahm der Beigeladene zu 3 auf die Schriftsätze der Beigeladenen zu 1 vom 7. Februar und 4. Mai 2023 Bezug und legte Fotos von Überfahrungsspuren auf dem Gehweg, Abbiegevorgängen über den Gehweg und einem Gebäudeschaden am Anwesen D. Str. 1 vom Mai 2023 vor. Bei Abbiegevorgängen werde grundsätzlich und regelmäßig die Gegenfahrbahn in Anspruch genommen und der Gehweg überfahren. Es könne dahinstehen, ob Fahrzeuge aus Richtung St. aufgrund der geraden Streckenführung eine gute Einsichtsmöglichkeit hätten. Fahrzeuge aus Richtung De. könnten Fahrzeuge in der F. Straße jedenfalls erst kurz vor dem Erreichen der Kreuzung und aus La. kommende Fahrzeuge nur unter Zuhilfenahme des Verkehrsspiegels erkennen. Ein Begegnungsverkehr in der D. Straße selbst sei bereits ca. 50 m vor der Kreuzung nicht mehr ohne die Inanspruchnahme des Gehwegs für Fahrzeuge ab einer Länge von 12 m möglich. Am 14. Juni 2023 sei der Anhänger eines Lkw beim Abbiegen von der D. Straße in Richtung St. mit einem Pkw kollidiert, obwohl dieser auf den Gehweg ausgewichen sei. Mit Schreiben vom 12. September 2023 wurden Fotos des im Kreuzungsbereich verunfallten Pkw vorgelegt.

12

Mit Schreiben vom 18. Januar 2024 legte der Beklagte Schleppkurvenberechnungen des Staatlichen Bauamts Nürnberg vom 27. Februar 2023 für „Sattelzug 2001“ und „Sattelzug 2021“ vor, die nach dessen Auskunft vom 10. Januar 2024 nach wie vor den anerkannten Regeln der Technik entsprechen und gültig sind. Es sei unerheblich, welche Schleppkurven in der konkreten Untersuchung angewendet würden, da die maßgebenden Schleppkurven identisch bzw. weitestgehend deckungsgleich seien und keine besonderen Schärfen aufwiesen, sondern eher als Abbildung eines Durchschnittswerts einzustufen seien. Bereits im Rahmen des erstinstanzlichen Verfahrens sei die Untersuchung auch mit den Kurven aus dem Jahr 2021 erfolgt.

13

Mit Schreiben vom 25. September 2024 machte der Beigeladene zu 3 geltend, er sei durch die zu erwartende Entscheidung in seinen rechtlichen Interessen unmittelbar betroffen. Der Beklagte habe das streitgegenständliche Durchfahrtsverbot vom 2. Dezember 2020, wie schon die Durchfahrtsbeschränkung aus dem Jahr 2012, allein aufgrund seiner Anträge angeordnet. Durch eine ablehnende Entscheidung des Senats würde sein Antrag abgelehnt, den er bei einer ablehnenden Entscheidung des Beklagten gerichtlich hätte durchsetzen können. Sie sei für den Beklagten bindend, sodass ein neuerlicher Antrag des Beigeladenen zu 3 auf Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung abzulehnen wäre. Er wäre durch eine Ablehnung in eigenen durch § 45 Abs. 1 StVO geschützten Rechten verletzt. Diese Bestimmung diene auch dem Schutz von Grundstücksanliegern. Aufgrund der Lage seines Grundstücks an der zu beschränkenden Schleppkurve sei er unmittelbar in eigenen Rechten beeinträchtigt und demnach durch die Entscheidung in

eigenen Rechten betroffen. Diese Betroffenheit könnten die Kläger, die als Ortsfremde nicht durch die Verkehrsregelungen betroffen seien, nicht für sich in Anspruch nehmen. In der streitgegenständlichen Schleppkurve nehme der Schwerlastverkehr seit Jahren konstant zu, ebenso die Breite und Länge der Schwerlastfahrzeuge. Aufgrund der engen Kurvenführung komme es regelmäßig zu Kollisionen und anderen Verkehrsverstößen durch Schwerlastfahrzeuge. Die Erschließung seines Grundstücks werde durch Schwerlastfahrzeuge regelmäßig, ebenfalls aufgrund der engen Kurvenführung, behindert und der Gehweg vor dem Grundstück beschädigt. Eine Verletzung seines Eigentums, insbesondere seines Gartenzauns, sei jederzeit zu erwarten. Die Verkehrssituation führe zudem zu einer erheblichen Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Beigeladenen zu 3.

14

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

II.

15

Der Antrag des Beigeladenen zu 3 auf Zulassung der Berufung ist zulässig, jedoch unbegründet.

16

1. Dem Beigeladenen zu 3 fehlt es nicht an einer materiellen Beschwerde, auch wenn sich diese nicht schon, wie er meint, aus der durch die Ablehnung des Zulassungsantrags folgenden Rechtskraft des erstinstanzlichen Urteils (§ 124a Abs. 5 Satz 4, § 121 Nr. 1 VwGO) ergibt.

