
Datum: 02.11.2022
Gericht: Verwaltungsgericht Köln
Spruchkörper: 18. Kammer
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 18 L 1522/22
ECLI: ECLI:DE:VGK:2022:1102.18L1522.22.00

Rechtskraft: nicht rechtskräftig

Tenor:

1. Die aufschiebende Wirkung der Klage 18 K 5288/22 der Antragsteller zu 3. – 5. gegen die die Bewohnerparkzone „Pauli“ schaffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen der Antragsgegnerin vom 3. März 2021 wird angeordnet. Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt.

Von den Gerichtskosten tragen die Antragsteller zu 1. und 2. je 1/5 und die Antragsgegnerin 3/5. Die außergerichtlichen Kosten der Antragsteller zu 3. – 5. trägt die Antragsgegnerin. Die außergerichtlichen Kosten der Antragsgegnerin tragen die Antragsteller zu 1. und 2. je zu 1/5. Im Übrigen findet eine Kostenerstattung nicht statt.

2. Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 12.500,- Euro festgesetzt.

Gründe

1

I.

2

Die Antragsteller wenden sich im Wege des vorläufigen Rechtsschutzes gegen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen der Antragsgegnerin, mit denen sie

3

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen von öffentlichen Stellplätzen in der Parkraumbewirtschaftungszone „Pauliviertel“ sowie Parkbevorrechtigungen für Bewohner angeordnet hat.

Der Antragsteller zu 1. produziert Walzen auf einem an der T. Straße in L. gelegenen Grundstück in L. -C. . Dieses Werksgelände pachtet er von dem Antragsteller zu 2., dem Grundstückseigentümer. Die Antragsteller zu 3. – 5. sind Mitarbeiter des Antragstellers zu 1. und arbeiten auf dem Werksgelände. Dieses erreichen die Antragsteller zu 3. – 5. von ihrem jeweiligen Wohnort aus per PKW und nutzen das öffentliche Straßenland der Antragsgegnerin zum Parken ihrer Kraftfahrzeuge. 4

Die hier streitgegenständlichen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen erstrecken sich auf Gemeindestraßen in L. -C. im Straßenkarree B. Straße, N---weg , T. Straße und F. Straße. Die ersten drei genannten Straßen unterliegen der Parkraumbewirtschaftung auf nur einer Straßenseite, die F. Straße im maßgeblichen Abschnitt beidseitig. Sämtliche innerhalb des Karrees liegenden Gemeindestraßen unterliegen vollständig der Parkraumbewirtschaftung. 5

Der von der Parkraumbewirtschaftungszone umfasste Bereich liegt zu weit überwiegendem Teil nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans. Im Flächennutzungsplan der Antragsgegnerin ist der Bereich überwiegend als Wohnbaufläche (insb. der südliche und östliche Teil), in Teilen jedoch auch als gemischte Baufläche, als Gemeinbedarfsfläche und als Gewerbefläche (der nordwestliche Teil) ausgewiesen. Das Grundstück der Antragsgegnerin zu 2. liegt außerhalb der Parkraumbewirtschaftungszone und nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans. Der Flächennutzungsplan schreibt dort eine Industriefläche fest. 6

Bereits mit Beschluss vom 15. Juni 2009 beauftragte die Bezirksvertretung Lindenthal die Verwaltung der Antragsgegnerin mit der Planung zur Verbesserung der Verkehrssituation in L. -C. dahingehend, dass eine Vervollständigung der Parkraumbewirtschaftung auf der B. Straße in L. -C. in Verbindung mit Anwohnerparken in den anliegenden Wohnvierteln verwirklicht werden sollte (Beschluss zum Antrag 0960/2009). Hiervon umfasst ist ein Teil des sog. „Pauliviertels“, einem nördlich der B. Straße innerhalb des Straßenkarrees liegenden, der Wohnnutzung dienenden Gebiets, das entgegen der Begrifflichkeit kein eigenes Stadtviertel ist. Am 17. März 2010 nahm die Antragsgegnerin eine erste Verkehrserhebung des dortigen Parkverkehrs vor. 7

In den Folgejahren wandten sich Bewohner des Pauliviertels vereinzelt an die Antragsgegnerin und baten aufgrund von hohen Parkdrucks um die Einrichtung von Bewohnerparkbereichen. 8

Unter dem 21. Dezember 2017 beauftragte die Antragsgegnerin ihr Fachamt 663/13 mit der Durchführung einer Verkehrserhebung des ruhenden Verkehrs. Neben der Erfassung der Stellplatzanzahl (blockseitenweise, nutzungsdifferenziert und nach Gesamtzahl) sollte an einem Werktag um 11:00 Uhr, 17:00 Uhr und 24:00 Uhr die Zahl der auf den öffentlichen Stellplätzen geparkten Fahrzeuge ermittelt werden. 9

Am 5. Juli 2018 führte die Antragsgegnerin die Verkehrserhebung innerhalb des vorgenannten Straßenkarrees durch. Die unter dem 25. Juli 2018 übermittelte Auswertung der Parkraumerhebung enthält mehrere händische Korrekturen, ausweislich derer punktuell mehr oder weniger öffentliche Stellplätze als in der vorhandenen und unter dem 21. Dezember 2017 zugleich übermittelten elektronischen Aufstellung vorhanden waren. Die 10

Antragsgegnerin errechnete auf der Grundlage von nunmehr noch 961 zur Verfügung stehenden öffentlichen Stellplätzen Auslastungen von 103 % im Zeitraum 10:00 – 11:00 Uhr (991 geparkte Fahrzeuge), von 100 % im Zeitraum 16:00 – 17:00 Uhr (965 geparkte Fahrzeuge) und von 103 % im Zeitraum 22:00 – 23:00 Uhr (989 geparkte Fahrzeuge).

Mit E-Mail vom 16. September 2019 teilte der Sachgebietsleiter Parkraumkonzepte der Antragsgegnerin behördenintern mit, dass ihm die „KFZ-Halterzahlen“ aus dem Pauliviertel unbekannt seien und erfragte die Zahl der dortigen privaten Stellplätze/Garagen. 11

Die Antragsgegnerin arbeitete auf Grundlage der Parkraumerhebung die Beschlussvorlage 3728/2019 aus und schlug der Bezirksvertretung Lindenthal unter anderem die „Einrichtung des Bewohnerparkgebietes ‚Pauliviertel‘ auf Grundlage des Parkraumkonzeptes gemäß Variante 2 [Anlage 4]“ vor. 12

Die Variante 2 der Beschlussvorlage war wie folgt abgefasst: 13

„Die Aufteilung des Bewohnerparkgebietes Pauliviertel „PAULI“ erfolgt in zwei Bereiche, die durch die Gleisanlagen der Werkseisenbahn zwischen F1. Straße und Q. -von-G. -Straße getrennt werden. Der östliche Bereich mit seiner teilweise engen Siedlungsstruktur und nur drei Gebietsein- und vier Gebietsausfahrten wird als Parkzone angeordnet. Hierdurch ist es möglich den gesamten Bereich mit lediglich sieben Verkehrszeichen zu beschildern und die derzeitige Anzahl der Stellplätze zu erhalten. Allerdings bestehen bei dieser Variante in einigen Straßenabschnitten wie bisher Restgehwegbreiten von unter 1,50 m. Im westlichen Bereich des Bewohnerparkgebietes ist die Siedlungsstruktur gemischter und weitläufiger, so dass hier - wie in Bewohnerparkgebieten überwiegend praktiziert - die Straßenabschnitte einzeln beschildert werden. 14

Aus den beschriebenen Maßnahmen für das Parkraumkonzept „PAULI“ ergibt sich folgende Stellplatzbilanz: Gesamt Anzahl Stellplätze Pauliviertel (PAULI) Bestand 961 (100 %) Kurzzeitparkplätze mit Rotem Punkt 720 (75 %) Langzeitparken mit Rotem Punkt 50 (5 %) Wegfall von Stellplätzen wegen einer Restgehwegbreite weniger als 1,70 m 0 (0 %) Gesamt (neu)* 961 (100 %)“. 15

Diese Variante sah innerhalb der Parkraumbewirtschaftungszone die Einrichtung von Parkzonen „Kurzzeitparken, werktags 09:00 – 20:00 Uhr, mit rotem Punkt Pauli“, die Ausweisung von „Kurzparken, werktags 09-00 – 20 Uhr mit rotem Punkt Pauli“ sowie die Ausweisung von „Langzeitparken, werktags von 09 – 20 Uhr mit rotem Punkt Pauli“ vor. 16

