

Sachgebiet:

BVerwGE: ja
Fachpresse: ja

Recht der Verkehrswirtschaft und Verkehrsrecht, ferner des Betriebs von Wasserstraßen sowie der Streitigkeiten über Straßen-Sondernutzungen

Sachgebietsergänzung:

Anordnung eines Parkverbots auf der einer Grundstückszufahrt gegenüber liegenden Straßenseite

Rechtsquelle/n:

GG Art. 20 Abs. 3
StVO § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2, § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Satz 1

Titelzeile:

Begriff der "schmalen Fahrbahn" in § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO genügt den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebots

Stichworte:

Parkverbot; Parken; Parkverbot gegenüber Grundstücksein- und -ausfahrten; unzumutbare Behinderung bei der Zufahrt zum Grundstück; Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über die Anordnung eines Parkverbots; verfassungsrechtliches Bestimmtheitsgebots; Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs; schmale Fahrbahn; Ordnungswidrigkeit.

Leitsätze:

1. Die Regelung des § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO, wonach das Parken auf schmalen Fahrbahnen auch gegenüber von Grundstücksein- und -ausfahrten verboten ist, genügt den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebots.
2. Nach dem Sinn und Zweck von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO ist eine Fahrbahn dann "schmal" im Sinne dieser Regelung, wenn der Berechtigte bei einem Parken von Fahrzeugen auf der seiner Grundstückszufahrt gegenüber liegenden Straßenseite daran gehindert oder unzumutbar dabei behindert wird, in das Grundstück ein- oder von dort auszufahren.
3. Orientierungswert für die Einordnung einer Fahrbahn als "schmal" im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO ist die Unterschreitung einer Fahrbahnbreite von 5,50 m. Die abschließende Einordnung hängt von den für den Betroffenen erkennbaren Umständen des Einzelfalls ab, etwa der Breite eines zum Ein- und Ausfahren zu-



sätzlich zur Fahrbahn nutzbaren Gehwegs und der Übersichtlichkeit und Verkehrsbedeutung der Straße.

Urteil des 3. Senats vom 24. Januar 2019 - BVerwG 3 C 7.17

- I. VG Karlsruhe vom 31. Juli 2014
Az: VG 3 K 1720/13
- II. VGH Mannheim vom 8. März 2017
Az: VGH 5 S 1044/15



Bundesverwaltungsgericht

IM NAMEN DES VOLKES
URTEIL

BVerwG 3 C 7.17
VGH 5 S 1044/15

Verkündet
am 24. Januar 2019

...
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 3. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
auf die mündliche Verhandlung vom 24. Januar 2019
durch die Vorsitzende Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Philipp,
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Liebler und Dr. Wysk,
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Kuhlmann
und den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Kenntner

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 8. März 2017 wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

G r ü n d e :

I

- 1 Der Kläger begehrt die Anordnung eines Parkverbots auf der seiner Grundstückszufahrt gegenüber liegenden Straßenseite.
- 2 Sein Grundstück ist mit einem Wohnhaus und an der Grenze zum Nachbargrundstück mit einer Garage bebaut. Diese Garage liegt etwas zurückversetzt von der Straße und wird durch eine leicht abschüssige Zufahrt erschlossen. Die Bebauung des Grundstücks mit Wohnhaus und Garage erfolgte auf der Grundlage des Kenntnissgabeverfahrens (§ 51 LBO BW); die dem Bauantrag beigefügten Lagepläne und Schnitte sahen keine abschüssige Garagenzufahrt vor.
- 3 Im September 2012 beantragte der Kläger bei der Beklagten, auf der seiner Garage gegenüber liegenden Straßenseite ein Parkverbot einzurichten. Dort würden Fahrzeuge eng hintereinander geparkt, so dass er nur mit Hilfe einer weiteren Person risikolos aus seiner Garage ausfahren könne. Es sei bereits zu Sachschäden an seinem und einem weiteren Fahrzeug gekommen.

- 4 Diesen Antrag lehnte die Beklagte nach einem Ortstermin mit Fahrversuch des Klägers ab. Die Voraussetzungen für die Anordnung eines Parkverbots nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO lägen nicht vor. Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs im Sinne dieser Regelungen seien nicht ersichtlich. Die Straße sei gut einsehbar und verlaufe gerade. Es handele sich auch nicht um eine "schmale Fahrbahn" im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO. Der Fahrversuch habe gezeigt, dass der Kläger bei frühzeitigem Einschlagen des Lenkrads mit einem maximal zweimaligen Rangieren in die Garage ein- und aus ihr herausfahren könne. Außerdem könne der Kläger die Ein- und Ausfahrt durch bauliche Umgestaltungen auf seinem Grundstück verbessern. Den Widerspruch des Klägers wies das Regierungspräsidium Karlsruhe zurück.
- 5 Seine Klage hat das Verwaltungsgericht Karlsruhe abgewiesen, das einen Augenscheintermin mit einem weiteren Fahrversuch des Klägers durchgeführt hat. Zur Begründung heißt es: Die Fahrbahn sei nicht schmal im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO. Diese Einordnung entziehe sich einer allgemeingültigen Beantwortung und einer Grenzziehung durch feste Maßangaben; sie hänge von den Umständen des Einzelfalls ab. Abzustellen sei auf den Zweck der Vorschrift, der darin liege, die bestimmungsgemäße Nutzung von Grundstücksein- und -ausfahrten zu schützen. Damit komme es nicht nur auf die Breite der Fahrbahn selbst an, vielmehr seien auch weitere Umstände zu beachten, wie etwa die Breite des parkenden Fahrzeugs, die Beschaffenheit und Größe der Grundstückszufahrt, der außerhalb der Fahrbahn zur Verfügung stehende Raum sowie die Abmessungen des die Zufahrt benutzenden Fahrzeugs. Die Nutzer müssten gewisse Unbequemlichkeiten in Kauf und deshalb hinnehmen, durch ein gegenüber der Zufahrt geparktes Fahrzeug zu mäßigem Rangieren gezwungen zu sein. Ausgehend davon liege hier keine schmale Fahrbahn vor. Sie sei 5,50 m breit; parke gegenüber der Grundstückszufahrt ein Pkw, verblieben noch 3,60 m. Zu berücksichtigen sei außerdem der Gehweg mit einer Breite von 1,15 m. Die damit zur Verfügung stehenden 4,75 m reichten aus, um mit einem Pkw heute üblicher Größe ohne übermäßiges Rangieren in die Garage ein- und ausfahren zu können. Der Kläger habe beim Augenscheintermin mit einem dreimaligen Rangieren auf die Straße fahren können. Zwar gebe es in der Rechtsprechung Stimmen, die die Zumutbarkeitsschwelle bereits dann überschritten sähen, wenn für einen durchschnittlichen Fahrer mehr als ein- oder