17

Auch der einfach Beigeladene (§ 65 Abs. 1 VwGO) kann selbstständig, ohne Zustimmung oder sogar gegen den Willen der Hauptbeteiligten, Rechtsmittel einlegen. Zur Überprüfung der angefochtenen Entscheidung führt sein Rechtsmittel einer entsprechenden Anwendung des § 113 Abs. 1 und 5 VwGO folgend aber nur, wenn und soweit er materiell beschwert ist, also geltend machen kann, auf Grund der Bindungswirkung des angefochtenen Urteils nach § 121 VwGO präjudiziell und unmittelbar in seinen subjektiven Rechten beeinträchtigt zu sein (BVerwG, B.v. 24.8.2016 – 9 B 54.15 – juris Rn. 6; U.v. 18.4.1997 – 3 C 3.95 – BVerwGE 104, 289 = juris Rn. 16; BayVGh, B.v. 21.8.1997 – 4 ZB 97.1894 – NVwZ 1998, 529 = juris Rn. 9; U.v. 29.1.1991 – 4 C 51.89 – BVerwGE 87, 332 = juris Rn. 171 ff.; U.v. 23.8.1974 – IV C 29.73 – BVerwGE 47, 19 = juris Rn. 27 ff.; Czybulka/Kluckert in Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 66 Rn. 16; Bier/Steinbeiß-Winkelmann in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, Stand August 2024, § 66 VwGO Rn. 4; Rudisile in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, vor § 124 VwGO Rn. 38, 42; Hoppe in Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 66 Rn. 8).

18

Zwar trifft es zu, dass die im Vorprozess unterlegene Behörde bei unveränderter Sach- und Rechtslage daran gehindert ist, erneut einen Verwaltungsakt, wie ihn der Beigeladene zu 3 erwirkt hat, aus den vom Gericht missbilligten Gründen zu erlassen, soweit der personelle und sachliche Umfang der Rechtskraft reicht (stRspr, vgl. BVerwG, B.v. 24.8.2016 – 9 B 54.15 – juris Rn. 7). Allein daraus oder aus der Ablehnung des Antrags des Beigeladenen zu 3 lässt sich jedoch noch keine Beeinträchtigung eines subjektiv-öffentlichen Rechts herleiten. Vielmehr kommt es darauf an, ob ihm ein Recht auf Erlass der beantragten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung zustehen kann oder ob das behauptete Recht offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise bestehen oder ihm zustehen kann, was nicht mit einem Anspruch auf Bescheidung eines bei einer Behörde gestellten Antrags (vgl. dazu Kallerhoff/Fellenberg in Stelkens/Bonk/ Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 24 Rn. 70 ff.) zu verwechseln ist. Auch ist ein subjektiv-öffentliches Recht nicht schon dann gegeben, wenn der Einzelne durch die begehrte Entscheidung der Behörde faktisch begünstigt wird, sondern es setzt voraus, dass die Regelung, die für die Entscheidung der Behörde maßgeblich ist, nicht nur dem öffentlichen Interesse dient, sondern auch die individuellen Belange bestimmter Personen schützen will (vgl. BVerwG, B.v. 13.6.1980 – VII C 32.77 – DAR 1980, 350 = juris Rn. 8 m.w.N.). Die hier in Betracht kommende Ermächtigung der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 und 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl I S. 367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl 2024 I Nr. 411), ist zwar grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen Einzelner gerichtet, gewährt dem Einzelnen aber ein auf eine fehlerfreie Ermessensentscheidung begrenztes subjektiv-öffentliches Recht auf ein verkehrsregelndes Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde, wenn öffentlich-rechtlich

geschützte Individualinteressen durch Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen, verletzt werden (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 – 7 C 76.84 – BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 10; U.v. 22.1.1971 – VII C 48.69 – BVerwGE 37, 112 = juris Rn. 14 f.). Die Anwendung der Ermächtigung des § 45 Abs. 1 StVO dient insbesondere dann nicht nur den öffentlichen Interessen, sondern auch dem individuellen Interesse, soweit eine durch den Straßenverkehr verursachte Gefährdung des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) oder des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG) in Frage steht und geltend gemacht wird (vgl. BVerwG, B.v. 3.7.1986 – 7 B 141.85 – NJW 1987, 1096 = juris Rn. 3 m.w.N.; Wolf in jurisPK-Straßenverkehrsrecht, Stand 31.10.2024, § 45 StVO Rn. 111).