Zur Begründung ist in der Beschlussvorlage insbesondere ausgeführt: 17

„Im Gebiet Pauliviertel, innerhalb B. Straße, F. Straße, T. Straße und N.---weg herrscht aufgrund der engen Quartierstruktur ein hoher Parkdruck. Das begrenzte Angebot an Stellplätzen wird zusätzlich durch die benachbarte Lage zu den Gewerbegebieten T. Straße und F. Straße sowie zum Geschäftszentrum B. Straße belastet. Zur Verbesserung der Parkmöglichkeiten ist daher die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch die Bewirtschaftung öffentlicher Stellplätze in Verbindung mit einer Bevorrechtigung für Bewohnerinnen und Bewohner notwendig. [...] 18

Die Maßnahmen des Parkraumkonzeptes sollen dazu führen, dass Kurzzeitparkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenland zur Abwicklung von notwendigen kurzfristigen Aufenthalten verfügbar bleiben. Gleichzeitig soll der notwendige Parkraum für 19

Anwohnende sichergestellt werden. Bei der Erhebung vom 05.07.2018 stellt sich die Parkraumauslastung des Gesamtgebietes Pauliviertel wie folgt dar (Anlagen 1 und 2.1 bis 2.3): 10 Uhr 16 Uhr 22 Uhr Auslastung: 103 % 100 % 103 %.

Das Gesamtgebiet Pauliviertel wird umgrenzt von der B. Straße, F. Straße, T. Straße und N.---weg . Das Gesamtgebiet hat eine diagonale Ausdehnung von unter 1.000 m. [...]

20

Durch die Umsetzung des Parkraumkonzeptes Pauliviertel sollen die Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes verbessert werden. Das Bewohnerparkkonzept ist ein Steuerungselement, um den Parkdruck zu verringern. Fremd- und Langzeitparkenden, wie Berufspendler/innen, Kunden/Kundinnen und Besucher/innen können nach der Umsetzung nur noch gegen eine Gebühr parken. Hierdurch soll ein Anreiz geschaffen werden, vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) umzusteigen. Dies entspricht dem Strategiepapier L. Mobil 2025 der Stadt L. , wodurch der MIV-Anteil in L. deutlich gesenkt werden soll. Durch den sinkenden Anteil an Fremdparkenden steigt die Chance für Bewohnerinnen und Bewohner, einen wohnungsnahen Parkplatz zu finden. Die Planungen beinhalten die Bewirtschaftung der Stellplätze in den überlasteten Bereichen unter Berücksichtigung des Bewohnerparkens. Mit diesem Konzept werden vorhandene Parkmöglichkeiten bereitgestellt, die sowohl von Kunden/Kundinnen und Besucher/innen, als auch von Anwohnenden genutzt werden können. Daneben werden verschiedene Bewirtschaftungsformen angeboten, damit weitgehend allen Parkbedürfnissen entsprechender Parkraum vorgehalten werden kann. Mit der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung im Pauliviertel ist absehbar, dass sich auch hier die Zahl der abgestellten Kraftfahrzeuge reduzieren und die derzeit auftretenden Überlastungen abnehmen werden. [...]

21

Die Einrichtung von Bewohnerparkgebieten führt zu einem verbesserten Parkraumangebot für die bevorrechtigten Nutzergruppen. In ausgewählten Bewohnerparkgebieten der Kölner Innenstadt wurden Verkehrszählungen der abgestellten Fahrzeuge vor und nach Umsetzung der Parkraumkonzeption durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass die Zahl der abgestellten Fahrzeuge tagsüber um durchschnittlich 36 % und nachts um durchschnittlich 19 % abgenommen hatte. [...]

22

Diejenigen Anwohnenden, welche mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in einem Bewohnerparkgebiet gemeldet sind und über keinen privaten Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug verfügen, können den Bewohnerparkausweis für das jeweilige Gebiet beantragen. [...]

23

Die Kurzzeitparkregelung bietet für Kundinnen und Kunden, Besucher/innen und Anwohnende die flexible Parkraumnutzung. Die Höchstparkdauer der Parkscheinautomaten beträgt vier Stunden. Die Bedienzeit der Parkscheinautomaten ist werktags von Zeit 9 bis 18 Uhr. Die Parkgebühr beträgt derzeit 0,50 € je 15 Minuten. Die Parkscheinautomaten werden mit dem „Roten Punkt“ für das Bewohnerparkgebiet Pauliviertel „PAULI“ gekennzeichnet. Fahrzeuge mit dem entsprechenden Bewohnerparkausweis können auf diesen Stellplätzen von 0 bis 24 Uhr gebührenfrei und ohne Beachtung der Höchstparkdauer parken. Das Kurzzeitparken betrifft, ausgenommen der Abschnitt F. Straße zwischen F1. Straße und T. Straße, sowie T. Straße zwischen F. Straße und den Gleisanlagen der Werkseisenbahn, das komplette Gebiet. Für die beiden Abschnitte F. Straße und T. Straße ist die Langzeitparkregelung vorgesehen. Durch den größeren Anteil an Gewerbe und Dienstleistung, sowie geringerer Wohnbebauung, besteht hier kein hoher Parkdruck für die Anwohnenden, so dass durch diese Parkregelung den Berufspendlern Parkraum angeboten

24

werden kann. Hier kann werktags in gebührenpflichtigen Zeitraum zwischen 9 Uhr und 18 Uhr der Einwurf der Tagesparkgebühr von derzeit 4 € erfolgen. Die Parkzeit endet 24 Stunden später. Im Zeitraum zwischen 18 Uhr und 9 Uhr des folgenden Werktages kann hier kostenfrei geparkt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit 7 Werktage für eine Parkgebühr von 30,00 € zu parken. Anwohnende mit einem Bewohnerparkausweis brauchen diese Gebühr nicht zu entrichten. [...]

Gewerbetreibende/Freiberufler mit Geschäftssitz in einem Bewohnerparkgebiet können unter bestimmten Voraussetzungen eine gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigung auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung für ihr Kraftfahrzeug zum münzfreien Parken an Parkscheinautomaten mit dem „Roten Punkt“ erhalten. [...]

Um den Parkdruck im geplanten Bewohnerparkgebiet Pauliviertel zu reduzieren, schlägt die Verwaltung vor Langzeitparkplätze nur in der F. Straße und der T. Straße anzubieten. Dort ist der Anteil der Wohnbebauung untergeordnet. Durch die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen mit einer Parkbevorrechtigung für Anwohnende im Wohngebiet, wird die Anzahl der Dauerparkenden deutlich reduziert, was wiederum zu einer Entlastung des Parkdrucks in dem Gebiet zur Folge hat. Für das Gebiet wird von der Verwaltung die gebührenpflichtige Bedienzeit der Parkscheinautomaten an Werktagen, Montag bis Samstag 9 bis 20 Uhr, mit einer Höchstparkdauer von 4 Stunden, vorgeschlagen“.

Die Bezirksvertretung Lindenthal beschloss im Rahmen ihrer Sitzung am 3. Februar 2020 die Beschlussvorlage 3728/2019 und beauftragte die Verwaltung der Antragsgegnerin mit der Einrichtung des Bewohnerparkgebiets „Pauliviertel“ auf Grundlage des vorgelegten Parkraumkonzepts Variante 2 (Anlage 4).

Unter dem 3. März 2021 erließ die Antragsgegnerin eine Vielzahl verkehrlicher Anordnungen auf Grundlage von § 44, § 45 StVO, wonach in den Zufahrtsbereichen „des östlichen Gebiets“ der als „Pauliviertel“ bezeichneten Parkraumbewirtschaftungszone eine Parkzonenbeschilderung (Zeichen 314.1, 314.2) sowie an innerhalb der Parkzone bereits vorhandenen oder noch aufzustellenden Verkehrszeichen (u.a. Zeichen 283-10, 314-10, 314-20, 314-30, 315-56, 315-57, 315-62, 315-66, 315-67, 315-68, 315-76) Zusatzschilder („mit Parkschein werktags 9-20 h“) anzubringen seien. In einem Teil des Pauliviertels sollte die Parkbeschilderung einzig auf den jeweiligen Straßenabschnitten erfolgen.

Mit E-Mail vom 18. November 2021 übermittelte das Amt für Straßen- und Verkehrsentwicklung der Antragsgegnerin behördenintern eine Übersicht hinsichtlich der Anzahl der Einwohner, Haushalte und zugelassenen PKW im Pauliviertel. Ausweislich der Aufstellung betrug im Pauliviertel die Bevölkerung zum Stichtag 31. Dezember 2020 3.879 Personen, davon waren 3.290 über 18 Jahre alt. Sie bildeten 2.088 Haushalte. Zugelassen waren 1.743 PKW, davon 1.383 privat.