zweimaliges Vor- und Zurücksetzen des Fahrzeugs erforderlich werde. Diese Betrachtungsweise sei bei dem heutigen Straßenverkehr und dem herrschenden Parkdruck aber zu starr; je nach den örtlichen Verkehrsverhältnissen sei auch ein dreimaliges Rangieren noch verkehrsadäquat. Im Übrigen habe die Kammer beim Augenschein den Eindruck gewonnen, ein durchschnittlich geübter Fahrer könne das Ausfahren auch mit zweimaligem Rangieren bewerkstelligen.

- 6 Die Berufung des Klägers hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg zurückgewiesen. Zur Begründung wird ausgeführt: Das Verwaltungsgericht habe die Klage im Ergebnis zu Recht abgewiesen. Als Rechtsgrundlage für den geltend gemachten Anspruch auf Neubescheidung komme nur § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Satz 1 StVO in Betracht. Gründe der Sicherheit und Ordnung, die eine Beschränkung des Straßenverkehrs gegenüber der Garagenzufahrt des Klägers erforderten, lägen nicht vor. Aus § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO ergebe sich kein Parkverbot. Der dort verwendete Begriff der "schmalen Fahrbahn" genüge nicht den aus dem Rechtsstaatsprinzip abzuleitenden Anforderungen an die Bestimmtheit von Rechtsnormen. Die Regelung sei insoweit verfassungswidrig und daher nichtig. Das Bestimmtheitsgebot verlange, gesetzliche Regelungen so zu fassen, dass der Betroffene die Rechtslage so konkret erkennen könne, dass er sein Verhalten danach ausrichten könne. Das sei hier nicht der Fall. Die Straßenverkehrs-Ordnung enthalte keine Legaldefinition des Begriffs "schmal". Auch die Normbegründung sei unergiebig. Die Verwendung des Begriffs in § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO und das Merkmal der "engen Straßenstellen" in § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO vermittelten wegen des unterschiedlichen Schutzzwecks ebenfalls nicht die verfassungsrechtlich gebotene Bestimmtheit. Dem Bestimmtheitserfordernis werde auch nicht genügt, weil der Begriff mittlerweile durch die Rechtsprechung die erforderliche Konturierung erhalten hätte. Gemeinsam sei den Entscheidungen, dass eine Fahrbahn dann als "schmal" im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO angesehen werde, wenn wegen eines auf der gegenüber liegenden Straßenseite geparkten Fahrzeugs ein Rangieren erforderlich sei, um die Garagenzufahrt benutzen zu können. Dabei gehe jedoch die Rechtsprechung der ordentlichen Gerichtsbarkeit, nach der das Parkverbot des § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO bereits greife, wenn mehr als ein einmaliges Rangieren erforderlich werde, von einem deutlich strengeren Maßstab aus als die Verwaltungsgerichtsbarkeit; sie lasse mit einem zwei- oder dreimaligen

Rangieren deutlich mehr Rangiervorgänge zu, bevor sie eine Fahrbahn als "schmal" einstufe. Weise die Rechtsprechung solche Divergenzen auf, könne nicht von einer durch sie herbeigeführten Konkretisierung gesprochen werden. Dass das Parkverbot bußgeldbewehrt sei, erhöhe die Bestimmtheitsanforderungen. Gründe der Sicherheit und Ordnung im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO ergäben sich auch nicht auf der Grundlage einer Würdigung des Einzelfalls. Zwar sei nicht von der Hand zu weisen, dass für den Kläger Erschwernisse beim Ein- und Ausfahren seines 4,92 m langen und 1,86 m breiten Fahrzeugs in und aus seiner Garage bestünden. Nach den Feststellungen des Verwaltungsgerichts sei die nutzbare Rangierfläche bei einem parkenden Fahrzeug nur 4,75 m breit. Der Kläger müsse sich aber entgegenhalten lassen, dass er die Zufahrt zu seiner Garage abschüssig ausgestaltet habe. Das sei von erheblichem Gewicht. Nach den Bauakten sei eine abschüssige Ausführung nicht vorgesehen gewesen. Die veränderte Bauweise bedinge eine Befestigung des Seitenrands des Gehwegs, der zum Haus des Klägers führe; sie beschränke erheblich die Möglichkeit, beim Ein- und Ausfahren aus der Garage frühzeitig einzuschlagen und den neben der Garage liegenden Pkw-Stellplatz des Klägers als Rangierfläche zu nutzen. Der Kläger könnte seine Garagenzufahrt in zumutbarer Weise verbreitern. Danach rechtfertigten auch die weiteren Umstände nicht die Annahme eine unzumutbare Beeinträchtigung seiner öffentlich-rechtlich geschützten Interessen.