19

Soweit sich der Beigeladene zu 3 auf das Eigentum an seinem Gartenzaun beruft, ist nicht nachvollziehbar, weshalb er „jederzeit“ mit dessen Beschädigung zu rechnen haben soll, nachdem er bisher nur dargelegt hat, der Gartenzaun des gegenüberliegenden Grundstücks sei mehrmals beschädigt worden. Zudem ist nicht ansatzweise dargetan, dass diese Schäden den von dem streitgegenständlichen Durchfahrtsverbot betroffenen Fahrzeugen zuzurechnen sind. Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist, inwiefern die Erschließung seines Grundstücks durch Schwerlastverkehr „behindert“ wird. Die Erschließung ist jedenfalls nicht schon dadurch beeinträchtigt, dass etwa vor dem Ausfahren aus oder dem Einfahren in sein Grundstück bevorrechtigter Verkehr abzuwarten ist. Die Beschädigung des Gehwegs vor seinem Grundstück vermag ihm ebenfalls keine materielle Beschwer zu vermitteln, weil jener im Eigentum der die Straßenbaulast tragenden Gemeinde steht. Dass vom Zustand des von der Gemeinde jährlich ausgebesserten Gehwegs eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer ausgeht, ist bisher nicht bekannt geworden. Doch ist vor dem Hintergrund, dass die Gehwege an der streitgegenständlichen Einmündung nicht selten überfahren werden, nicht von vornherein auszuschließen, dass der Beigeladene zu 3 als an dieser Einmündung wohnender Anlieger dort als Fußgänger unterwegs ist und dabei in seinen höchstpersönlichen Rechtsgütern aus Art. 2 Abs. 2 GG beeinträchtigt werden könnte. Ausgehend von der geltend gemachten Kollisionsgefahr erscheint auch nicht ausgeschlossen, dass er als Fahrzeugführer an dieser Einmündung zu Schaden kommen könnte. Ob tatsächlich von Lastkraftfahrzeugen mit mehr als 12 m Länge eine konkrete Gefahr für das Leben des Beigeladenen zu 3 oder seine körperliche Unversehrtheit ausgeht, die ihm einen Anspruch auf das beantragte Durchfahrtsverbot vermittelt, ist eine Frage der Begründetheit.

20

2. Der Antrag auf Zulassung der Berufung hat jedoch keinen Erfolg, da der geltend gemachte Zulassungsgrund des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO, auf deren Prüfung der Senat beschränkt ist (§ 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO; BayVerfGH, E.v. 14.2.2006 – Vf. 133-VI 04 – VerfGHE 59, 47/52; E.v. 23.9.2015 – Vf. 38-VI-14 – BayVBI 2016, 49 Rn. 52; Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 54), nicht hinreichend dargelegt ist (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO) bzw. nicht vorliegt.

21

Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1, § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 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 – DVBI 2004, 838 = juris Rn. 9).

22

a. Maßgeblich für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist der Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung, da es sich bei der Anordnung von Verkehrszeichen um Dauerverwaltungsakte handelt (vgl. BVerwG, B.v. 1.9.2017 – 3 B 50.16 – NVwZ-RR 2018, 12 Rn. 8; Schübel-Pfister in Eyermann, VwGO, § 113 Rn. 80). Eine etwaige zukünftige Entwicklung des Schwerverkehrs infolge einer wesentlichen Betriebserweiterung ist daher nicht entscheidungserheblich.

23

b. 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. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs, wozu auch das vorliegend angeordnete Fahrverbot zählt, dürfen nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO – abgesehen von hier nicht

einschlägigen Ausnahmen – nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, der § 45 Abs. 1 StVO modifiziert und ergänzt, verdrängt als in Bezug auf Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs speziellere Regelung in seinem Anwendungsbereich die allgemeinen Regelungen in § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO (vgl. BVerwG, U.v. 18.10.2010 – 3 C 42.09 – BVerwGE 138, 159 Rn. 17, 23; U.v. 23.9.2010 – 3 C 37.09 – BVerwGE 138, 21 Rn. 25 jeweils zum inhaltsgleichen § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO a.F.; König in Hentschel/König/ Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl. 2023, § 45 StVO Rn. 49e). Die Annahme der Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO durch die Behörde setzt die gerichtlich voll überprüfbare Prognose voraus, dass eine auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhende konkrete Gefahr bzw. eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts besteht (BVerwG, U.v. 23.9.2010 a.a.O. Rn. 27 f.). Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können durch die Streckenführung, deren Ausbauzustand, witterungsbedingte Einflüsse, die anzutreffende Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (vgl. BVerwG, B.v. 3.1.2018 – 3 B 58.16 – juris Rn. 21 f.; U.v. 23.9.2010 a.a.O. Rn. 26). Ordnet die Straßenverkehrsbehörde ein Verkehrszeichen an, trägt sie die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Es obliegt ihr daher, die zugrundeliegenden Umstände zu ermitteln, zu dokumentieren und aktenkundig zu machen (BayVGh, B.v. 21.3.2022 – 11 CS 22.57 – juris Rn. 22 f.; B.v. 14.1.2022 – 11 CS 21.2672 – juris Rn. 14; B.v. 28.12.2020 – 11 ZB 20.2176 – NJW 2021, 961 = juris Rn. 22; OVG Hamburg, B.v. 19.12.2023 – 4 Bs 154/23 – juris Rn. 27).