Nach Vornahme der Beschilderung und Ausführung der weiteren erforderlichen Arbeiten wie dem Aufstellen von Parkscheinautomaten im Laufe des Sommers 2022 setzte die Antragsgegnerin die Maßnahmen in der Örtlichkeit mit Wirkung zum 19. September 2022 in Kraft.

Die Antragsteller haben noch am 19. September 2022 unter dem Aktenzeichen 18 K 5288/22 Klage erhoben und hierbei die Sachanträge angekündigt, die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen der Beklagten zur Errichtung der Bewohnerparkzone „Pauliviertel“, aufzuheben, hilfsweise, die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen der Beklagten zur Errichtung der Bewohnerparkzone „Pauliviertel“ im Hinblick auf die Einbeziehung der T. Straße östlich

der das Gebiet durchquerenden Bahnlinie und der F. Straße aufzuheben.

32

Zugleich haben sie das Gericht um die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes ersucht. Zur Zulässigkeit des Antrags tragen sie insbesondere vor, die Antragsbefugnis der Antragsteller zu 3. – 5. folge aus ihrer Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer, in der sie mit den durch Verkehrsschilder verkörperten straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen konfrontiert würden. Der Antragsteller zu 2. könne sich als Grundstückseigentümer auf den Schutz seines Eigentums einschließlich des Rechts auf Anliegergebrauch sowie den bauplanungsrechtlichen Gebietserhaltungsanspruch berufen. Das Grundstück sei im Flächennutzungsplan als Industriebereich ausgewiesen. Ein solcher erfordere hohen An- und Abreiseverkehr. Durch die Anordnungen der Antragsgegnerin drohe eine Gebietsgefährdung. Die Antragsbefugnis des Antragstellers zu 1. folge aus Art. 12 Abs. 1 GG in Gestalt der Berufsausübungsfreiheit und Art. 14 Abs. 1 GG in Gestalt des Rechts des eingerichteten und ausübten Gewerbebetriebs. Insoweit sei zu beachten, dass die freie Verfügbarkeit von kostenlosen Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ein Standortvorteil für ihn sei. Der Antrag sei auch begründet. Die Voraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage § 6 Abs. 1 Nr. 15b StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO seien nicht erfüllt. Weder lägen ein städtisches Quartier in diesem Sinne noch erheblicher Parkraummangel vor. Des Weiteren seien die Voraussetzungen von § 39 Abs. 1, § 45 Abs. 9 StVO nicht erfüllt. Schließlich sei die Parkraumbewirtschaftungszone ermessensfehlerhaft angeordnet worden. Die Antragsgegnerin habe die Parkraumbewirtschaftungszone deutlich über die Bereiche hinaus erstreckt, für die eine Quartierseigenschaft noch in Betracht käme. So erstrecke sich die Bewohnerparkzone entgegen dem straßenverkehrsrechtlichen Grundsystem auf Bereiche, die sich mangels ähnlicher Bauweise, ihrer Nutzungsart und wegen vorhandener Durchschneidungen deutlich voneinander unterscheiden und die teilweise wegen ihrer gewerblich-industriellen Nutzung objektiv und auch mit Blick auf planungsrechtliche Darstellungen keine Wohnquartiere mit Bewohnern seien. Die unterschiedlich vorhandene Gebietstypik sei auch im Flächennutzungsplan der Antragsgegnerin abgebildet. Die heterogene Nutzung werde auch durch den Umstand belegt, dass die Antragsgegnerin eine Langzeitparkzone ausgewiesen habe. Gesetzeshistorie, Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Norm belegten die antragsgegnerseitig vorgenommene Überdehnung des Rechtsbegriffs des städtischen Quartiers, der von Einheitlichkeit geprägt sei, den Eindruck einer Zusammengehörigkeit vermittele und dazu diene, ein Stadtgebiet in räumlich zusammenhängende Wohnviertel abzugrenzen. Daher könne man Industrie- und Gewerbegebiete keiner Bewohnerparkregelung unterwerfen, da hierdurch eine unzulässige Reduktion des Gemeingebrauchs erfolge. Auch liege kein erheblicher Parkraummangel vor, denn der Knappheitszustand an Parkraum gehe nicht über das hinaus, was im Gemeindegebiet der Antragsgegnerin üblich sei. Es spreche viel dafür, dass die Erhebung der Parkauslastung unzureichend erfolgt sei, denn die Antragsteller zu 3. – 5. fänden insbesondere an der T. Straße regelmäßig problemlos Stellplätze. Auch sei der etwaige Parkraummangel nicht hinreichend belegt. Die Verkehrszählung aus dem Jahr 2018 habe zahlreiche unausgelastete Stellplätze ergeben. Somit seien vorhandene Kapazitäten nicht ausgeschöpft. Das Erfordernis einer Stellplatzsuche begründe noch keinen Parkraummangel im Sinne der Ermächtigungsgrundlage. Es fehle im Hinblick auf die T. Straße und die F. Straße im Bereich des Werksgeländes der Antragsteller zu 1. und 2. an der „zwingenden Erforderlichkeit“ im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO. Schließlich sei die Entscheidung ermessensfehlerhaft ergangen. Die Antragsgegnerin habe die maßgebenden Interessen unzureichend ermittelt. Jedenfalls stünden die Vorteile der Bewohner außer Verhältnis zu den Nachteilen von Gewerbe und Industrie. Die Antragsgegnerin habe insbesondere den Standortfaktor „Parksituation“ verkannt. Sie habe sich nicht damit auseinandergesetzt, dass die Antragsteller zu 3. – 5. keine Möglichkeit hätten, ihren

Dienstantritt unter Inanspruchnahme des öffentlichen Personennahverkehrs zumutbar oder überhaupt vornehmen zu können. Diesen entstünden hohe Kosten. Die Antragsgegnerin habe die Anordnung unter Verstoß gegen die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung getroffen, wonach nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkfläche für Bewohner reserviert werden dürfe. Weitere Fehler ergäben sich aus einer unzureichenden Sachverhaltsermittlung und der Zugrundelegung von veraltetem und nicht hinreichend belastbarem Datenmaterial. So erkläre die Antragsgegnerin nicht die im Verwaltungsvorgang händisch erfolgten Korrekturen bzgl. der Gesamtzahl der im öffentlichen Straßenland zur Verfügung stehenden Stellplätze. So bestünden erhebliche Zweifel an der vollständigen Erfassung des zur Verfügung stehenden Parkraums. Sie kenne insbesondere nicht die Zahl der zur Verfügung stehenden privaten Stellplätze, so dass die Behauptung, bei der Verkehrszählung seien alle Parkplätze im öffentlichen Straßenland ausnahmslos belegt gewesen, unhaltbar sei. Es sei möglich, dass der Parkdruck seit der Verkehrsmessung spürbar abgenommen habe.

Die Antragsteller beantragen sinngemäß, 33

die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 18 K 5288/22 erhobenen Klage gegen die die Bewohnerparkzone „Pauli“ schaffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen der Antragsgegnerin vom 3. März 2021 anzuordnen. 34