- 7 Zur Begründung seiner Revision macht der Kläger geltend: Die Beklagte sei zur Anordnung eines Parkverbots verpflichtet. Die Annahme des Berufungsgerichts, § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO verletze das Bestimmtheitsgebot und sei deshalb unwirksam, verstoße gegen Bundesrecht. Außerdem habe das Berufungsgericht seinen Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt, denn es habe ihm im Berufungsurteil erstmals und überraschend die Umgestaltung seines Grundstücks nahe gelegt. Überdies hätte das Berufungsgericht eine Ortsbesichtigung mit standardisiertem Fahrversuch durchführen müssen. Sie hätte ergeben, dass es sich um eine schmale Fahrbahn handle. Das sei anzunehmen, wenn - wie hier - für das Ausfahren aus dem Grundstück mehr als nur mäßig rangiert werden müsse. Ein dreimaliges Rangieren sei nicht verkehrsadäquat, zumal zu berücksichtigen sei, dass er durch andauernde Praxis mittlerweile überdurchschnittliche Fertigkeiten erworben habe. Es sei schon mehrfach zu Schäden an seinem und an fremden Fahrzeugen gekommen. Aufgrund der fehlerhaften Anwendung

von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO habe das Berufungsgericht auch mit Blick auf § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO verkannt, dass Gründe der Sicherheit und Ordnung ein Parkverbot erforderten. Gegenüber seiner Garagenausfahrt parkten die Fahrzeuge - anders als bei dem erstinstanzlich durchgeführten Ortstermin - häufig mit Abstand zur Bordsteinkante. Vor allem zu den Zeiten, zu denen er üblicherweise ein- oder ausfahren wolle, komme es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Unberücksichtigt sei geblieben, wie sich das Ein- und Ausfahren bei Dunkelheit und schlechtem Wetter gestalte. Fehlerhaft sei das angegriffene Urteil auch, soweit er auf die Heranziehung eines Einweisers verwiesen werde. Ihm stehe nicht immer jemand zur Verfügung. Ebenso wenig müsse er sich entgegenhalten lassen, dass er seine Einfahrt mit zumutbarem Aufwand umgestalten könne.

- 8 Die Beklagte tritt der Revision entgegen. Für einen Normadressaten, der sein Fahrzeug gegenüber der Zufahrt des Klägers parken wolle, sei nicht genau erkennbar, ob es dadurch zu einer Behinderung komme und es sich damit um eine "schmale Fahrbahn" im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO handele. Sei diese Regelung aber unbestimmt und verfassungswidrig, könne auf sie weder eine Sanktion noch die Forderung nach der Einrichtung eines Parkverbots gestützt werden. Der Kläger habe auch sonst keinen Anspruch auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Ihm sei zuzumuten, mit den gegebenen Umständen zu Recht zu kommen.
- 9 Der Vertreter des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht trägt in Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vor: § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO genüge den Anforderungen des Bestimmtheitsgebots, sein Anwendungsbereich lasse sich mit einer Auslegung nach dem Wortlaut sowie nach Sinn und Zweck bestimmen. Im vorliegenden Fall handele es sich um keine "schmale Fahrbahn". Dem Begriff liege auch mit Blick auf den gebotenen Interessenausgleich ein wertendes Element zugrunde, das je nach Situation eine unterschiedliche Auslegung erfordere. Die maßgebliche Zahl der zumutbaren Rangiervorgänge hänge von den örtlichen Umständen ab. Hierzu gehörten das Verkehrsaufkommen und die Sichtverhältnisse. Außerdem sei zu berücksichtigen, welche Fahrzeuge die Zufahrt nutzten; bei Lkw's sei nur eine geringere Zahl von Rangiervorgängen zumutbar. Ausgehend davon sei

dem Kläger ein dreimaliges Rangieren noch zuzumuten. Die Straße sei gut einsehbar und nicht stark frequentiert. Auch bei einem dreimaligen Rangieren seien eine Gefährdung Dritter und eine Staubbildung ausgeschlossen.

II

- 10 Die Revision des Klägers ist unbegründet. Das Berufungsurteil verletzt zwar Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO), soweit es annimmt, § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO sei wegen mangelnder Bestimmtheit der Norm verfassungswidrig und daher nichtig. Doch stellt sich die angegriffene Entscheidung selbst aus anderen Gründen im Ergebnis als richtig dar (§ 144 Abs. 4 VwGO). Der Kläger hat keinen Anspruch auf Anordnung eines Parkverbots. Die Straße im Bereich der Garagenzufahrt des Klägers weist weder eine "schmale Fahrbahn" im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO auf noch bestehen ansonsten Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO, die zu der vom Kläger begehrten erneuten Entscheidung über die Anordnung eines Parkverbots führen.
- 11 1. Rechtsgrundlage für die vom Kläger angestrebte Anordnung eines Parkverbots ist § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO in der zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht geltenden Fassung dieser Vorschriften. 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 begehrten 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.
- 12 Diese Ermächtigung ist zwar primär auf den Schutz der Allgemeinheit gerichtet, sie dient aber auch den privaten Interessen des Straßenanliegers an einer ungehinderten Nutzung seiner Grundstücksein- und -ausfahrt (BVerwG, Urteile vom 22. Januar 1971 - 7 C 48.69 - BVerwGE 37, 112 <114 f.> und vom 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 <235 f.>). 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.

- 13 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.
- 14 Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs 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 gegenüber liegende Straßenseite besteht, dieses normativ angeordnete Parkverbot aber nicht hinreichend erkennbar wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Januar 1971 - 7 C 48.96 - BVerwGE 37, 112 <115>) oder aber von den Parkraum suchenden Verkehrsteilnehmern nicht hinreichend beachtet würde (2.). Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO wären außerdem erfüllt, wenn unabhängig davon sonstige Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs für ein durch straßenverkehrsbehördliche Ermessensentscheidung anzuordnendes Parkverbot streiten würden (3.).
- 15 2. Gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO ist auf schmalen Fahrbahnen das Parken auch gegenüber von Grundstücksein- und -ausfahrten unzulässig. Der vorsätzliche oder fahrlässige Verstoß gegen dieses Verbot ist eine Ordnungswidrigkeit (§ 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO).