24

c. Sind die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 i.V.m. § 45 Abs. 1 StVO gegeben, steht das Tätigwerden im Ermessen der zuständigen Behörde (vgl. BVerwG, U.v. 23.9.2010 a.a.O. Rn. 35). Dabei hat sie alle betroffenen Interessen zu ermitteln und zu gewichten (vgl. Koehl, in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2021, § 45 StVO Rn. 52). Ferner sind der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie die Grundrechte der Betroffenen zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, U.v. 23.9.2010 a.a.O. Rn. 35; U.v. 5.4.2001 – 3 C 23.00 – NJW 2001, 3139 = juris Rn. 22). Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist insbesondere verletzt, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch weniger weitgehende Anordnungen gewährleistet werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 5.4.2001 a.a.O.). Von einer Maßnahme kann umso eher abgesehen werden, je geringer der zu beseitigende Missstand ist. Umgekehrt müssen bei erheblichen Missständen die entgegenstehenden Interessen von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese eine Maßnahme unterbleiben soll (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 – BVerwG 7 C 76.84 – BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 15 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen). Allerdings können Rechtsschutzsuchende nur verlangen, dass ihre eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen. Abwägungserheblich sind dabei nur sog. qualifizierte Interessen, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden (vgl. BVerwG, U.v. 27.1.1993 – 11 C 35.92 – BVerwGE 92, 32 = juris Rn. 14, 23; U.v. 23.09.2010 – 3 C 32.09 – DAR 2011, 39 = juris Rn. 45; Manssen, NZV 1992, 465/469 f.; BayVGh, B.v. 5.10.2022 – 11 ZB 22.157 – ZfSch 2022, 715 Rn. 14; vgl. zu alledem auch U.v. 5.6.2018 – 11 B 17.1503 – juris Rn. 38, 42).

25

d. Soweit sich der Beigeladene zu 3 mit seinem Zulassungsvorbringen gegen die Sachverhalts- und Beweiswürdigung des Verwaltungsgerichts wendet, sind Fehler im Hinblick auf § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO im Berufungszulassungsverfahren nur einer eingeschränkten Prüfung zugänglich. Ein Verstoß gegen § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO liegt vor, wenn das Gericht von einem unrichtigen oder unvollständigen Sachverhalt ausgeht, namentlich Umstände übergeht, deren Entscheidungserheblichkeit sich ihm hätte aufdrängen müssen, oder wenn die Beweiswürdigung objektiv willkürlich ist, gegen die Denkgesetze verstößt oder einen allgemeinen Erfahrungssatz missachtet. Um ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils im Sinne von § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zu begründen, genügt es nicht, einer vertretbaren Sachverhaltsbewertung des Gerichts nur eine eigene abweichende Sachverhaltsbewertung entgegenzustellen (vgl. BayVGh, B.v. 5.2.2024 – 11 ZB 23.1360 – juris Rn. 20; B.v. 21.9.2022 – 11 ZB 22.881 – juris Rn. 18 m.w.N.; B.v. 5.10.2022 – 15 ZB 22.1487 – juris Rn. 10; BVerwG, B.v. 26.10.2022 – 4 BN 22.22 – juris Rn. 16; U.v. 22.5.2019 – 1 C 11.18 – juris Rn. 27). Die Richtigkeit der vom Verwaltungsgericht festgestellten entscheidungserheblichen Tatsachen ist daher nicht schon dann schlüssig in Frage gestellt, wenn ein

Beteiligter eine oder mehrere dieser Tatsachen bestreitet, ihr Gegenteil behauptet, die zugrunde liegenden Erkenntnisquellen anders würdigt oder aus ihnen andere Schlüsse zieht, sondern erst, wenn er auch gute Gründe dafür aufzeigt, dass diese Tatsachen möglicherweise nicht zutreffen, das Urteil mithin auf einer ernstlich zweifelhaften Sachverhalts- und Beweiswürdigung beruht (BayVGh, B.v. 5.2.2024 a.a.O.; VGh BW, B.v. 10.1.2022 – 2 S 2436/21 – juris Rn. 14). Im Übrigen genügt weder die Wiederholung erstinstanzlichen Vorbringens noch die schlichte Darstellung der eigenen Rechtsauffassung dem Darlegungsgebot (stRspr, vgl. BayVGh, B.v. 18.6.2024 – 11 ZB 24.501 – juris Rn. 9 m.w.N.; Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 63). „Darlegen“ bedeutet schon nach allgemeinem Sprachgebrauch „erläutern“, „erklären“ oder „näher auf etwas eingehen“ (vgl. BVerwG, B.v. 9.3.1993 – 3 B 105.92 – Buchholz 310 § 133 (n.F.) Nr. 11 = juris Rn. 3 m.w.N.). Erforderlich ist eine substantiierte Auseinandersetzung mit den Gründen des angefochtenen Urteils, die den Streitstoff durchdringt und aufbereitet.

26

e. Mängel in der verwaltungsgerichtlichen Überzeugungsbildung, die auf eine unvertretbare Beweiswürdigung hinauslaufen, hat der Beigeladene zu 3 nicht aufgezeigt. Vielmehr ist das Verwaltungsgericht mit nachvollziehbaren, nicht in Frage gestellten Erwägungen zu dem Ergebnis gelangt, dass die abstrakte Gefahren im Einmündungsbereich noch nicht zu einer konkreten Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO geführt haben. Damit könnte der Beigeladene zu 3 ungeachtet des dem Beklagten insoweit zustehenden Ermessens nicht den Erlass des beantragten Durchfahrtsverbots beanspruchen. Soweit er es unter Berufung auf den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 1. September 2017 (3 B 50.16 – juris Rn. 7) für offenbar genügend erachtet, wenn das Durchfahrtsverbot „zwingend erforderlich“ ist, hat der Beigeladene zu 2 zutreffend angeführt, dass die obergerichtliche Entscheidung eine Tempo-30-Zone zum Gegenstand hatte, deren Anordnung gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 StVO keine besondere Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO voraussetzt.