Die Antragsgegnerin beantragt, 35

den Antrag abzulehnen. 36

Zur Begründung führt sie insbesondere aus, den Antragstellern zu 1. und 2. fehle die Antragsbefugnis. Der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb umfasse nicht den „gesteigerten“ Gemeingebrauch oder bloße „Kontaktstörungen“. Die Aufrechterhaltung einer bestimmten Ausprägung des Gemeingebrauchs sei weder durch Individualrechte noch durch die Eigentumsgarantie geschützt. Auch die Berufsfreiheit sei nicht betroffen. Weder die Walzenproduktion noch die Verwaltung von Grundbesitz werde durch die Festsetzung eines Bewohnerparkgebiets erschwert oder unmöglich gemacht. Schließlich liege auch keine Betroffenheit in Art. 2 Abs. 1 GG vor. Der Antrag sei jedenfalls unbegründet. Entscheidend für die Anordnung nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO sei einzig, dass Wohnnutzung in Stadtlage überhaupt stattfinde, und dass die Bewohner nicht ausreichend Parkraum zur Verfügung hätten. Das Vorliegen eines „städtischen Quartiers“ im Sinne des Straßenverkehrsrechts müsse autonom nach stadtverkehrlichen Umständen bestimmt werden. Im Ergebnis umfasse ein städtisches Quartier den üblicherweise in den Blick genommenen Parkplatzsuchbereich. Ob ein Gebiet dabei etwa von einer baulichen Anlage zerschnitten werde, spiele jedenfalls dann keine Rolle mehr, wenn diese bauliche Anlage einen gebietsübergreifenden Parkraumsuchverkehr nicht hindere. Ebenso wenig spielten bauplanungsrechtliche Festsetzungen eine Rolle. Eine grenzscharfe Beschränkung von Bewohnerparkbereichen auf Wohngebiete im Sinne des Bauplanungsrechts entspreche auch nicht dem typischen Parkplatzsuchverhalten. Das Parkgebiet erstrecke sich weitgehend auf zum Wohnen genutzte Gebiete. Dort bestehe auch ein erheblicher Parkraumangel. Die Antragsteller gingen von einem falschen Rechtsmaßstab aus. Zudem habe zu keinem Zählungszeitpunkt die Auslastung der Stellplätze unter 100 % gelegen. Die aufgestellten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen seien zwingend erforderlich im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO. Losgelöst davon finde ein Rückgriff auf diese Norm nicht statt, weil Bewohnerparkgebiete nicht bereits durch Gesetz oder Verordnung festgesetzt seien. Somit bedürfe es des Rückgriffs auf Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Die Entscheidung sei frei von Ermessensfehlern ergangen. Bereits der Gesetzgeber habe die Interessen von 37

Berufspendlern grundsätzlich hinter die Interessen der Bewohner zurückgesetzt. Die Antragsteller zu 3. – 5. könnten auch multimodal anreisen und etwa auf Park & Ride Parkplätze zurückgreifen. Die Abfederung privater Interessen wie etwa Reisemodalitäten sei nicht in die behördliche Entscheidung einzustellen gewesen. Im Übrigen hätten die Interessen der Gewerbetreibenden und Angestellten Eingang in die Überlegungen der Antragsgegnerin gefunden. Dies zeige sich etwa an der Ausgestaltung der Kurz- und Langzeitparkregelung mit unterschiedlich hoch gestaffelten Gebühren. Die Antragsteller könnten im Übrigen bloß das Fehlen einer qualifizierten Interessenabwägung rügen. Der Sachverhalt sei ausreichend ermittelt, die Zahlen aus dem Jahr 2018 hinreichend belastbar. Die Zulassungszahlen in L. - C. , in dem die Parkraumbewirtschaftungszone liege, seien in den letzten sechs Jahren weiter gestiegen. Seien am 31. Dezember 2015 noch 4.396 private Pkw in L. -C. gemeldet gewesen, habe sich deren Zahl am 31. Dezember 2021 auf 4.824 belaufen. Die Gesamtzahl der in L. -C. gemeldeten Kraftfahrzeuge sei in demselben Zeitabschnitt von 7.036 auf 7.985 gestiegen. Dies stehe der Annahme der Antragsteller entgegen, dass sich die Situation in jüngster Zeit entspannt haben könnte. Die händischen Korrekturen der Zahl der öffentlichen Stellplätze seien unbeachtlich und beruhten auf dem Umstand, dass die Zahl von in der Örtlichkeit nicht markierten Parkflächen nicht präzise zu erfassen sei und der Einschätzung des jeweiligen Außendienstmitarbeiters unterliege. Stelle man alle Zahlen zu Gunsten der Antragsteller ein, erhalte man immer noch Auslastungsgrade von mindestens 95,4 %. Zwar sei die Antragsgegnerin tatsächlich in Unkenntnis über die Zahl der privaten Stellplätze. Allerdings überschritten die Zulassungszahlen im Pauliviertel die Anzahl der öffentlichen Stellplätze deutlich. Den 961 – bestenfalls 1.011 öffentlichen Stellplätzen – hätten am 31. Dezember 2021 1.612 privat und 589 gewerblich gemeldete Fahrzeuge gegenüber gestanden. Vor dem Hintergrund der steten Auslastung von über 95% der Stellplätze im öffentlichen Raum sei nicht davon auszugehen, dass private Flächen 1.190 Fahrzeuge aufnehmen könnten.

Wegen weiterer Einzelheiten nimmt die Kammer Bezug auf die Gerichtsakte und die von der Antragsgegnerin vorgelegten Verwaltungsakten. 38

II. 39

Der Antrag, 40

die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 18 K 5288/22 erhobenen Klage gegen die die Bewohnerparkzone „Pauli“ schaffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen der Antragsgegnerin vom 3. März 2021 anzuordnen, 41

ist, soweit er zulässig ist (I.), begründet (II.). 42

I. Der Antrag der Antragsteller zu 1. und 2. ist in Ermangelung ihrer Antragsbefugnis bereits unzulässig (1.). Im Übrigen ist der Antrag zulässig (2.). 43

1. Der Antrag ist teilweise unzulässig. Den Antragstellern zu 1. und 2. ist schon deswegen kein vorläufiger Rechtsschutz im Wege des § 80 Abs. 5 VwGO zu gewähren, da sie in Bezug auf die streitgegenständlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen, mit denen die Antragsgegnerin die Parkraumbewirtschaftungszone eingerichtet hat, nicht im Sinne des § 42 Abs. 2 VwGO in eigenen Rechten verletzt sind und es ihnen daher auch für das Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO an der erforderlichen Antragsbefugnis fehlt, § 42 Abs. 2 VwGO in entsprechender Rechtsanwendung. 44

a. Gemäß § 42 Abs. 2 VwGO ist die in der Hauptsache statthafte Anfechtungsklage, wenn wie vorliegend gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, nur zulässig, wenn der Kläger geltend machen, durch den Verwaltungsakt in seinen Rechten verletzt zu sein. Dies erfordert nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass eine solche Rechtsverletzung objektiv möglich erscheint. Die Klage ist unzulässig, wenn unter Zugrundelegung des Vorbringens offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise subjektive Rechte des Klägers verletzt sein können.	
Std. Rspr., BVerwG, Urteil vom 21. August 2003 – 3 C 15.03 – juris Rn. 18; OVG Münster, Beschluss vom 29. September 2021 – 8 B 188/21 – juris Rn. 4.	46
Mit der Sachurteilsvoraussetzung der Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 VwGO hat der Gesetzgeber die Möglichkeit einer subjektiven Rechtsverletzung als Zulässigkeitsvoraussetzung einer Anfechtungsklage festgeschrieben, um Popularklagen auszuschließen, in denen der Kläger in einem aus seiner Sicht wohlverstandenen Allgemeininteresse rechtmäßiges Verwaltungshandeln einklagt. Diese Anforderungen gelten im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes entsprechend.	47
b. Betreffend Verkehrszeichen ist anerkannt, dass es zur Annahme der Antragsbefugnis ausreicht, dass ein Verkehrsteilnehmer Adressat eines belastenden Verwaltungsakts in Form eines verkehrsbehördlich angeordneten Ge- oder Verbots geworden ist. Insoweit folgt die Antragsbefugnis aus Art. 2 Abs. 1 GG, weil zumindest eine Verletzung der hiervon geschützten allgemeinen Freiheitsgewährleistung in Betracht kommt.	48
Vgl. OVG Münster, Beschluss vom 29. September 2021 – 8 B 188/21 – juris Rn. 4 m.w.N.	49
So kann ein Verkehrsteilnehmer als Rechtsverletzung etwa geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn betreffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben.	50
Std. Rspr., BVerwG, Urteil vom 21. August 2003 – 3 C 15.03 – juris Rn. 13 ff. m.N.; OVG Münster, Beschluss vom 29. September 2021 – 8 B 188/21 – juris Rn. 6.	51
Weiter ist anerkannt, dass durch Verkehrszeichen auch die Grundrechte Berufsfreiheit (Art. 12 Abs. 1 GG) und Eigentum (Art. 14 Abs. 1 GG) sowie einfachgesetzliche Rechte berührt sein können.	52
Vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011 – 3 C 40.10 – juris 30 ff.	53
Durch Verkehrszeichen getroffene Anordnungen können nicht nur natürliche Personen, sondern aufgrund ihrer Rechtsfähigkeit auch juristische Personen, Personen- oder etwa Personenhandelsgesellschaften in ihrem Rechtskreis betreffen. Insoweit ist eine Zurechnung ihrer Organe, Vertreter und deren Hilfspersonen grundsätzlich möglich.	54
Vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. Juni 2006 – 3 B 181.05 – juris Rn. 5. Eingehend: VG Köln, Urteil vom 15. Oktober 2021 – 18 K 6758/17 – juris.	55
Daraus folgt jedoch nicht, dass juristische Personen oder auch Personen(handels)gesellschaften stets durch jedes Verkehrszeichen zumindest möglicherweise in ihrem Rechtskreis betroffen wären. Vielmehr ist sowohl die Frage der jeweiligen grundrechtlichen Betroffenheit als solche als auch die des etwaigen Ausmaßes eine Frage des Einzelfalls und hängt von der jeweiligen Verkehrszeichenregelung bzw. verkehrsrechtlichen Regelung ab.	56