- 16 a) Die Regelung des § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO genügt den Anforderungen des Bestimmtheitsgebots aus Art. 20 Abs. 3 GG; sie ist daher entgegen dem Berufungsgericht rechtswirksam. Die gebotene Konkretisierung des Begriffs der "schmalen Fahrbahn" wird zwar noch nicht anhand des Wortlauts, der Entstehungsgeschichte und des Regelungszusammenhangs ermöglicht, in dem diese Norm steht (aa). Die von Verfassungs wegen erforderliche Bestimmtheit vermittelt aber eine Auslegung anhand des Sinns und Zwecks der Vorschrift (bb).
- 17 aa) Eine Legaldefinition des in § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO verwendeten Begriffs der "schmalen Fahrbahn" enthält die Straßenverkehrs-Ordnung nicht. Dem allgemeinen Wortsinn nach bedeutet "schmal" so viel wie "nicht breit", "von geringer Breite oder Ausdehnung". Das allein führt aber noch zu keiner ausreichenden Konkretisierung für die von dem dort normativ angeordneten Parkverbot betroffenen Fahrzeugführer, die es zu beachten haben, und die Behörden und Gerichte, denen es obliegt, eine Zuwiderhandlung zu ahnden.
- 18 Ebenso wenig gibt die Begründung des Ordnungsgebers näheren Aufschluss darüber, was er mit dem von ihm verwendeten Begriff "schmal" genau meint. Er hat mit § 12 Abs. 3 Nr. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565) die bisherige Regelung des § 16 Abs. 1 Nr. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 (RGBl. I S. 1179) abgelöst und erweitert; nach dieser Vorgängerregelung war das Parken (nur) vor Grundstücksein- und -ausfahrten nicht zulässig. Zu § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO heißt es in der amtlichen Begründung lediglich: "Das bisherige Verbot wird, weil unerlässlich, erweitert. Es braucht in der Verordnung nicht gesagt werden, was unter einer schmalen Fahrbahn zu verstehen ist, weil der Zweck der Norm auf der Hand liegt" (VkBl. 1970, 808).
- 19 Aus anderen Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung, die - wie § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO - ebenfalls den Begriff der "schmalen" Fahrbahn oder aber - wie § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO - einen zumindest ähnlichen Begriff enthalten, lässt sich kein hinreichend sicherer Aufschluss für die Auslegung von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO gewinnen.

- 20 Nach § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO muss auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, so langsam gefahren werden, dass mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. Dabei ("jedoch") handelt es sich um eine Verschärfung der nach § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO zu beachtenden (generellen) Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit; nach Satz 4 darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. Doch betrifft die Regelung des § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO anders als § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVG den fließenden Verkehr; geschützt werden sollen durch eine an die geringe Fahrbahnbreite anzupassende Geschwindigkeit entgegenkommende Fahrzeuge. Dementsprechend ist entscheidend dafür, wann eine Fahrbahn im Sinne von § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO als "schmal" einzustufen ist, in erster Linie die Breite der sich auf dieser Fahrbahn begegnenden Fahrzeuge. Nach § 32 Abs. 1 Satz 1 StVZO darf die höchstzulässige Breite bei Kraftfahrzeugen und Anhängern nach Nr. 1 allgemein 2,55 m und nach Nr. 5 bei Personenkraftwagen 2,50 m nicht überschreiten. Daraus ergibt sich bei zwei Fahrzeugen mit der höchstzulässigen Fahrzeugbreite zuzüglich eines Sicherheitsabstands von 0,50 m zur Ermöglichung eines gefahrlosen Begegnungsverkehrs mit 5,50 m eine Fahrbahnbreite, bei deren Unterschreitung ausgehend vom Schutzzweck Anhaltspunkte dafür bestehen, dass es sich um eine "schmale Fahrbahn" handelt (in diesem Sinne etwa OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Dezember 1977 - 1 U 210/77 [ECLI:DE:OLGKARL:1977:1207.1U210.77.0A] - VRS 55, 249). Für § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO sind aber mit Blick auf dessen abweichenden Schutzzweck, die Nutzung einer Grundstücksein- und -ausfahrt zu gewährleisten, neben der Fahrbahnbreite noch weitere Gesichtspunkte von Bedeutung. So kann die Nutzung einer Grundstückszufahrt auch bei einer unter 5,50 m breiten Fahrbahn noch hinreichend leicht möglich sein, etwa wenn hierfür außer der Fahrbahn selbst noch weitere Verkehrs- und Rangierflächen zur Verfügung stehen.
- 21 Für die Präzisierung des Begriffs der "schmalen Fahrbahn" in § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO führt auch ein Blick auf § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO nicht weiter, wonach das Halten an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen unzulässig ist. Bereits der Umstand, dass der Normgeber im selben Paragraphen der Straßenverkehrs-Ordnung unterschiedliche Begriffe verwendet hat, deutet darauf hin, dass die Begriffe der "schmalen Fahrbahn" in § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2

StVO und der "engen Straßenstelle" im Sinne von § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO nicht deckungsgleich sind (so auch Müther, in: Freymann/Wellner, jurisPK-StrVerkR, 1. Aufl. 2016, § 12 StVO Rn. 43; Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 12 StVO Rn. 47). Hinzu kommt auch hier der von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO abweichende Schutzzweck des § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO; dieses Haltverbot soll ausreichenden Raum für den fließenden Verkehr sicherstellen (vgl. Heß a.a.O.). Dementsprechend greifen auch in Bezug auf § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO die Einwände, die im Zusammenhang mit § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO bereits dargestellt wurden.

- 22 bb) Doch führt eine Auslegung anhand des Sinns und Zwecks von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO zu einer den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebots genügenden Konkretisierung des Begriffs der "schmalen Fahrbahn". Seit der Einfügung des zweiten Halbsatzes durch die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 und damit seit knapp 50 Jahren hatten die Gerichte der ordentlichen und der Verwaltungsgerichtsbarkeit den Begriff der "schmalen Fahrbahn" in § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO häufig auszulegen und die Bestimmung anzuwenden. Bislang waren weder die damit befassten Gerichte noch die Literatur zu der Auffassung gelangt, dass diese Regelung wegen mangelnder Bestimmtheit verfassungswidrig sei. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hatte dies in seinen vorangegangenen Entscheidungen ebenfalls nicht angenommen (vgl. etwa VGH Mannheim, Urteil vom 26. April 2002 - 5 S 108/02 [ECLI:DE:VGHBW:2002:0426.5S108.02.0A] - VRS 104, 71). Auch der erkennende Senat hat bis dato keine Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der Regelung geäußert, sie vielmehr für anwendbar gehalten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Juli 1997 - 3 B 129.97 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 36). Daran ist festzuhalten.
- 23 (1) Nach dem im Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) gründenden Bestimmtheitsgebot müssen gesetzliche Regelungen - und ebenso Rechtsverordnungen wie die hier zu beurteilende Straßenverkehrs-Ordnung - so gefasst sein, dass der Betroffene seine Normunterworfenheit und die Rechtslage so konkret erkennen kann, dass er sein Verhalten daran auszurichten vermag. Die Anforderungen an die Normenklarheit sind dann erhöht, wenn die Unsicherheit bei der Beurteilung der Gesetzeslage die Betätigung von Grundrechten