27

Entgegen seiner Ansicht ist auch das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass Fahrzeuge mit mehr als 12 m Länge beim Abbiegen die Gegenfahrbahn in Anspruch nehmen und die abgesenkten Gehwege überfahren. Ersteres ergibt sich bereits aus den Schleppkurvenberechnungen des Staatlichen Bauamts; letzteres hat das Gericht „in nicht seltenen Fällen“ angenommen und entsprechende Indizien (enge Einmündung, Schleppkurven, gelockerte Pflastersteine am Gehweg) dafür angeführt. Es trifft daher nicht zu, dass es von einem Idealfahrer ausgegangen ist oder eine Überfahung nur in „lediglich vereinzelt“ Fällen angenommen hat. Der vom Gericht verwendete unbestimmte Begriff „nicht selten“ umfasst sprachlich ein gelegentliches bis häufiges Vorkommen. Da genauere Zahlen nicht bekannt waren und sich auch den im Laufe des Verfahrens geschilderten Vorfällen und Fotos nicht entnehmen lassen, zumal diese zu einem erheblichen Teil nicht das streitgegenständliche Durchfahrtsverbot betreffen oder keine Zurechnung zu der Art von Fahrzeugen zulassen, deren Durchfahrt verboten worden ist, ist auch nicht zu beanstanden, dass sich das Verwaltungsgericht nicht präziser festgelegt hat. Es liegt folglich auch kein Widerspruch darin, wenn es bei der Prüfung, ob das angeordnete Durchfahrtsverbot zur Gefahrenabwehr geeignet ist, aus der polizeilichen Stellungnahme vom 20. Dezember 2021 zitiert, wonach auch überbreite landwirtschaftliche Gespanne den Gehweg zahlreich überfahren würden.

28

Doch selbst wenn Lastkraftwagen beim Abbiegen oft oder regelmäßig die Gegenfahrbahn in Anspruch nähmen und die Gehwege überfahren würden, musste das Verwaltungsgericht deshalb nicht, wie der Beigeladene zu 3 meint, von einer das allgemeine Risiko deutlich übersteigenden Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts für begegnende Fahrzeuge und Fußgänger ausgehen. Allein die generell-abstrakte Möglichkeit, dass beim Überfahren der Gegenfahrbahn oder eines Gehwegs bei gleichzeitiger Anwesenheit eines anderen Fahrzeugs oder Fußgängers mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein Schaden eintreten kann, rechtfertigt noch nicht die Annahme einer sich aus den besonderen örtlichen Verhältnisse ergebenden konkreten Gefahr. Dies ergibt sich auch nicht aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, U.v. 23.9.2010 a.a.O. Rn. 27), wonach eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit nicht zu fordern sei, sondern nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts bei derart hochrangigen Rechtsgüter wie Leib und Leben ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten sei. Denn damit hat das Bundesverwaltungsgericht weder die Voraussetzungen einer konkreten, das allgemeine Risiko deutlich

übersteigenden Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts aufgegeben noch ausgeschlossen zu berücksichtigen, dass es bisher nur zu wenigen Zusammenstößen und nicht zu Personenschäden von Fußgängern gekommen ist (vgl. BVerwG, B.v. 3.1.2018 a.a.O. Rn. 22 m.w.N.; BayVGh, U.v. 7.5.2024 – 11 B 23.1992 – NJW 2024, 3083 Rn. 38, 56 f., 59 zu Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern).