- c. Bei Anwendung der vorgenannten Maßstäbe ist es offensichtlich und eindeutig nach jeder Betrachtungsweise ausgeschlossen, dass subjektive Rechte der Antragsteller zu 1. und 2. durch die verkehrsbehördlichen Anordnungen der Antragsgegnerin vom 3. März 2021 verletzt sind. Eine mögliche Rechtsverletzung folgt weder aus einer Verkehrsteilnehmereigenschaft nach Art. 2 Abs. 1 GG (hierzu aa.) noch aus einer Betroffenheit in Art. 14 Abs. 1 GG (hierzu bb.) oder in Art. 12 Abs. 1 GG (hierzu cc.) noch aus einfachgesetzlichen Normen (hierzu dd.). 57
- aa. Eine auch nur mögliche subjektive Rechtsverletzung der Antragsteller zu 1. und 2. folgt nicht aus Art. 2 Abs. 1 GG, obwohl diese über Art. 19 Abs. 3 GG insoweit Grundrechtsträger sind, es sich bei den die Parkraumbewirtschaftung ausweisenden Verkehrszeichen um Richtzeichen nach Anlage 3 (zu § 42 Abs. 2 StVO) und den Zusatzzeichen „werktags 9 – 20 Uhr“ um Verkehrszeichen (vgl. § 39 Abs. 3 StVO) handelt und mittels dieser Dauerverwaltungsakte Gebote wie Verbote gegenüber Verkehrsteilnehmern angeordnet werden. 58
- Die Antragsteller zu 1. und 2. sind jeweils als Personenhandelsgesellschaft in den subjektiven Schutzbereich des Art. 2 Abs. 1 GG einbezogen, der über Art. 19 Abs. 3 GG entsprechend Anwendung findet. 59
- Vgl. BVerfG, Urteil vom 29. Juli 1959 – 1 BvR 394/58 – juris; BVerfG, Beschluss vom 12. April 2005 – 2 BvR 1027/02 – juris; Di Fabio, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG (98. EL März 2022), Art. 2 Abs. 1, Rn. 10. 60
- Beide sind jedoch nicht Verkehrsteilnehmer in diesem Sinne und gehören nicht zu dem von der angegriffenen verkehrsregelnden Anordnung erfassten Adressatenkreis. Verkehrsteilnehmer ist dabei nicht nur derjenige, der sich im Straßenverkehr bewegt, sondern in Bezug auf den ruhenden Verkehr kann auch der Halter eines am Straßenrand geparkten Fahrzeugs Verkehrsteilnehmer sein, solange er Inhaber der tatsächlichen Gewalt über das Fahrzeug ist. 61
- Vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 – 11 C 15.95 – juris Rn. 10; OVG Münster, Beschluss vom 29. September 2021 – 8 B 188/21 – juris Rn. 8. 62
- Dies gilt im Grundsatz auch für eine juristische Person bzw. Personenhandelsgesellschaft. Da eine solche rechtsfähig ist, kann sie ebenso wie eine natürliche Person von durch Verkehrszeichen getroffenen Anordnungen in ihrem Rechtskreis betroffen sein. Der Umstand, dass eine Gesellschaft sich natürlicher Personen bedienen muss, um handlungsfähig zu sein, und auch für die Wahrnehmung von Verkehrszeichen notwendigerweise auf natürliche Personen angewiesen ist, ändert nichts daran, dass auf diesem Wege getroffene Anordnungen geeignet sind, ihr gegenüber Rechtswirkungen zu erzeugen. Ihre Rechtsfähigkeit setzt im Gegenteil geradezu voraus, dass sie das ihr zurechenbare Verhalten ihrer Organe, Vertreter und deren Hilfspersonen gegen sich gelten lassen muss. 63
- VG L., Urteil vom 15. Oktober 2021 – 18 K 6758/17 – juris unter Bezugnahme auf BVerwG, Beschluss vom 12. Juni 2006 – 3 B 181.05 – juris Rn. 5; OVG Münster, Beschluss vom 29. September 2021 – 8 B 188/21 – juris Rn. 10. 64
- Gemessen daran sind die Antragsteller zu 1. und 2. keine Verkehrsteilnehmer in Bezug auf die verkehrsrechtlichen Anordnungen, mit denen durch die vorgenannten Richt- bzw. Zusatzzeichen gegenüber Verkehrsteilnehmern Ge- bzw. Verbote ausgesprochen werden. Die vorgenannten Verkehrszeichen richten sich an den ruhenden Straßenverkehr. Sie regeln, unter welchen Bedingungen Fahrzeuge in dafür vorgesehenen Bereichen geparkt werden 65

dürfen. Die unterhalb der Richtzeichen angebrachten Zusatzzeichen „mit Parkschein 09 - 20 Uhr“ unterwerfen das Parken von Kraftfahrzeugen der zeitlich beschränkt erfolgenden Parkraumbewirtschaftung.

Die Antragsteller zu 1. und 2. sind keine Halter von Kraftfahrzeugen. Auch ist nicht vorgebracht, dass sie durch ihre Organe, Vertreter oder Hilfspersonen die von den Anordnungen im Pauliviertel umfassten öffentlichen Stellplätze in Anspruch nehmen und damit am ruhenden Verkehr teilnehmen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Rechtsform der Antragsteller zu 1. und 2., bei denen jeweils eine Komplementär-GmbH persönlich haftende Gesellschafterin und Geschäftsführerin ist. Die Geschäftsführung der GmbH als natürliche Person führt die Geschäfte der GmbH & Co. KG damit lediglich mittelbar. Die Antragsteller zu 3. – 5. sind als Arbeitnehmer des Antragstellers zu 1. bereits deshalb nicht dessen Hilfspersonen in diesem Sinne, da sie einzig ihre privaten Kraftfahrzeuge für die Anreise zur Arbeitsstätte nutzen, mithin ihr Arbeitsweg betroffen ist.

b. Eine Antragsbefugnis lässt sich auch nicht mit Blick auf Art. 14 Abs. 1 GG herleiten. Das Grundrecht Eigentum aus Art. 14 Abs. 1 GG bleibt von den verkehrsrechtlichen Anordnungen unberührt.

aa. Auf die Eigentumsposition am Grundstück, auf welchem der Antragsteller zu 1. produziert, könnte sich allenfalls der Antragsteller zu 2. als Grundstückseigentümer berufen. Insoweit ist für das Gericht jedoch weder ersichtlich noch antragstellerseitig durchgreifend vorgetragen, inwieweit die Parkraumbewirtschaftungszone, die das Grundstück des Antragstellers zu 2. zudem räumlich nicht umfasst, Eigentumsrelevanz entfalten kann.

Hinsichtlich des Antragstellers zu 2. ist nicht ersichtlich, dass das Pachtverhältnis zu seinem Pächter, dem Antragsteller zu 1., beeinträchtigt sein könnte.

Zum fehlenden Schutz künftiger Gewinn- und Erwerbsaussichten vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011 – 3 C 40.10 – juris Rn. 33; VG Köln, Urteil vom 15. Oktober 2021 – 18 K 6758/17 – juris.

(1) Auch der Anliegergebrauch ist durch die aufgrund der verkehrsrechtlichen Anordnungen angebrachten Richt- und Zusatzzeichen nicht berührt.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommt der Anliegergebrauch in seinem Kern dem privatrechtlichen Eigentum zwar so nahe, dass er unter den Schutz des Art. 14 GG fällt. Der gegenüber dem schlichten Gemeingebrauch gesteigerte Anliegergebrauch reicht aber nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechtslage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als aner kennenswertes Bedürfnis hervorgeht. Der eigentumsrechtliche Schutz des Anliegergebrauchs erstreckt sich daher nur auf den notwendigen Zugang des Grundstücks zur Straße und seine Zugänglichkeit von ihr. Gewährleistet wird nur die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz überhaupt, nicht dagegen notwendig auch die Erreichbarkeit des eigenen Grundstücks mit Kraftfahrzeugen des Eigentümers oder gar jeder Anliegerverkehr.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 8. September 1993 – 11 C 38.92 – juris.