erschwert (BVerfG, Beschluss vom 9. April 2003 - 1 BvL 1/01, 1 BvR 1749/01 [ECLI:DE:BVerfG:2003:ls20030409.1bvl000101] - BVerfGE 108, 52 <75> m.w.N.). Das Gebot hinreichender Bestimmtheit zwingt den Gesetzgeber indes nicht dazu, den Tatbestand mit genau fassbaren Maßstäben zu umschreiben. Es liegt in der ihm bei der Normsetzung eingeräumten Gestaltungsfreiheit, auch unbestimmte Rechtsbegriffe zu verwenden (BVerfG, Beschluss vom 9. Mai 1989 - 1 BvL 35/86 - BVerfGE 80, 103 <108>). Dies kann notwendig werden, um der sonst nicht zu bewältigenden Vielgestaltigkeit des Lebens Herr zu werden (BVerfG, Beschlüsse vom 30. November 1955 - 1 BvL 120/53 - BVerfGE 4, 352 <358> und vom 22. Juni 1960 - 2 BvR 125/60 - BVerfGE 11, 234 <237>). Umgekehrt ist der Normgeber gehalten, seine Vorschriften so bestimmt zu fassen, wie dies nach der Eigenart der zu ordnenden Lebenssachverhalte mit Rücksicht auf den Normzweck möglich ist. Die Notwendigkeit der Auslegung einer gesetzlichen Begriffsbestimmung nimmt ihr noch nicht die Bestimmtheit, die der Rechtsstaat fordert (BVerfG, Beschluss vom 31. Mai 1988 - 1 BvR 520/83 - BVerfGE 78, 214 <226>); die Ausfüllung ist eine herkömmliche und anerkannte Aufgabe der Rechtsanwendungsorgane (BVerfG, Beschluss vom 9. Mai 1989 - 1 BvL 35/86 - BVerfGE 80, 103 <108> m.w.N.).

- 24 Für den nach dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatz zu fordernden Grad an Bestimmtheit ist von Bedeutung, dass die Straßenverkehrs-Ordnung der Regelung von Massenvorgängen dient und mit ihren rechtlichen Vorgaben einer Vielzahl unterschiedlicher Situationen und Einzelumstände Rechnung tragen muss. Damit erweist sich die Verwendung von unbestimmten Rechtsbegriffen als unverzichtbar (vgl. etwa König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, Einleitung Rn. 78 mit weiteren Beispielen). Bereits die amtliche Begründung zur Straßenverkehrs-Ordnung weist darauf hin, dass in diesem Regelwerk zwar grundsätzlich einfache, der Allgemeinheit geläufige Begriffe verwendet werden sollten, unerläuterte, abstrakte Begriffe freilich nicht gänzlich zu vermeiden seien (VkB1. 1970, 797 <799>).
- 25 Hinzu kommt, dass § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO nicht einseitig die Belange desjenigen schützt, der eine Grundstückszufahrt bestimmungsgemäß in berechtigter Weise nutzen will. Bei der Auslegung von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO sind vielmehr dieses Interesse des Grundstückseigentümers und weiterer Berechtigter an der

Nutzung der Grundstückszufahrt mit dem Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer zu einem Ausgleich zu bringen, die der Grundstückszufahrt gegenüber liegende 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 (so auch OVG Münster, Urteil vom 8. März 1993 - 13 A 403/92 - juris Rn. 30 f.; OLG Frankfurt, Beschluss vom 18. Februar 1980 - 1 Ws [B] 26/80 OWiG [ECLI:DE:OLGHE:1980:0218.1WS.B26.80OWIG.0A] - VRS 58, 368 <370 f.> jeweils m.w.N.).

- 26 (2) Der Sinn und Zweck des durch § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO unmittelbar normativ angeordneten Parkverbots liegt darin sicherzustellen, dass die Berechtigten, also der Grundstückseigentümer und sonstige "Anlieger" (etwa Mieter oder Kunden bei Gewerbebetrieben), die Grundstückszufahrt in zumutbarer Weise bestimmungsgemäß nutzen können (vgl. BGH, Beschluss vom 4. März 1971 - 4 StR 535/70 - BGHSt 24, 111 <juris Rn. 6 zur Vorgängerregelung in § 16 Abs. 1 Nr. 5 StVO a.F.>). Ausgehend davon 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 gegenüber liegenden Straßenseite daran gehindert oder in erheblichem Maße behindert wird, in das Grundstück ein- oder von dort auszufahren (vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Januar 1971 - 7 C 48.69 - BVerwGE 37, 112 <115 f.>).
- 27 In diesem Verständnis vom Sinn und Zweck der Regelung besteht grundsätzliche Übereinstimmung in Rechtsprechung und Literatur. Die Rechtsprechung der Bußgeldsenate bei den Oberlandesgerichten macht die Einordnung einer Fahrbahn als "schmal" im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO davon abhängig, ob der Berechtigte die Grundstücksein- und -ausfahrt noch unter einem mäßigen Rangieren benutzen kann; ein mäßiges Rangieren wird mit Blick auf die zunehmende Parkraumnot als zumutbar erachtet, hingegen ein "schwieriges Rangieren" nicht mehr (vgl. etwa OLG Hamm, Beschluss vom 13. April 1978 - 4 Ss OWi 1962/77 - VRS 55, 459 <460>; OLG Frankfurt, Beschluss vom 18. Februar 1980 - 1 Ws [B] 26/80 OWiG - VRS 58, 368 <372>; OLG Saarbrücken, Beschluss vom 25. Februar 1994 - Ss [Z] 227/93 [ECLI:DE:OLGSL:1994:0225.SS.Z227.93.0A] - VRS 87, 225 <226>). Dem dort verwendeten Abgren-

zungsmerkmal eines "mäßigen" oder "schwierigen" Rangierens liegt aber keine andere Herangehensweise zugrunde als bei der Schwelle der "erheblichen Behinderung", die die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung verwendet.