29

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass sich die Benutzung der vorhandenen Straßen durch Kraftfahrzeuge, die die Höchstabmessungen nach § 32 StVZO einhalten – ungeachtet einer erhöhten Betriebsgefahr überbreiter oder überlanger Fahrzeuge (vgl. OLG Stuttgart, U.v. 11.4.2024 – 2 U 176/22 – NJW 2024, 2404 Rn. 20 ff.; OLG Celle, U.v. 4.3.2020 – 14 U 182/19 – NJW-RR 2021, 538 Ls. 3, Rn. 23; Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 17. Aufl. 2022, Rn. 212 ff.; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 1 StVO Rn. 41a a.E.) – im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung hält (vgl. BayVGh, U.v. 7.5.2024 a.a.O. Rn. 38 m.w.N.). Schwierige Begegnungen mit besonders langen oder breiten Lastkraftwagen sind mit Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme (§ 1 Abs. 1 StVO) zu bewältigen. Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich nach § 1 Abs. 2 StVO so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Hierzu zählt die Pflicht, sich sinnvoll in die Verkehrslage einzufügen und als Berechtigter selbst bei einer erkennbaren Rechtsverletzung zurückzustehen, wenn sonst eine Gefahr entstünde (vgl. König a.a.O. § 1 StVO Rn. 7, 10). Kraftfahrzeuge dürfen die Gegenfahrbahn soweit erforderlich mitbenutzen, wenn sie das Rechtsfahrgebot beachten. Ein entgegenkommender Fahrzeugführer hat ggf. gemäß § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO auf halbe Sicht zu fahren (vgl. OLG Celle, U.v. 4.3.2020 – a.a.O. Rn. 17). Beim Abbiegen hat der Abbiegewillige nach § 9 Abs. 3 Satz 1 StVO den durchfahrenden Verkehr abzuwarten; ein Lastkraftwagenfahrer muss nach § 9 Abs. 6 StVO beim Rechtsabbiegen ggf. Schrittgeschwindigkeit fahren. Der andere Verkehrsteilnehmer muss ggf. mit einem Ausschwenken eines überlangen Lastkraftwagens auf seine Fahrspur rechnen (vgl. OLG Hamm, B.v. 16.6.2020 – 7 U 96/18 – juris Rn. 31 ff. zum Auflieger eines aus dem Begegnungsverkehr abbiegenden Sattelzugs; vgl. auch LG Berlin, U.v. 19.2.2007 – 24 O 720/05 – BeckRS 2009, 9514: keine Haftung eines ausschwenkenden abbiegenden Sattelzugs, wenn geradeaus fahrendes Kfz ihn aus Entfernung von 100 m erkennen kann und nicht abbremst; OLG Hamm, U.v. 16.12.1993 – 27 U 167/93 – NZV 1994, 399). Wer sonst nach den Verkehrsregeln weiterfahren darf oder anderweitig Vorrang hat, muss nach § 11 Abs. 3 StVO darauf verzichten, wenn es die Verkehrslage erfordert, wobei der den Verzicht in Anspruch nehmende Fahrer darauf nur vertrauen darf, wenn er sich mit dem Verzichtenden verständigt hat. Die allgemeinen Verkehrsregeln sind von jedem Fahrzeugführer zu beachten und setzen keinen Spitzenfahrer voraus. Das Rücksichtnahmegebot gilt auch für Fußgänger. Ein defensives Verkehrsverhalten eines Fußgängers, der einer Begegnung mit einem Lastkraftwagen während des Abbiegevorgangs ausweicht bzw. diesen in sicherer Entfernung abwartet, dient der Vermeidung einer Gefahr und ist kein Beleg für diese.

30

Zu den in die Gesamtbetrachtung einzubeziehenden örtlichen Gegebenheiten hat das Verwaltungsgericht zu Recht das geringe Fußgängeraufkommen auf dem streitgegenständlichen Abschnitt des Gehwegs gezählt. Tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass diese Annahme falsch ist, sind nicht dargetan. Auch auf den vom Beigeladenen zu 3 vorgelegten Lichtbildern sind Fußgänger nicht zu sehen und mit dem nicht belegten Vortrag, Fußgänger würden den Einmündungsbereich meiden und andere Fußwege bevorzugen, ist diese Feststellung nicht in Zweifel gezogen. Weiter ist die gerichtliche Erwägung nachvollziehbar, dass Lastkraftwagen mit mehr als 12 m Länge im Einmündungsbereich sehr langsam fahren müssen, um den Abbiegevorgang bewältigen zu können, und das dort angebrachte Stopp-Schild beachten müssen, und sie deswegen sowie mittels des Verkehrsspiegels von anderen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig zu erkennen sind. Es gibt keinen Anhalt dafür, dass das Gericht dabei „verkannt“ hätte, dass ein Verkehrsspiegel kein Verkehrszeichen ist, wobei schon nicht dargelegt wird, inwiefern dies hier rechtlich von Bedeutung ist. Ebenso wenig hat das Gericht verkannt, dass ein Verkehrsspiegel insbesondere aufgrund der Witterung außer Funktion treten kann und als Sicherungsmittel nicht unumstritten ist. Es ist jedoch vor dem Hintergrund der unter d. dargelegten Grundsätze nicht zu beanstanden, dass es den Spiegel als einen von mehreren Faktoren gewertet hat, der das Kollisionsrisiko reduziere. Dies widerspricht auch nicht der fachlichen Meinung des Beklagten, der einen Verkehrsspiegel wegen einer möglichen Funktionsbeeinträchtigung durch Witterung o.ä. für „eingeschränkt“ „sinnhaft“ erachtet hat. Entgegen der Behauptung des Beigeladenen zu 3 ist das Gericht in diesem Zusammenhang (UA S. 13 f.) nicht von einer konkreten Kollisionsgefahr ausgegangen. Vielmehr hat es mehrere Faktoren aufgeführt, die aus seiner Sicht

gegen eine konkrete bzw. eine das allgemeine Risiko erheblich übersteigende Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO sprächen. In diesem Zusammenhang durfte das Verwaltungsgericht auch in Rechnung stellen, dass trotz der seit vielen Jahren weitgehend unveränderten Situation Unfälle mit der Beteiligung von Fußgängern und Fahrzeugen mit mehr als 12 m Länge nicht bekannt geworden sind (vgl. BayVGH, B.v. 29.1.2021 – 11 ZB 20.1020 – juris Rn. 23). Dabei hat es die obergerichtliche Rechtsprechung, wonach die Annahme einer Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO keinen bereits eingetretenen und keinen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eintretenden Schaden voraussetze, nicht verkannt, sondern diese sogar ausdrücklich zitiert.