Erst recht nicht gewährt der Anliegergebrauch den Anspruch, dass Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum unmittelbar beim Grundstück eingerichtet werden oder erhalten bleiben,

BVerwG, Urteil vom 27. Januar 1993 – 11 C 35.92 – juris Rn. 24; BVerwG, Urteil vom 6. August 1982 – 4 C 58.80 – juris, 75

oder dass diese gar kostenlos zur Verfügung gestellt werden. 76

In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass, anders als die Antragsteller im Verfahren unter Bezugnahme auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (zu § 45 X Nr. 4) andeuten, die öffentlichen Stellplätze der Allgemeinheit nicht entzogen werden, da durch die getroffene Parkregelung in ihrer konkreten Gestalt keine Reservierung von öffentlichen Parkflächen zugunsten von Bewohnern erfolgt ist. Insoweit ist zu beachten, dass die Antragsgegnerin sich gerade für eine Ausweisung nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a Alt. 2 StVO, also die Freistellung von Bewohnern von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen und damit für deren wirtschaftliche Privilegierung entschieden hat. Eine (auch nur zeitlich beschränkt erfolgende) Verringerung des der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Stellplatzangebots geht damit – anders als in den Fällen des § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 Alt. 1 StVO – nicht einher. Faktisch hat die Antragsgegnerin bloß alle in der Parkraumbewirtschaftungszone vorhandenen öffentlichen Stellplätze der Parkscheinpflicht unterworfen, von der wiederum solche Bewohner mit einem Bewohnerparkausweis ausgenommen sind. 77

Vgl. zum sog. „Mischraumprinzip“: OVG Münster, Beschluss vom 22. September 2022 – 8 A 1005/20 – juris Rn. 36 ff.; VG Aachen, Beschluss vom 6. Juli 2012 – 2 L 156/12 – juris Rn. 15; Sauthoff, Öffentliche Straßen, 3. Auflage, Rn. 1253 m.w.N. 78

(2) Auch das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb vermag den Antragstellern zu 1. und 2. eine schützenswerte Antragsposition nicht zu vermitteln. Denn dieses aus Art. 14 Abs. 1 GG abgeleitete Recht schützt nur solche Gegebenheiten und Vorteile, auf deren Fortbestand der Betriebsinhaber vertrauen kann. Ausgeschlossen ist damit der Schutz von Lagevorteilen gegen Beeinträchtigungen durch hoheitliches Handeln. Gemäß der vorstehenden Grundsätze zum Anliegergebrauch bestehen an der kostenlosen Überlassung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum keine schützenswerten Interessen. 79

cc. Auch scheidet eine mögliche Betroffenheit der Antragsteller zu 1. und 2. in ihrem Grundrecht aus Art. 12 Abs. 1 GG aus. Der antragstellerseitig vorgetragene Standortvorteil, Mitarbeitern kostenlose Parkplätze im öffentlichen Straßenland anbieten zu können, unterfällt bereits nicht dem Schutzbereich der Norm. Dieser behauptete Vorteil oblag überdies schon zuvor nicht der Disposition der Antragsteller zu 1. und 2. 80

dd. Schließlich ist nicht ersichtlich, dass die angegriffenen Anordnungen die Antragsteller zu 1. und 2. möglicherweise in einfachgesetzlich geschützten Rechtspositionen verletzen. 81

(1) So ist aufgrund der vorstehenden Ausführungen auch der Anliegergebrauch im Sinne des § 14a Abs. 1 StrWG NRW, 82

vgl. hierzu OVG Münster, Urteil vom 16. Juni 2014 – 11 A 1097/12 – juris Rn. 50, 83

gegenwärtig nicht berührt. 84

85

(2) Anders als die Antragsteller zu 1. und 2. vortragen, vermittelt ihnen auch der baurechtliche Gebietserhaltungsanspruch keine Antragsbefugnis.	
Ausweislich der Rechtsfigur des baurechtlichen Gebietserhaltungsanspruchs hat der Nachbar einen Anspruch auf die Bewahrung der festgesetzten Gebietsart auch dann, wenn das baugebietswidrige Vorhaben im jeweiligen Einzelfall noch nicht zu einer tatsächlich spürbaren und nachweisbaren Beeinträchtigung des Nachbarn führt.	86
vgl. BVerwG; Urteil vom 16. September 1993 – 4 C 28.91 – juris; BVerwG, Beschluss vom 27. August 2013 – 4 B 39.13 – juris.	87
Hergeleitet wird dieser bauplanungsrechtliche Nachbarschutz aus dem Gedanken des zwischen Grundstücken innerhalb des Baugebietes bestehenden wechselseitigen Austauschverhältnisses. Da es Aufgabe des Bauplanungsrechts ist, die einzelnen Grundstücke einer auch im Verhältnis untereinander verträglichen Nutzung zuzuführen und es in dieser Weise auf einen Ausgleich möglicher Bodennutzungskonflikte zielt, bestimmt es zugleich den Inhalt des Grundeigentums.	88
Der Antragsteller zu 1. ist bereits nicht Grundstückseigentümer. Das Grundstück des Antragstellers zu 2. liegt in keinem bauplanungsrechtlich festgesetzten Baugebiet. Es ist für das Gericht auch nicht ersichtlich oder von den Antragstellern durchgreifend vorgetragen, dass die Eigenart der näheren Umgebung des Baugrundstücks einem der in den § 2 bis § 9 BauNVO typisierten Baugebiete entspräche, mithin das Baugrundstück in einem faktischen Baugebiet läge.	89
Zur Geltung des Gebietserhaltungsanspruchs in den Fällen des § 34 Abs. 2 BauGB, vgl. Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 15. Aufl. 2022, Vorb. §§ 29–38 Rn. 68.	90
Keinesfalls führt die im Wege des Mischprinzips vorliegende Parkraumbewirtschaftung dazu, dass sich ein etwaig – tatsächlich aber wohl nicht vorhandener – Gebietscharakter des Grundstücks veränderte, mithin der Antragsteller zu 2. überhaupt einen Anspruch auf dessen Erhalt geltend machen könnte.	91
2. Die Antragsteller zu 3. – 5. sind in ihrer Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer jeweils antragsbefugt. Als Verkehrsteilnehmer können sie als Verletzung ihrer Rechte geltend machen, dass die Voraussetzungen für eine auch sie treffende Verkehrsbeschränkung nach einer der in § 45 StVO enthaltenen Ermächtigungen nicht vorliegen. Mit Blick darauf, dass sie die für sie kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftungszone künftig weiterhin nutzen bzw. dieser ausweichen werden, ist die Möglichkeit der Rechtsverletzung nicht von vornherein ausgeschlossen.	92
3. Auch die übrigen Zulässigkeitsvoraussetzungen liegen vor.	93
II. Soweit der Antrag zulässig ist, ist er begründet.	94
Nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Var. 1 VwGO kann das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung einer Klage ganz oder teilweise anordnen, wenn deren aufschiebende Wirkung wie hier entsprechend § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO ausgeschlossen ist. Der von dem Gesetzgeber in diesen Fällen angenommene Vorrang des öffentlichen Vollzugsinteresses besteht dann nicht, wenn sich der angegriffene Verwaltungsakt im Rahmen der vorzunehmenden summarischen Prüfung als offensichtlich rechtswidrig erweist.	95
	96

Die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen vom 3. März 2021, mit denen die Antragsgegnerin eine Parkraumbewirtschaftungszone mit Privilegierung der Bewohner angeordnet hat, erweisen sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtswidrig.

1. Rechtsgrundlage für die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen ist § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 15b StVG. Die letztgenannte Norm ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über die Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel zu erlassen. Gemäß § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. 97

§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO ist nach Novellierung der Ermächtigung des damaligen § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG, 98

Art. 1 Nr. 4b StVRÄndG vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386), 99

durch Artikel 1 der 35. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2001 (BGBl. I 3783) in Reaktion auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Vorgängerregelung, 100

BVerwG, Urteil vom 28. Mai 1998 – 3 C 11.97 – juris, 101

neu gefasst worden. Der Ordnungsgeber wollte damit die Voraussetzungen für die Anordnung entsprechender Einschränkungen präzisieren und die Möglichkeit, Bewohnerparkzonen einzurichten insbesondere in räumlicher Sicht ausweiten. Die Randnummern 29 ff. der VwV-StVO zu § 45 StVO konturieren die Voraussetzungen für die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO bietet eine gesetzliche Grundlage für die aus städtebaulichen Gründen für notwendig gehaltene Schaffung von Parkvorrechten für Bewohner unter ggfs. gleichzeitigem Ausschluss der übrigen, nicht bevorrechtigten Kraftfahrer. 102

Eingehend: Hentschel, Änderungen der Straßenverkehrsordnung durch die 35. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, NJW 2002, 1237, 1239 f.; Sauthoff, Öffentliche Straßen, 3. Auflage, Rn. 1243. 103

Des Weiteren ist die Norm Rechtsgrundlage für die in diesem Zusammenhang erfolgende Erteilung von Bewohnerparkausweisen. 104

Vgl. zuletzt OVG Münster, Beschluss vom 22. September 2022 – 8 A 1005/20 – juris Rn. 21 f. 105

Auf § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO beruhende Anordnungen ergehen gemäß des Satzes 2 der Vorschrift im Einvernehmen mit der Gemeinde. 106

Ob die Voraussetzungen von § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO vorliegen und den behördlichen Eingriff ermöglichen, unterliegt in vollem Umfang der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung. Erst bei Erfüllung dieser Voraussetzungen verbleibt der Behörde für ihre 107

Entscheidung, ob und wie sie eingreifen will, ein Ermessensspielraum, der nur beschränkt gerichtlich überprüfbar ist, § 114 VwGO.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 25. April 1980 – 7 C 19.78 – juris Rn. 18 (zu § 45 Abs. 1 StVO). 108

So können, was die behördliche Ermessensausübung betrifft, die Antragsteller nur verlangen, 109
dass ihre eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der
Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung
sprechen.

BVerwG, Urteil vom 27. Januar 1993 – 11 C 35.92 – juris Rn. 14. 110

Abwägungserheblich sind nur qualifizierte Interessen der Antragsteller, also solche, die über 111
das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu
werden, hinausgehen.

OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 26. Februar 2008 – OVG 1 B 35.05 – juris Rn. 30. 112

2. Dies zu Grunde gelegt sind bei summarischer Prüfung bereits die tatbestandlichen 113
Voraussetzungen der Rechtsgrundlage zur Einrichtung der Bewohnerparkzone nicht erfüllt.
Denn die Antragsgegnerin hat nach dem Stand des Eilverfahrens das Vorliegen erheblichen
Parkraummangels im städtischen Quartier für Bewohner nicht hinreichend dargelegt.

Bei der Frage des Vorliegens erheblichen Parkraummangels darf nicht jede einzelne Straße 114
im Parklizenzengebiet für sich isoliert betrachtet werden, weil § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO
auf städtische Quartiere mit erheblichem Parkraummangel abstellt. Maßgebend ist damit, ob
in der zu bewirtschaftenden Zone als Ganzes gesehen in der Zeit vor Einführung der
Parkraumbewirtschaftung ein erheblicher Parkraummangel bestand.

Vgl. VGH München, Beschluss vom 30. Mai 2011 – 11 ZB 10.2573 – juris Rn. 3 m.N. 115

Auf die Parksituation in einzelnen Straßen kommt es damit nicht an. 116

Ebenso wenig verlangt das Tatbestandsmerkmal „mit erheblichem Parkraummangel“ eine 117
bestimmte prozentuale Auslastungsquote.

Zutreffend VG Leipzig, Beschluss vom 27. April 2020 – 1 L 12/20 – juris Rn. 83 unter 118
Bezugnahme auf die Gegenansicht des VG Frankfurt, Urteil vom 18. März 2004 – 6 E 65/03 –
juris.

Eine solche ist schon deshalb nicht vorauszusetzen, weil der Grad der Auslastung per se 119
noch nicht hinreichend ist für die im Rahmen einer Ausweisung nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr.
2a StVO maßgebliche Frage, ob es Bewohnern, mithin dem von der Norm begünstigten
Personenkreis, erheblich an Parkraum mangelt.

Für rechtlich nicht zutreffend hält die Kammer die Auffassung, dass Parkraummangel erst 120
dann erheblich sei, wenn der Knappheitszustand signifikant über den üblichen
Parkraummangel hinausgehe.

So jedoch Will, in BeckOK-StVO (16. Ed. 15.7.2022), § 45 Rn. 158. 121

Denn für das Erfordernis eines Abgleichs des Parkraummangels im beabsichtigten 122
städtischen Quartier mit der üblichen Parkauslastung im Gemeindegebiet geben weder der

Wortlaut der Norm noch die Begründung des Normgebers,

BR.-Drs. 751/01,	123
etwas her.	124
Das Bestehen erheblichen Parkraummangels für Bewohner im städtischen Quartier hat die Antragsgegnerin darzulegen.	125
Zutreffend: VG Frankfurt, Urteil vom 18. März 2004 – 6 E 65/03 – juris Rn. 14	126
Dieser Anforderung ist die Antragsgegnerin bisher nur unzureichend nachgekommen. Sie hat in dem von der Bewohnerparkzone umfassten Bereich bloß eine einzige Stichprobe des Parkverkehrs vorgenommen. So hat sie am 5. Juli 2018, einem Donnerstag außerhalb der Schulferien, die auf den dortigen öffentlichen Stellplätzen legal wie illegal abgestellten Kraftfahrzeuge in den Zeiträumen 10:00 – 11:00 Uhr, 16:00 – 17:00 Uhr und 22:00 – 23:00 Uhr gezählt und auf dieser Grundlage durchgehende Auslastungsquoten auf den 961 der von ihr ermittelten öffentlichen Stellplätzen von über 100 % errechnet. Auf dieser Grundlage ist sie zu dem Ergebnis gelangt, es herrsche ein erheblicher Parkraummangel für die Bewohner des städtischen Quartiers vor.	127
Gegen eine Zählung der in der Parkzone abgestellten Fahrzeuge ist zwar grundsätzlich nichts zu erinnern. Sie ist im konkreten Fall für sich jedoch nicht hinreichend, um ein belastbares Bild des tatbestandlich vorausgesetzten erheblichen Parkraummangels <u>für Bewohner</u> abzubilden.	128
Zunächst handelt es sich um eine vereinzelt gebliebene Stichprobe, die nicht verallgemeinerungsfähig ist. Auf die Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 kann bereits aufgrund des erheblichen Zeitablaufs nicht zurückgegriffen werden. Die damals ermittelten Zahlen sind nicht mehr belastbar.	129
Es hätte weiterer Stichproben bedurft, um eine hinreichende Plausibilisierung der Parkauslastung zu erhalten.	130
Zu üblichen Mehrfacherhebungen vgl. etwa den Sachverhalt beim VG Leipzig, Beschluss vom 27. April 2020 – 1 L 12/20 – juris Rn. 6.	131
Auch mit Blick auf die Begründung in der Beschlussvorlage, wonach Berufspendler die Parksituation verschärfen sowie eine weitere Belastung durch die Gewerbegebiete T. Straße und F. Straße sowie durch das Geschäftszentrum B. Straße erfolgt, und den Umstand, dass die Parkgebührenpflicht auch auf Samstage erstreckt worden ist, wäre eine weitere Erfassung an einem Samstag im Übrigen für eine ordnungsgemäß Ausübung des behördlichen Ermessens geboten gewesen. Erfahrungsgemäß kann dieser Werktag mit einem erheblich geänderten Verkehrsverhalten einhergehen.	132
Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Erhebung der Antragsgegnerin vom 5. Juli 2018 nicht die Zahl gebietsfremder Fahrzeuge umfasst. Die Antragsgegnerin hat sich auf die bloße Feststellung der Gesamtzahl an dort geparkten Fahrzeugen sowie die Zählung der öffentlichen Stellplätze beschränkt und insbesondere keinen Abgleich der Kennzeichen von auf diesen geparkten Fahrzeugen mit den im Bereich der Parkzone gemeldeten Fahrzeugen vorgenommen. Ein solcher – je nach Quartiersgröße nicht gänzlich unaufwendiger – Abgleich erlaubte jedenfalls gewisse Annäherungen an die im Rahmen von § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO erforderliche Feststellung, wie stark die öffentlichen Stellflächen von Bewohnern	133

ausgelastet werden und ob diese faktisch einer Entlastung bedürfen. Allein der Umstand, dass öffentliche Stellplätze nahezu immer ausgelastet sind, mag zwar ein Indiz für die Annahme erheblichen Parkraummangels auch für Bewohner liefern. Jedoch kommt es gerade in Gebieten, in denen andernorts wohnende Arbeitnehmer ihre Fahrzeuge für die Dauer ihrer Arbeit parken, regelmäßig vor, dass in nicht unerheblichem Grad eine wechselweise Inanspruchnahme der Stellplätze mit im Gebiet wohnenden Personen, die ihrerseits auswärtig arbeiten und abends mit ihrem Kraftfahrzeug heimkehren, erfolgt. Davon, dass der ausgewiesene Parkbereich während üblicher Arbeitszeiten auch stark von Fremdverkehr geprägt ist, geht die Antragsgegnerin ausweislich ihrer Begründung selbst aus.

Soweit die Antragsgegnerin im gerichtlichen Verfahren vorträgt, die Zulassungszahlen im Pauliviertel (1.612 private und 589 gewerblich gemeldete Fahrzeuge, Stand: 31. Dezember 2021) überschritten die Anzahl der öffentlichen Stellplätze (961) deutlich und bereits deshalb sei von dem Vorliegen erheblichen Parkdrucks auszugehen, kann dieser Einlassung bereits aufgrund fehlenden weiteren Datenmaterials nicht gefolgt werden. Denn der Antragsgegnerin ist die Anzahl privater Stellplätze im Pauliviertel nicht bekannt. Entsprechende Erhebungen sind im Verwaltungsverfahren trotz Kenntnis dieses Defizits nicht erfolgt. Damit verbietet sich an dieser Stelle die in der Rechtsprechung (jedenfalls beim Vorliegen einer ausreichenden Datenlage, d.h. i.d.R. die Zahlen der privaten Stellplätze, der öffentlichen Stellplätze und Zulassungszahlen) durchaus gebilligte Ableitung des erheblichen Parkraummangels aus dem Verhältnis von privaten und öffentlichen Stellplätzen und Zulassungszahlen in dem Parkzonenbereich. 134

Vgl. etwa VG Aachen, Beschluss vom 6. Juli 2012 – 2 L 156/12 – juris Rn. 14, wo zudem die Zahl gebietsfremder Fahrzeuge bekannt war; vgl. auch VG München, Urteil vom 4. März 2009 – M 23 K 07.4397 – juris Rn. 45. Vgl. auch BR.-Drs. 751/01, S. 6, wonach der hohe Parkdruck gerade aus fehlenden privaten Stellplätzen resultieren muss. 135

Auch aus dem weiteren Vorbringen der Antragsgegnerin im gerichtlichen Verfahren lässt sich der Grad der Versorgung der Bewohner im Pauliviertel mit privaten Stellplätzen nicht hinreichend belastbar einschätzen. Die von ihr zum vorgenannten Stichtag genannten Zulassungszahlen enthalten des Weiteren keine nähere Aufschlüsselung nach Art der Fahrzeuge, so dass eine unbekannte Zahl auch weniger Stellfläche einnehmender Fahrzeuge – wie zulassungspflichtige Zweiräder – in dem Zahlenmaterial enthalten sein dürften. 136

Mit Blick auf die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftungszone in jeweils mehrere hundert Meter (horizontal wie vertikal) und den verschiedenen Nutzungen in dem Bereich (Wohnnutzung, Gewerbe etc.), die erhebliche parkverkehrliche Auswirkungen haben dürften, ist das Gericht nicht in der Lage, die Parkauslastung belastbar einzuordnen. Dies gilt auch vor dem allgemeinen Erfahrungssatz, dass gerade in Großstädten regelmäßig ein hoher Parkdruck herrscht. Nichts anderes folgt aus dem Umstand, dass im Verwaltungsvorgang einzelne Beschwerden von Bewohnern des Gebiets über eine hohe Parkauslastung dokumentiert sind. Mit Blick auf die erhebliche Größe der Parkraumbewirtschaftungszone und die vorgenannten Gründe kann ebenfalls nicht hinreichend sicher auf einen erheblichen Parkraummangel für Bewohner im gesamten städtischen Quartier geschlossen werden. 137

Die gerichtsseitig verlangten Anforderungen an die Dokumentation sind dabei keine Förmerei. Sie resultieren aus dem Umstand, dass es auch bei der Neufassung von § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO dabei verblieben ist, dass die Einrichtung privilegierter Parkrechte eine Ausnahme vom Grundsatz der Straßenverkehrs-Ordnung ist, dass der innerstädtische Verkehrsraum allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung steht. 138

Vgl. Steiner, in: Münchener Kommentar, Straßenverkehrsrecht, 2016, § 45 Rn. 40.	139
Auch wenn die vorliegend praktizierte Mischregelung letztlich „nur“ zu einer wirtschaftlichen Privilegierung der Bewohner führt, unterliegt sie gleichwohl denselben tatbestandlichen Anforderungen wie eine Reservierung von öffentlichen Stellplätzen für Bewohner.	140
Des Weiteren ist zu beachten, dass die Antragsgegnerin Parkraumbewirtschaftung auf verschiedene Rechtsgrundlagen stützen kann. Sie kann Parkraumbewirtschaftung etwa zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung betreiben (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 2. Alt StVO) oder zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 1. Alt StVO). Des Weiteren kann sie sich auf allgemeine Gründe der Sicherheit des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO) stützen,	141
vgl. hierzu etwa OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 29. April 2002 – 1 S 3.02 – juris,	142
und auch auf diesem Weg die hier konkret beabsichtigte Steuerungswirkung – Anreizschaffung, dass Fremd- und Langzeitparkende, wie Berufspendler, Kunden und Besucher, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) umsteigen – erzielen, ohne zugleich Bewohner zu privilegieren. Entscheidet sich die Antragsgegnerin für ein Vorgehen nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO, ist das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen ausreichend zu dokumentieren.	143
Überschießend sei angemerkt, dass auch die Ermessenserwägungen der Antragsgegnerin auf der Annahme aufbauen, dass Bewohner nur unzureichend Parkraum finden, was die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch die Bewirtschaftung öffentlicher Stellplätze in Verbindung mit deren Bevorrechtigung erfordere. Die Ermessenserwägungen gehen zudem davon aus, dass auch eine Parkraumbewirtschaftung an Samstagen erforderlich ist. Hierzu sei bereits auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.	144
3. Zur Vermeidung künftiger Streitigkeiten weist das Gericht des Weiteren darauf hin, dass es der Rechtsauffassung der Antragsteller zum Begriff des städtischen Quartiers nicht beitrifft. Die Parkraumbewirtschaftungszone dürfte in ihrer Gesamtheit ein städtisches Quartier im Sinne von § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO darstellen. Insbesondere eine etwaig verschiedene bauplanungsrechtliche Gebietstypik steht der Annahme eines einheitlichen städtischen Quartiers nach Auffassung der Kammer grundsätzlich nicht entgegen. Darauf, dass das Quartier den Eindruck einer Zusammengehörigkeit vermitteln müsse, eine ähnliche Bauweise erforderlich sei und es dazu diene, ein Stadtgebiet in räumlich zusammenhängende Wohnviertel abzugrenzen, wie die Antragsteller meinen, kommt es für die straßenverkehrsrechtliche Entscheidung ersichtlich nicht an. Letzteres gilt bereits deshalb, weil die Straßenverkehrsbehörde auch nach der Neufassung der Norm kleinräumige, von Stadtvierteln losgelöste Bewohnerparkzonen einrichten kann.	145
Vgl. hierzu BR.-Drs. 751/01 S. 6; VG Freiburg, Urteil vom 6. Juli 2005 – 1 K 1505/04 – juris.	146
Im Übrigen findet selbst in überwiegend gewerblich genutzten Teilen der Parkraumbewirtschaftungszone Wohnnutzung statt, jedenfalls in unmittelbarer Nähe hierzu. Auch insoweit ist die Zahl der Bewohner für das Vorliegen bestehenden erheblichen Parkdrucks ausweislich der Ermächtigungsgrundlage und der Begründung hierzu nicht von Bedeutung.	147
Die Kostenentscheidung folgt aus § 155 Abs. 1 Satz 1, § 159 VwGO i.V.m. § 100 ZPO.	148
	149

Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 2 GKG i.V.m. Ziffer 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, wonach eine verkehrsregelnde Anordnung mit dem Auffangwert von 5.000,- € zu bemessen ist. Dieser Wert war für jeden der fünf Antragsteller zu halbieren, Ziffer 1.5 Satz 1 des Streitwertkatalogs.

Rechtsmittelbelehrung 150

Gegen Ziffer 1 dieses Beschlusses kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln, Beschwerde eingelegt werden. 151

Die Beschwerdefrist wird auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist bei dem Obergerverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster, eingeht. 152

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Obergerverwaltungsgericht einzureichen. 153

Gegen Ziffer 2 dieses Beschlusses kann innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, Beschwerde eingelegt werden. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. 154

Die Beschwerde ist bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln, einzulegen. Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 Euro übersteigt. 155