- 28 (3) Auf dieser Grundlage ist eine Konkretisierung des Begriffs der "schmalen Fahrbahn" möglich, die dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheiterfordernis gerecht wird. Als Orientierungswert kann davon ausgegangen werden, dass eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m nicht "schmal" ist.
- 29 Das folgt zum einen aus dem - bereits dargestellten - Umstand, dass nach § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 StVZO die höchstzulässige Breite bei Personenkraftwagen 2,50 m nicht überschreiten darf. Das macht bei Hinzurechnung eines Sicherheitsabstands von rund 0,50 m für die Ermöglichung eines reibungslosen Begegnungsverkehrs eine Breite der Fahrbahn von 5,50 m erforderlich (vgl. dazu OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Dezember 1977 - 1 U 210/77 - VRS 55, 249 <250>). Zum gleichen Orientierungswert führt die Erwägung, dass 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 (vgl. Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 12 StVO Rn. 47).
- 30 Allerdings kann dieser Orientierungswert nicht absolut gesetzt werden. Soweit als dessen Ausgangspunkt die höchstzulässige Fahrzeugbreite herangezogen wird, bleibt ansonsten außer Acht, dass für den Platzbedarf beim Ein- und Ausfahren ebenso auch der Wendekreis und die Länge des betreffenden Fahrzeugs von Bedeutung sind. Und auch ein schematisches Abstellen auf den halben Wendekreis greift zu kurz, weil zusätzlich u.a. zu berücksichtigen ist, inwieweit bereits auf dem Grundstück selbst zum Einbiegen auf die Fahrbahn angesetzt werden kann (vgl. Heß a.a.O.).
- 31 Daher sind für die Auslegung von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO nach dem Sinn und Zweck der Regelung für die Einstufung einer Fahrbahn als "schmal" neben diesem Orientierungswert die weiteren örtlichen Verhältnisse von Bedeutung, die sich auf die Leichtigkeit und Sicherheit der Nutzung einer Grund-

stückszufahrt auswirken (so die oberlandesgerichtliche Rechtsprechung; ebenso - bis auf das Berufungsurteil - auch die überwiegende verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung, vgl. etwa VGH München, Beschluss vom 21. Dezember 2005 - 11 CS 05.1329 [ECLI:DE:BAYVGH:2005:1221.11CS05.1329.0A] - juris Rn. 39; OVG Münster, Urteil vom 8. März 1993 - 13 A 403/92 - juris Rn. 26; Molketin, NZV 2000, 147 <148>). Da es sich bei § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO um ein normativ angeordnetes Parkverbot handelt, das auch ohne zusätzliche Anbringung von Verkehrszeichen zu beachten ist, sind allerdings nur solche Umstände berücksichtigungsfähig, die für den Betroffenen, der sein Fahrzeug gegenüber einer Grundstückszufahrt parken will, auch erkennbar sind.

32 Einzubeziehen in die Bewertung ist deshalb neben der Breite der Fahrbahn auch die für ein Ein- und Ausfahren nutzbare Fläche eines vor der Grundstückszufahrt verlaufenden Gehwegs. Zwar sind gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 StVO von Fahrzeugen die Fahrbahnen zu nutzen und der Gehweg ist - wie schon der Name sagt - keine Fahrbahn. Doch lässt das Straßenverkehrsrecht die Benutzung des Gehwegs aus verkehrsbedingten Gründen zu, wie etwa zum Ein- und Ausfahren an Grundstücken (s. u.a. Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 2 StVO Rn. 21 m.w.N.; vgl. auch VGH München, Beschluss vom 21. Dezember 2005 - 11 CS 05.1329 - juris Rn. 46). Ein Gehweg darf unter Durchbrechung des sich aus § 2 Abs. 1 Satz 1 StVO ergebenden Grundsatzes überfahren werden, wenn ein Grundstück nur auf diese Weise mit Fahrzeugen zu erreichen ist (vgl. BGH, Beschlüsse vom 27. Juni 1985 - 4 StR 766/84 - BGHSt 33, 278 <281> und vom 4. März 1971 - 4 StR 535/70 - BGHSt 24, 111 <juris Rn. 6>).

33 Zu Unrecht meint der Kläger, er müsse sich nicht auf das Fahren über den Bürgersteig verweisen lassen und ebenso wenig auf ein Rangieren, da § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO eine geradlinige Ausfahrt schütze. Hierfür stützt er sich auf den Beschluss des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 30. November 1989 - 5 Ss [OWi] 438/89 - (VRS 78, 367). Dieser Beschluss enthält zwar die Aussage, dass § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO die geradlinige Zufahrt zum Grundstück schütze und sich der Benutzer der Einfahrt nicht auf das Ein- oder Ausfahren über andere Flächen, etwa den Bürgersteig, verweisen lassen müssen (a.a.O. S. 368). Doch bezieht sich dies auf eine gänzlich abweichende Fallgestaltung. In

jenem Fall war nicht gegenüber, sondern direkt vor der Grundstückszufahrt geparkt worden. Gemeint hat das Oberlandesgericht somit, dass vom Nutzer der Zufahrt nicht verlangt werden kann, dass er auf dem Bürgersteig um das vor der Zufahrt geparkte Fahrzeug herumfahre. Für den hier zu entscheidenden Fall des Parkens auf der der Zufahrt gegenüber liegenden Straßenseite und eines stets notwendigen Überquerens des Gehweges, um von der Garage auf die Fahrbahn gelangen zu können, kann der Kläger aus dieser Aussage des Oberlandesgerichts Düsseldorf daher nichts für sich gewinnen.

- 34 Neben einem für das Ein- und Ausfahren nutzbaren Gehweg sind nach dem Sinn und Zweck von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO auch die weiteren Verkehrsflächen in die Betrachtung einzubeziehen, die dem Benutzer hierfür zur Verfügung stehen, also etwa die Breite und Tiefe der Grundstückszufahrt selbst sowie weiterer Flächen, soweit sie ein Rangieren des Ein- oder Ausfahrenden bereits auf dem eigenen Grundstück ermöglichen.
- 35 Soweit für notwendig werdende Rangiervorgänge auch die Fahrbahn selbst und damit der öffentliche Straßenraum in Anspruch genommen wird, ist außerdem die Übersichtlichkeit der Straße von Bedeutung. Ist die Fahrbahn im Bereich der Grundstückszufahrt gerade und übersichtlich, ist wegen der dadurch verringerten Unfallgefahr ein (weiteres) Rangieren eher zumutbar, als das bei einer unübersichtlichen Streckenführung der Fall ist (so - wie das Berufungsgericht - auch VGH München, Beschluss vom 2. August 2012 - 11 ZB 12.199 [ECLI:DE: BAYVGH:2012:0802.11ZB12.199.0A] - juris Rn. 20). Zu berücksichtigen sind darüber hinaus die Verkehrsfunktion und -bedeutung der Straße, auf die die Grundstückszufahrt führt. Findet dort dichter Durchgangsverkehr statt, führen Rangiervorgänge, für die auch die Fahrbahn selbst in Anspruch genommen werden muss, zu größeren Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als dann, wenn es sich um eine Straße untergeordneter Verkehrsbedeutung, etwa um die Erschließungsstraße in einem Wohngebiet handelt. Die Zahl der zumutbaren Rangiervorgänge ist daher mit Blick auf die Pflicht der Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme (§ 1 Abs. 2 StVO) im ersten Fall niedriger anzusehen als im zweiten Fall. Eine feste Höchstgrenze zumutbarer Rangiervorgänge kann insoweit nicht festgelegt werden.

- 36 Maßstab für die Zahl der für das Ein- oder Ausfahren in das oder aus dem Grundstück erforderlich werdenden Rangiervorgänge ist - wie auch sonst im Straßenverkehrsrecht - ein durchschnittlicher Kraftfahrer (so zu den Anforderungen an die Erkennbarkeit einer durch ein Verkehrszeichen verlautbarten Regelung nach dem Sichtbarkeitsgrundsatz: BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 - 3 C 18.07 - BVerwGE 130, 383 Rn. 16; BGH, Urteil vom 8. April 1970 - III ZR 167/68 - NJW 1970, 1126 f.; unmittelbar zu § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO: VGH München, Beschluss vom 21. Dezember 2005 - 11 CS 05.1329 - juris Rn. 45 und Urteil vom 12. Januar 1998 - 11 B 96.2895 [ECLI:DE:BAYVGH:1998:0112.11B96.2895.0A] - VRS 95, 157 <juris Rn. 30>; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 26. April 2002 - 5 S 108/02 - VRS 104, 71 <juris Rn. 22>; Molketin, NZV 2000, 147 <148>).
- 37 Von einer erheblichen Behinderung der Nutzung einer Grundstückszufahrt im oben genannten Sinne ist auch dann auszugehen, wenn ein sicheres Ein- und Ausfahren in der Regel nur unter Hinzuziehung eines Einweisers möglich ist. Zwar hat sich nach § 10 Abs. 1 Satz 1 StVO, wer aus einem Grundstück auf die Straße einfahren will, so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen. Diese Vorschrift betrifft aber eine konkrete gefahrgeneigte Situation. Ihr kann nicht die Wertung entnommen werden, dass entsprechende Hilfestellungen einem Straßenanlieger grundsätzlich - also auch ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer - und dauerhaft zugemutet werden können. Im Übrigen bedeutete dies, dass ein Anlieger ohne Einweiser an der Nutzung seiner Zufahrt gehindert wäre.
- 38 b) Ausgehend von diesen Grundsätzen ist die Anliegerstraße im Bereich der Grundstückszufahrt des Klägers keine "schmale" Fahrbahn im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO. Infolge dessen besteht auf der gegenüber liegenden Straßenseite kein durch diese Vorschrift normativ angeordnetes Parkverbot.
- 39 aa) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts, das sich unter anderem auf die vom Verwaltungsgericht bei dessen Augenschein gewonnenen Erkenntnisse gestützt und dessen Feststellungen in Bezug genommen hat (UA S. 21 oben), ist die Fahrbahn im Bereich der Grundstückszufahrt des Klägers 5,50 m breit und

damit für das Ein- und Ausfahren grundsätzlich ausreichend. Dass der Kläger hierbei gleichwohl unzumutbar behindert wird, wenn ein Fahrzeug auf der seiner Grundstückszufahrt gegenüber liegenden Seite parkt, ergibt sich aus den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht. Die zum Ein- und Ausfahren nutzbare Verkehrsfläche weist dann noch eine Breite von 4,75 m auf (3,60 m verbleibende Fahrbahnbreite, zuzüglich der Breite des Gehwegs von 1,15 m). Festgestellt hat das Berufungsgericht darüber hinaus, dass es sich bei der Straße, auf die die Grundstückszufahrt des Klägers führt, um eine das Wohngebiet erschließende Straße von untergeordneter Bedeutung handele, bei der dichter Verkehr nicht zu erwarten sei; dies gelte selbst dann, wenn man mit dem Kläger davon ausgehe, dass in den Stoßzeiten morgens und abends erheblicher Verkehr vorhanden sein sollte (UA S. 22). Dass die Straße im Bereich der Grundstückszufahrt des Klägers gerade verläuft und gut einsehbar ist, ist unstrittig. Dem Kläger war es bei den beiden Fahrproben, die von ihm im Verwaltungsverfahren und im Rahmen des erstinstanzlichen Augenscheintermins durchgeführt wurden, jeweils möglich, bei einem auf der seiner Garagenzufahrt gegenüber liegenden Straßenseite geparkten Pkw mit einem dreimaligen Rangieren aus seiner Garage auf die Straße zu gelangen, ohne dass es zu Schäden an seinem oder einem anderen Fahrzeug kam. Schließlich hat das Berufungsgericht festgestellt, dass der Kläger bei der Errichtung der Garage und seines Hauses, die nicht auf der Grundlage einer förmlichen Baugenehmigung, sondern nach dem Kenntnisgabeverfahren gemäß § 51 LBO BW erfolgt waren (UA S. 2), die Garagenzufahrt entgegen den Zeichnungen in den Bauakten abschüssig gestaltet hat. Diese veränderte Bauausführung hatte eine Befestigung des Seitenrandes des zum Haus des Klägers führenden Gehwegs zur Folge. Sie schränkt die Möglichkeit erheblich ein, beim Ein- und Ausfahren aus der Garage das Lenkrad frühzeitig einzuschlagen und den Pkw-Parkplatz neben der Garage als zusätzliche Rangierfläche zu nutzen (UA S. 21).

40 bb) Die vom Kläger hiergegen erhobenen Verfahrensrügen sind unbegründet.

41 Das Berufungsgericht hat keinen Verfahrensfehler dadurch begangen, dass es nicht selbst einen weiteren Augenscheintermin durchgeführt hat. Die Prozessbevollmächtigten des Klägers haben im Berufungsverfahren keinen entsprechenden Beweisantrag gestellt; dem Berufungsgericht musste sich das Erfor-

dernis eines solchen Augenscheintermins wegen des bereits vorliegenden umfangreichen Erkenntnismaterials - u.a. den Lageplänen, den Lichtbildern, dem Video des im Verwaltungsverfahren durchgeführten Fahrversuchs und dem Protokoll des durch das Verwaltungsgericht durchgeführten Augenscheintermins - auch nicht aufdrängen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Juli 1997 - 3 B 129.97 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 36). Ebenso wenig ergibt sich ein Verfahrensfehler daraus, dass der vom Kläger geforderte "standardisierte Fahrversuch" nicht durchgeführt wurde. Auch insoweit war seitens des Klägers im Berufungsverfahren kein förmlicher Beweisantrag gestellt worden; außerdem konnte der Kläger nicht aufzeigen, welche Standards für diesen Fahrversuch gelten sollten (vgl. UA S. 20). Eine entsprechende Beweiserhebung musste sich dem Berufungsgericht danach auch nicht aufdrängen.

- 42 Schließlich dringt der Kläger auch mit seiner Rüge nicht durch, das Berufungsgericht habe gegen das Gebot rechtlichen Gehörs verstoßen, indem es ihm erst im Rahmen der Berufungsentscheidung nahe gelegt habe, eine bestimmte Umgestaltung seines Grundstücks vorzunehmen. Hierbei handelt es sich um keinen für die Beteiligten überraschenden Gesichtspunkt, der deshalb eines vorherigen gerichtlichen Hinweises bedurft hätte. Die Beklagte hatte bereits im Ausgangsbescheid vom 28. Februar 2013 darauf abgestellt, dass die Ein- und Zufahrt durch bauliche oder sonstige Umgestaltungen auf dem Grundstück verbessert werden könne (S. 5 des Bescheids). Dasselbe Argument hatte auch Eingang in den Widerspruchsbescheid vom 12. Juni 2013 gefunden (dort ebenfalls S. 5).
- 43 cc) Nach diesen im Revisionsverfahren bindenden tatsächlichen Feststellungen (§ 137 Abs. 2 VwGO) kann der Kläger nicht mit Erfolg geltend machen, er werde bei einem auf der seiner Grundstückszufahrt gegenüber liegenden Straßenseite geparkten Fahrzeug in unzumutbarer Weise bei der Nutzung seiner Grundstückszufahrt behindert.
- 44 Zwar ist auch das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gekommen, dass für den Kläger beim Ein- und Ausfahren seines 4,92 m langen und 1,86 m breiten Fahrzeugs in und aus seiner Garage Erschwernisse bestehen (UA S. 21). Doch war es ihm bei beiden Fahrversuchen jedenfalls mit einem dreimaligen Rangieren auch ohne einen Einweiser möglich, auf die Straße auszufahren, ohne Schäden am

eigenen oder fremden Fahrzeugen zu verursachen. Damit ist dem Kläger eine Nutzung seiner Grundstückszufahrt möglich, wenn auch unter erschwerten Bedingungen. Die Grenze einer unzumutbaren Behinderung oder Erschwernis ist hier nicht erreicht. Mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse und die weiteren Umstände des Einzelfalls sind dem Kläger drei Rangiervorgänge noch zumutbar. Er hat nach den Feststellungen des Berufungsgerichts durch die abschüssige Anlage seiner Garagenzufahrt selbst erheblich dazu beigetragen, dass sich die Benutzung seiner Zufahrt so schwierig gestaltet. Diese Erschwernisse liegen in seinem Verantwortungsbereich. Er kann sie daher nicht heranziehen, um - zu Lasten der Allgemeinheit auf der Fahrbahn zur Verfügung stehenden Parkraums - eine für ihn bestehende unzumutbare Behinderung zu begründen.

- 45 Unzumutbare Erschwernisse ergeben sich für den Kläger auch nicht daraus, dass es in der Vergangenheit beim Ausparken schon zu Schäden an seinem und einem anderen Fahrzeug gekommen ist. Er macht auch selbst nicht geltend, dass ein Ein- und Ausfahren ohne Schadenseintritt gänzlich unmöglich ist. Vielmehr belegen die beiden vom Kläger erfolgreich absolvierten Fahrproben, dass ein schadensfreies Ausfahren auf die Straße bei vorsichtiger Fahrweise und umsichtigen Rangieren auch ohne einen Einweiser möglich ist. Der "Verwertung" dieser Fahrproben steht nicht entgegen, dass der Kläger durch andauernde und langjährige Praxis mittlerweile - wie er geltend macht - eine besondere Expertise und Routine beim Ausfahren entwickelt habe. Die gewonnene Fahrpraxis darf bei der im Rahmen von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO vorzunehmenden Wertung berücksichtigt werden.
- 46 Schließlich handelt es sich bei der Straße um eine das Wohngebiet erschließende Anliegerstraße untergeordneter Bedeutung, so dass auch bei drei Rangiervorgängen noch keine unangemessene Behinderung des fließenden Verkehrs auf der Fahrbahn entsteht.
- 47 3. Sonstige Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, die dem Kläger nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO einen Anspruch auf erneute Bescheidung seines Antrags auf Anordnung eines Parkverbots vermitteln könnten, wurden von ihm nicht dargetan und sind auch sonst nicht ersichtlich.

48 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

Dr. Philipp

Liebler

Dr. Wysk

Dr. Kuhlmann

Dr. Kenntner