31

Ferner hat der Beigeladene zu 3 auch die gerichtliche Annahme, der Schwerlastverkehr an der streitgegenständlichen Einmündung sei gering und gesonderte Zahlen für Lastkraftwagen mit mehr als 12 m Länge lägen nicht vor, nicht substantiiert in Zweifel gezogen. Dabei konnte sich das Verwaltungsgericht auf die Auskunft des Landratsamts Fürth vom 6. Juli 2021 und die des Staatlichen Bauamts in der mündlichen Verhandlung vom 27. September 2022 stützen, die es mit den Angaben der Kläger abgeglichen hat, die keine anderweitigen Erkenntnisse ergaben. In diesem Zusammenhang hat sich das Gericht auch mit privaten Verkehrszählungen und Fotos von Seiten der Beigeladenen auseinandergesetzt und nachvollziehbar begründet, dass das Ergebnis weder durch die dreistündige Verkehrszählung an der D. Straße/Höhe „A. D.“ am 1. März 2021 durch die Beigeladene zu 1 noch die vom Beigeladenen zu 3 angeführte private Einzelzählung am 20. Juni 2022 zwischen 13:20 und 14:25 Uhr in Frage gestellt wird. Nach der vom Beigeladenen zu 3 vorgelegten Auskunft aus den Zentralen Straßeninformationssystemen vom 8. Februar 2023 ist der Schwerverkehr auf der D. Straße zwischen der FÜ16 und der FÜ19 zwar gestiegen, liegt aber immer noch im geringfügigen Bereich. Schließlich ist bei keiner der Verkehrszählungen die für das Durchfahrtsverbot maßgebliche Anzahl der Lastkraftwagen mit mehr als 12 m Länge oder deren Fahrtrichtung innerhalb der Einmündung erhoben worden.

32

Das Verwaltungsgericht ist ferner nachvollziehbar zu dem Ergebnis gelangt, dass sich weder aus der polizeilichen Stellungnahme vom 20. Dezember 2021 noch aus den vom Beigeladenen zu 3 geschilderten Vorfällen und durch Fahrzeuge verursachten Schäden ein hinreichender Anhalt für eine besondere Gefahr im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ergibt, die das streitgegenständliche Durchfahrtsverbot rechtfertigen würde. Soweit der Beigeladene zu 3 einen Schaden an einer Mauerecke an einem ca. 30 m vor der Einmündung liegenden Nachbargebäude oder Beschädigungen des Nachbarzauns ins Feld führt, ist zum Schadenshergang nichts bekannt, sodass sich die Schäden allenfalls einem hohen Fahrzeug, jedoch nicht zwingend einem Lastkraftwagen mit mehr als 12 m Länge zurechnen lassen. Auch im Zusammenhang mit dem Vortrag, dass es nach der erstinstanzlichen Entscheidung am 26. Juni 2023 im Einmündungsbereich zu einer Kollision zwischen einem Personenkraftwagen und dem Heck eines Lastkraftwagens gekommen sei, ist zur Länge des Lastkraftwagens nichts und zum Unfallhergang wenig mitgeteilt worden. So bleibt u.a. unklar, ob der Fahrzeugführer des Personenkraftwagens seine Pflichten aus § 1 Abs. 1 und 2, § 11 Abs. 3 StVO beachtet hat oder ob der Unfall allein dem Führer des Lastkraftwagens anzulasten ist. Ungeachtet dessen würde ein Zusammenstoß mit einem mehr als 12 m langen Lastkraftwagen in etlichen Jahren nicht die wesentlichen Gegebenheiten ändern, die der erstinstanzlichen Entscheidung zugrunde lagen, und genügt daher nicht, um die Annahme des Verwaltungsgerichts in Zweifel zu ziehen, dass keine Gefahrenlage bestehe, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteige. Ebenso wenig eignen sich die mit Schreiben vom 12. September 2023 vorgelegten Fotos, die zwei beschädigte Personenkraftwagen wiedergeben, als Beleg für Gefahren, die von Fahrzeugen mit mehr als 12 m Länge ausgehen. Es kann dahinstehen, ob die auf Blatt 31 und 75 der Behördenakte zusammengefassten Durchfahrten von Lastkraftwagen und Traktoren überhaupt Verstöße gegen angeordnete Durchfahrtsverbote und das Überfahren von Gehwegen oder der Gegenfahrbahn dokumentieren. Sie widersprechen jedenfalls nicht den Annahmen, die das Verwaltungsgericht seiner Entscheidung zugrunde gelegt hat, und liefern keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Der Beigeladene zu 3 macht zwar zu Recht geltend, dass es nicht seine Aufgabe sei, das Verkehrsgeschehen bzw. Verkehrsverstöße zu dokumentieren. Doch wenn die Dokumentation der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Beklagten die begehrte verkehrsrechtliche Anordnung nicht trägt, geht dies im Rahmen der von ihm beantragten Zulassung der Berufung auch zu seinen Lasten.

Es ist auch nicht hinreichend dargelegt, weshalb die mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/2021 vom 4. Januar 2021 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes eingeführten Schleppkurvenberechnungen aus dem Jahr 2021 zu einer für den Beigeladenen zu 3 günstigen Entscheidung führen würden. Dies ist auch nicht aus einem Abgleich der Außenabmessungen der Bemessungsfahrzeuge und den Schleppkurven 2001 und 2021 zu ersehen. Vielmehr sind die hier maßgeblichen Schleppkurven nach der auch mit Stellungnahme des Beklagten vom 18. Januar 2024 mitgeteilten Aussage des Staatlichen Bauamts Nürnberg vom 10. Januar 2024 nahezu identisch bzw. weitestgehend deckungsgleich. Beide Schleppkurven „Sattelzug“ entsprächen nach wie vor den anerkannten Regeln der Technik und seien gültig. Die Untersuchung sei bereits im erstinstanzlichen Verfahren auch mit den aktuellen Schleppkurven 2021 durchgeführt worden. Macht der Rechtsmittelführer im Rahmen eines Antrags auf Zulassung der Berufung geltend, die Unrichtigkeit des festgestellten Sachverhalts ergebe sich aus neuen Tatsachen oder Beweismitteln, die nicht Gegenstand des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens waren, genügt es zur Darlegung ernstlicher Zweifel nicht, bloße Behauptungen aufzustellen. Neuer Tatsachenvortrag und Beweisangebote sind vielmehr derart zu substantiieren bzw. darzulegen, dass dem Berufungsgericht die summarische Prüfung ermöglicht wird, ob die Erfolgsaussichten der Berufung im Falle der Zulassung offen sind (Seibert in Sodan/Ziekow, VwGO, § 124 Rn. 91 m.w.N.; Rudisile, a.a.O. § 124 Rn. 26k; Kuhlmann in Wysk, VwGO, 4. Aufl. 2025, § 124 Rn. 23; BayVGh, B.v. 11.10.2022 – 15 ZB 22.867 – juris Rn. 46; NdsOVG, B.v. 5.3.2020 – 10 LA 142/18 – juris Rn. 4; SächsOVG, B.v. 23.2.2016 – 3 A 286/14 – juris Rn. 15 m.w.N.). Die bloße Möglichkeit, dass sich – nach weiterer Sachverhaltsaufklärung im Berufungsverfahren – eine (entscheidungserheblich) veränderte Sachlage ergeben kann, genügt für die Zulassung der Berufung nicht. Dabei können im Einzelfall die Anforderungen an die Glaubhaftmachung umso höher sein, je weniger nachvollziehbar ein Unterlassen des Vorbringens in der ersten Instanz ist (vgl. BayVGh, B.v. 5.2.2024 – 11 ZB 23.1360 – juris Rn. 17 m.w.N.; VGh BW, B.v. 7.11.2023 – 2 S 572/23 – juris Rn. 25; NdsOVG, B.v. 12.2.2008 – 5 LA 326/04 – juris Rn. 10; Seibert, a.a.O. § 124 Rn. 91).

34

3. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 3 Halbs. 1, Abs. 2, § 162 Abs. 3 VwGO. § 154 Abs. 2 VwGO gilt auch zugunsten des drittbeteiligten Rechtsmittelführers (Wöckel in Eyermann, VwGO, § 154 Rn. 6). Legt der in erster Instanz unterlegene Hauptbeteiligte wie hier der Beklagte kein eigenes Rechtsmittel ein, so trägt der rechtsmittelführende Drittbeteiligte, hier der Beigeladene zu 3, auch dessen Kosten aus dem Rechtsmittelverfahren; das Gesetz stellt allein auf die Antragstellung, nicht aber darauf ab, auf wessen Seite weitere Beteiligte „materiell“ stehen (vgl. Wöckel, a.a.O.). Die Erstattung der außergerichtlichen Kosten eines Beigeladenen entspricht regelmäßig der Billigkeit, wenn dieser einen Sachantrag gestellt hat und damit wegen § 154 Abs. 3 VwGO ein Kostenrisiko eingegangen ist oder wenn er das Verfahren durch eigenen Tatsachen- oder Rechtsvortrag wesentlich gefördert hat (Schübel-Pfister in Eyermann, VwGO, § 162 Rn. 41; Olbertz in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, § 162 VwGO Rn. 92 f.). Demgemäß sind dem Beigeladenen zu 2, der einen begründeten Zurückweisungsantrag gestellt hat, seine außergerichtlichen Kosten zu erstatten. Die Beigeladene zu 1, die keinen Antrag gestellt hat, trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

35

4. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, § 52 Abs. 1, 2 GKG i.V.m. der Empfehlung in Nr. 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.

36

5. Der Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO). Mit der Ablehnung des Zulassungsantrags wird das angegriffene Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO).