VG Ansbach, Urteil v. 13.01.2021 – AN 10 K 19.00070

Titel:

Anfechtung einer verkehrsrechtlichen Anordnung (eingeschränktes Halteverbot)

Normenketten:

VwGO § 42 Abs. 2
StVO § 45 Abs. 1, Abs. 9
BayVwVfG Art. 35 S. 2

Leitsätze:

1. Die durch Aufstellung entsprechender Verkehrszeichen bekanntgemachte Anordnung eines eingeschränkten Halteverbots stellt einen Verwaltungsakt mit Dauerwirkung in Form einer Allgemeinverfügung dar und ist damit für alle Verkehrsteilnehmer verbindlich und unter Geltendmachung einer möglichen Verletzung der verkehrsrechtlichen Vorschriften aus § 45 StVO anfechtbar. Demgegenüber steht einer Berufung auf den Anliegergebrauch entgegen, dass dieser nicht vor Einschränkungen und Erschwernissen der Zugänglichkeit des Grundstücks schützt und kein Recht auf einen eigenen Parkplatz vor bzw. in unmittelbarer Nähe eines Grundstücks gibt (vgl. VGH München BeckRS 2006, 23189). (Rn. 13 – 15) (redaktioneller Leitsatz)
2. Aufgrund der Subsidiarität einer Verkehrszeichenanordnung gegenüber den allgemeinen, aber auch den besonderen Verhaltensregeln des Straßenverkehrsrechts kommt einer Straßenverkehrsbehörde, wenn sie sich für die Anordnung eines Verkehrszeichens entscheidet, eine besondere Darlegungslast in Bezug auf ihre Verpflichtung zu, vorher die objektive Gefahrenlage für die öffentliche Sicherheit und Ordnung und die aufgrund der besonderen Umstände zwingende Erforderlichkeit eines Verkehrszeichens zu prüfen und das ihr eingeräumte Ermessen auszuüben. (Rn. 16 und 17) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Zulässigkeit der Anfechtung einer verkehrsrechtlichen Anordnung, Zulässigkeit der Anordnung eines eingeschränkten Halteverbots (VZ 286), Fragen der Verhältnismäßigkeit und des Ermessens, Klagebefugnis, Verkehrszeichen, Allgemeinverfügung, Verkehrsteilnehmer, Anliegergebrauch, Zugänglichkeit des Grundstücks, Subsidiarität einer Verkehrszeichenanordnung, besondere Darlegungslast, objektive Gefahrenlage, besondere Umstände, Erforderlichkeit eines Verkehrszeichens

Rechtsmittelinstanz:

VGH München, Beschluss vom 19.04.2021 – 11 ZB 21.388

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Kläger haben die Kosten des gerichtskostenfreien Verfahrens zu tragen.

Tatbestand

1
Die Beteiligten streiten um die Rechtmäßigkeit des durch verkehrsrechtliche Anordnung vom 15. Oktober 2018 in der …Straße verhängte eingeschränkte Halteverbot.

2
Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 15. Oktober 2018 ordnete die Beklagte ein eingeschränktes Halteverbot in der … Straße zwischen der … und der … Straße in Fahrrichtung Staatsstraße an. Die Anordnung wurde im Wesentlichen damit begründet, dass aufgrund parkender Fahrzeuge im Kurven- und Einmündungsbereich der Verkehr in und aus der … Straße erheblich behindert werde. Dies sei bereits im Jahr 2015 als überwachungswürdig eingestuft worden und werde nun deshalb umgesetzt, weil die Gesamtsituation im Umfeld der Einmündung dazu führe, dass durch abgestellte Fahrzeuge im Begegnungsverkehr ein Rückstau in die Staatsstraße zustande komme und zu verkehrsgefährdeten Situationen führe. Die Beschilderung sei geeignet und erforderlich, ein zur Behebung des

Gefährdungszustandes milderes Mittel sei nicht ersichtlich. Kurzzeitiges Halten zum Be- und Entladen sei weiter gestattet, was dazu beitrage, dass die Maßnahme auch angemessen sei, zumal in wenigen Metern Entfernung ausreichend kostenfreier Parkraum zur Verfügung stünde.

3
Die Verkehrszeichen (VZ 286) wurden in der Folge aufgestellt.

4
Dagegen erhoben die Kläger mit Schriftsatz ihres Prozessbevollmächtigten vom 10. Januar 2019 Klage. Zur Begründung führten sie im Wesentlichen aus, die Anordnung des eingeschränkten Halteverbots sei bereits formell rechtswidrig, da die Anordnung zu unbestimmt sei, weil Anfang und Ende des Bereichs des eingeschränkten Halteverbots weder aus dem Text noch aus dem Lageplan ersichtlich seien. Im Übrigen seien die Schilder auch nicht dort aufgestellt worden, wo es die Anordnung erwarten ließe. Die Anordnung sei aber auch materiell rechtswidrig, weil bereits die Voraussetzungen hierfür nicht vorlägen. Zum einen bestehe auf der gegenüberliegenden Seite der … Straße bereits ein Halteverbot. Zum Zweiten sei kein Grund dafür ersichtlich, dass das Halteverbot auf der gesamten Länge bestehen müsse und zum Dritten habe die Beklagten selbst die Situation seit 2015 hingenommen, um dann plötzlich im Jahr 2018 ein Halteverbot zu verfügen. Darüber hinaus sei die Maßnahme aber auch unverhältnismäßig. Für die Kläger, die Eigentümer des angrenzenden Grundstücks FlNr. … der Gemarkung … (* … Straße *) seien, ergebe das eingeschränkte Halteverbot einen wesentlichen Nachteil, da sich in der Nähe nur ein einziger Parkplatz befinde. Die Kläger könnten somit nicht mehr an ihrem Grundstück parken. Darüber hinaus sei das eingeschränkte Halteverbot auch deshalb nicht angemessen, weil es damit nur darum gehe, einem ortsansässigen Busunternehmer freie Fahrt zu gewähren. Mindestens aber würde sich eine Verkürzung des Bereichs des Halteverbots anbieten; eine solche Alternative habe die Beklagte nicht einmal geprüft.

5
Die Kläger ließen beantragen,

die verkehrsrechtliche Anordnung der Marktgemeinde … vom 15. Oktober 2018 aufzuheben.

6
Die Beklagte beantragte,

die Klage abzuweisen.

7
Zur Begründung führte sie im Wesentlichen aus, die verkehrsrechtliche Maßnahme sei rechtmäßig. Im zur verkehrsrechtlichen Anordnung beigefügten Plan sei der Beschilderungsbereich klar festgelegt. Die Beschilderung sei auch notwendig, weil aufgrund parkender Fahrzeuge im Kurven- und Einmündungsbereich Verkehrsgefährdungen bis hin zu Rückstaus geschehen. Man habe bereits im Jahr 2015 diesbezüglich eine Verkehrsschau veranlasst, was dazu geführt habe, dass die Situation als überwachungswürdig eingestuft worden sei, im Jahr 2018 habe man dann unter Berücksichtigung des Ausbauzustands der Straße, der Steigung, ihrer unübersichtlichen Kuppe, der gegenüberliegenden engen Grundstückszufahrt und aufgrund des Verkehrs von Linienomnibussen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen die Anordnung erlassen.

8
Die Beklagte legte noch einen Aktenvermerk der Polizeiinspektion … vor, die die verkehrspolizeiliche Sicht wiedergebe. Danach müsste gerade der Schwerverkehr aber auch landwirtschaftliche Gespanne teilweise bei Gegenverkehr rangieren bzw. rückwärtsfahren, was insbesondere im Einmündungsbereich in die Staatsstraße ein nicht zu unterschätzendes Unfallrisiko bedeute. Auch wenn es bislang nicht zu polizeilichen Einsätzen gekommen sei, werde auch seitens der Polizei hier Handlungsbedarf gesehen.

9
Die Beteiligten verzichteten auf die Durchführung einer mündlichen Verhandlung.

10
Wegen weiterer Einzelheiten wird zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen auf die Gerichtsakte Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

11
Gemäß § 101 Abs. 2 VwGO darf über die Klage ohne die Durchführung einer mündlichen Verhandlung entschieden werden, da sich die Beteiligten hiermit einverstanden erklärt haben.

12
Die Klage ist zwar zulässig, aber unbegründet.

13
Das mit verkehrsrechtlicher Anordnung des Beklagten vom 15. Oktober 2018 verfügte eingeschränkte Halteverbot in der … Straße, zwischen der … und der … Straße (* …*) ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die von den Anwohnern und Miteigentümern des angrenzenden Flurstücks FlNr. … der Gemarkung … (Wohnadresse: … Straße *) erhobene Klage ist zulässig. Den Klägern steht insbesondere eine Klagebefugnis im Sinne von § 42 Abs. 1 Satz 1 VwGO zu. Die durch Aufstellung der entsprechenden Verkehrszeichen bekanntgemachte Anordnung des eingeschränkten Halteverbots in der … Straße stellt einen Verwaltungsakt mit Dauerwirkung in Form einer Allgemeinverfügung im Sinne des Art. 35 Satz 2 BayVwVfG dar und ist damit für alle Verkehrsteilnehmer verbindlich. Neben ihrer Rechtstellung als Eigentümer des anliegenden Grundstücks können die Kläger somit geltend machen, dass sie mit Aufstellung der Verkehrszeichen geregelte Verkehrsbeschränkung, von der alle Verkehrsteilnehmer betroffen sind, auch sie trifft. Sie können weiter geltend machen, dass diese möglicherweise rechtswidrig ist, weil die Voraussetzungen nach § 45 StVO nicht gegeben seien.

14
Soweit aus der Klageschrift zu entnehmen ist, dass sich die Kläger als Eigentümer des anliegenden Grundstücks (auch) auf eine Einschränkung ihres Anliegergebrauchs berufen, so besteht insoweit allerdings keine Klagebefugnis. Der im Bayerischen Straßen- und Wegerecht nicht geregelte aber dort vorausgesetzte Anliegergebrauch schützt lediglich die Zugänglichkeit des Grundstücks an sich und beschränkt sich somit auf das Recht, die erschließende Straße insoweit zu nutzen, damit eine angemessene Nutzung des Grundeigentums möglich wird. Der Anliegergebrauch schützt aber gerade nicht vor Einschränkungen und Erschwernissen der Zufahrtsmöglichkeit und gibt kein Recht auf einen eigenen Parkplatz vor bzw. in unmittelbarer Nähe eines Grundstücks (vgl. BayVGH, U.v. 15.3.2006, Az. 8 B 05.1356, juris). Vorliegend ist allerdings weder vorgetragen noch ersichtlich, dass die Zugänglichkeit des klägerischen Grundstücks durch die angeordnete Verkehrsbeschränkung selbst tangiert gewesen sein könnte. Die Kläger begehren lediglich die Möglichkeit, vor oder in der Nähe ihres Grundstücks parken zu dürfen.

15
Die - hier vorliegende - Klagebefugnis beschränkt sich somit auf eine mögliche Verletzung der verkehrsrechtlichen Vorschriften aus § 45 StVO.

16
Allerdings ist die zulässig erhobene Anfechtungsklage unbegründet, da vorliegend die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO für die Anordnung eines eingeschränkten Halteverbots in der … Straße vorliegen. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Verkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das vorliegend verhängte eingeschränkte Halteverbot stellt so eine Beschränkung der Straßenbenutzung dar. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass das Aufstellen von Verkehrszeichen einen Ausnahmecharakter genießt. Nach § 45 Abs. 9 StVO, der die Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1 StVO konkretisiert und modifiziert, sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo es aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Diese Vorschrift zielt vor allem darauf ab, die allgemeinen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer aufzuwerten und eine Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung zu verdeutlichen. Ein Verkehrszeichen ist deshalb nur dann zwingend geboten, wenn es zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderlich ist bzw. die allein in Betracht kommende Maßnahme darstellt. Das wäre beispielsweise dann nicht der Fall, wenn die allgemeinen, aber auch die besonderen Verhaltensregeln des Straßenverkehrsrechts mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf gewährleisten würden (vgl. hierzu: BayVGH, U.v. 28.9.2011, Az. 11 B 11.910, juris).

17
Dies hat zur Folge, dass der Straßenverkehrsbehörde, hier dem Beklagten, eine besondere Darlegungslast zukommt, wenn sie sich für die Anordnung eines Verkehrszeichens entscheidet. Sie ist daher vor Erlass

einer verkehrsrechtlichen Anordnung zur Prüfung der objektiven Gefahrenlage für die öffentliche Sicherheit und Ordnung verpflichtet (vgl. zuletzt: VG Würzburg, U.v. 8.4.2020, Az. W 6 K 19.1174, juris, m.w.N.). Hierbei ist selbstverständlich auch das der Behörde nach § 49 Abs. 1 StVO eingeräumte Ermessen auszuüben, wobei aufgrund der Tatsache, dass es sich bei einer Verkehrsregelung um einen Dauerverwaltungsakt handelt, die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung maßgeblich ist (vgl. hierzu: BVerwG, U.v. 23.9.2010, Az. 3 C 32/09, juris), sodass gemäß § 114 Satz 2 VwGO auch noch im Klageverfahren Ermessenserwägungen ergänzt werden dürfen.

18
Gemessen an diesen Anforderungen ist die streitgegenständliche Anordnung und Bekanntmachung des eingeschränkten Halteverbots in der … Straße durch den Beklagten rechtmäßig, was wiederum zur Folge hat, dass sie die Kläger nicht in ihren Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

19
Vorliegend wurde durch den Beklagten im streitgegenständlichen Bereich ein eingeschränktes Halteverbot (Zeichen 286 des Verkehrszeichenkatalogs) angeordnet und aufgestellt. Nach Ziffer 63 der Anlage 2 zur StVO führt die Anordnung dieses eingeschränkten Halteverbots dazu, dass Fahrzeugführer nicht mehr länger als drei Minuten auf der Fahrbahn halten dürfen, wobei Ein- und Aussteigevorgänge bzw. Be- und Entladevorgänge hiervon ausgenommen sind. Der Beklagte hat die Notwendigkeit dieser Anordnung vor allem damit begründet, (längeres) Parken im fraglichen Bereich deshalb verhindern zu wollen, weil die abgestellten Fahrzeuge insbesondere im Begegnungsverkehr einen Rückstau in die Staatsstraße verursachen würden, was wiederum zu verkehrsgefährdeten Situationen führe. Es handle sich um einen (weiteren) Einmündungsbereich, sodass die dort parkenden Fahrzeuge verkehrsbehindert seien, was durch das eingeschränkte Halteverbot verhindert werden müsse.

20
Dies ist nicht zu beanstanden. Die von der Beklagten im Rahmen der Anordnung zugrunde gelegte Behinderung stellt eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dar und ist deshalb auch nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO zwingend erforderlich. Hiervon ist nämlich bereits auszugehen, wenn sich die konkrete Gefahr aus den besonderen örtlichen Gegebenheiten ergibt und nicht erst dann, wenn ohne das Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten gewesen wären (vgl. BVerwG, U.v. 23.9.2010, Az. 3 C 37.09 juris). Bei der … Straße handelt es sich um eine Staatsstraße, die - zumindest auch - dem Durchgangsverkehr dient und die sich innerhalb der geschlossenen Ortslage befindet. Dem Verkehrsfluss kommt daher im fraglichen Streckenabschnitt eine erhebliche Bedeutung zu, da die Straße überörtlichen Verkehr vor allem aus den Richtungen … und aus den im Süden an die Gemeinde angrenzenden Landkreise aufzunehmen hat bzw. über andere Teilstrecken auch an die Autobahn A angebunden ist. Es ist daher nachvollziehbar, dass Behinderungen des fließenden Verkehrs auf der Staatsstraße selbst zu potentiell gefährlichen Situationen führen können. Da sich das klägerische Grundstück im Kreuzungsbereich … Straße/Hauptstraße und … Straße befindet, ist es des Weiteren nachvollziehbar, dass bei Verkehrsbehinderungen in diesem Kreuzungsbereich direkt aber auch im näheren Verlauf der … Straße dazu führen könnte, dass im Falle von Begegnungsverkehr und entsprechenden Ausweich- und Rangiermanövern solche Problematiken entstehen können, insbesondere wenn vorgetragen wird, dass dort auch landwirtschaftlicher Verkehr stattfindet, d.h. dort Fahrzeuge mit einer Überbreite bis zu 3 m bewegt werden. Dies ergibt sich auch aus den Aktenvermerk der Polizeiinspektion … vom 20. Mai 2020. Darin wird geschildert, dass es nicht nur zu Beschwerden komme, sondern insbesondere auch zu erheblichen Verkehrsbehinderungen aufgrund regelmäßig am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen. Es wird weiter geschildert, dass der Schwerverkehr und auch landwirtschaftliche Gespanne teilweise bei Gegenverkehr rangieren und rückwärtsfahren müssten, was im Einmündungsbereich zur Staatsstraße ein Unfallrisiko bedeute. Letztendlich ergibt sich aus diesem Aktenvermerk die verkehrspolizeiliche Einschätzung dahingehend, dass eine Einschränkung der Straßenbenutzung durch die Anordnung eines eingeschränkten Halteverbots möglich sei und hier Handlungsbedarf gesehen werde. Aus der verkehrspolizeilichen Einschätzung vom 20. Mai 2020 ergibt sich letztendlich eine Befürwortung der streitgegenständlichen Maßnahme. Unter Berücksichtigung aller Umstände kann das Gericht nicht erkennen, dass der der Straßenverkehrsbehörde zustehende Gestaltungsspielraum bei der Auswahl der Mittel zur Gefahrenbekämpfung überschritten worden wäre. Wie der Beklagte zu Recht ausführt, handelt es sich, was aus den vorgelegten Lichtbildern eindeutig erkennbar ist, nicht nur um den Bereich der Einmündung in die

Staatsstraße, sondern bei der … Straße auch um eine Straße mit leichtem Gefälle, bei dem der Einmündungsbereich nicht allzu übersichtlich gestaltet ist. Wie sich aus den Lichtbildern aber auch den vorgelegten Plänen entnehmen lässt, ist diese Straße auch teilweise mit einem Gehweg versehen, der auf Höhe der Bebauung des klägerischen Grundstücks endet. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist ein durchgehender Gehweg, ebenfalls teilweise mit Gehwegabsenkungen versehen, verbaut. Es besteht daher die zusätzliche grundsätzliche Gefahr, dass im Falle von Rückstaus bzw. Rangiervorgängen die Gehwegfläche mit in Anspruch genommen werden könnte, was zu einer zusätzlichen Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führen würde. Letztendlich ist die durch den Beklagten befürchtete Verkehrsgefährdung für den Fall, dass im fraglichen Bereich weiter geparkt wird, nicht von der Hand zu weisen. Es ist auch nicht ersichtlich, wie die Situation auf andere Art und Weise bewältigt werden könnte, jedenfalls nicht in verkehrsrechtlicher Art. Zu einer übersichtlicheren Gestaltung des Einmündungsbereichs würden allenfalls baurechtliche oder auch straßenrechtliche Maßnahmen verhelfen, zu deren Durchführung die Straßenbaulastträger aber nicht verpflichtet sind.

21
In der Gesamtschau sind die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO vorliegend gegeben. Die Maßnahme war daher zur Verhinderung der von dem Beklagten befürchteten Verkehrsbehinderung und der damit verbundenen Verkehrsgefährdung zwingend geboten.

22
Es ist auch nicht ersichtlich, dass die verkehrsrechtliche Anordnung zu unbestimmt ist und dass die Anordnung und die Ausführung, d.h. das Aufstellen der eigentlichen Verkehrszeichen, nicht in Einklang zu bringen sind. Aus der verkehrsrechtlichen Anordnung ergibt sich eindeutig, dass das durch VZ … angeordnende eingeschränkte Halteverbot (nur) in der … Straße und dort zwischen der … und der Staatsstraße angeordnet wird. Dies ist ausweislich der vorgelegten Lichtbilder auch tatsächlich der Fall. Die Verkehrszeichen stehen in Fahrtrichtung Staatsstraße nach der Einmündung der … und vor der Einmündung in die Staatsstraße, jeweils mit Richtungspfeilen versehen. Der in der Anordnung getätigte Hinweis auf den beiliegenden Plan ergibt nichts anderes, weil dort die Schilder im Einzelnen nicht eingezeichnet sind.

23
Auch soweit die Kläger einwenden, man habe zunächst jahrelang nichts unternommen, um dann auf der gesamten nunmehr angeordneten Länge ein Halteverbot zu verfügen, was nicht notwendig sei, greift vorliegend nicht durch. Der Beklagte hat mitgeteilt, dass immer wieder Beschwerden aufgelaufen seien, die die verkehrliche Situation im streitgegenständlichen Bereich betreffen. Dies führte dazu, dass bereits bei einer Verkehrsschau im Jahr 2015 über mögliche Maßnahmen diskutiert wurde, solche allerdings nicht getroffen wurden. Bei einer weiteren Beschäftigung mit der Situation im Juni 2018 habe man dann mit der streitgegenständlichen Anordnung reagiert. Allein daraus lässt sich erkennen, dass es kein schutzwürdiges Vertrauen der Kläger dahingehend gegeben haben könnte, dass die Parkmöglichkeiten in der … Straße dauerhaft bestehen bleiben werden. Soweit die Kläger des Weiteren vortragen, dass es bereits auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein Halteverbot gebe, zeigt dies vielmehr, dass sich der Beklagte bereits des längeren mit der Situation vor Ort beschäftigt hatte, was letztendlich in der verkehrsrechtlichen Anordnung vom Oktober 2018 kumuliert ist.

24
Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Anordnung des Halteverbots im streitgegenständlichen Bereich unverhältnismäßig sein könnte. Soweit die Kläger vortragen, dass die Straße von einem örtlichen Busunternehmer befahren werde, ist bereits nicht ersichtlich, in wieweit dies zugunsten der Kläger ausschlaggebend sein könnte, weil ja gerade die Befahrbarkeit der … Straße mit großen Fahrzeugen wie auch mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen im Vordergrund steht, da von sich auf die Staatsstraße auswirkenden Rangiertätigkeiten besonders großer oder besonders breiter Fahrzeuge eine noch höhere Verkehrsgefährdung ausgehen könnte. Die Frage, ob der Betriebssitz des angesprochenen Busunternehmers baurechtlichen Vorschriften entspricht, ist dagegen vorliegend entscheidungsunerheblich.

25
Auch können sich die Kläger nicht darauf berufen, dass in der näheren Umgebung keine ausreichenden Parkmöglichkeiten bestünden. Der Beklagte weist darauf hin, dass Parkmöglichkeiten sehr wohl zur Verfügung stehen und zwar in fußläufig zumutbarer Entfernung. Letztendlich ist aber diese Frage ebenfalls

nicht entscheidungserheblich, da die Regelungen des § 45 StVO dem Grunde nach (nur) auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen Einzelner gerichtet ist (so bereits grundsätzlich: BVerwG, U.v. 22.1.1971, VII C 48.69, juris). Danach wäre ein individueller Anspruch eines Einzelnen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung (hierzu später) der Behörde nur unter ganz engen Voraussetzungen anerkannt. Ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde ist nur dann gegeben, wenn ein Grundrecht des Einzelnen, beispielsweise auf körperliche Unversehrtheit oder auf Schutz des Eigentums verletzt wäre. Dies ist allerdings, wie oben bereits dargelegt, nicht der Fall, weil der sich aus dem Eigentumsgrundrecht ergebene Anliegergebrauch vorliegend überhaupt nicht verletzt sein kann, da, wie oben ebenfalls bereits dargelegt, der Anliegergebrauch das Parken vor dem eigenen Grundstück gerade nicht umfasst. Im Übrigen hat die Beklagte selbst diesen Punkt im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 15. Oktober 2018 berücksichtigt, indem sie darauf hinweist, dass im Bereich der benachbarten Kirche kostenfreier Parkraum zur Verfügung steht.

26
Letztendlich sind auch Ermessensfehler nicht erkennbar. Selbst wenn man davon ausgeht, dass das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde durch die Gesichtspunkte der Verhältnismäßigkeit begrenzt wird, ist doch ersichtlich, dass der Beklagte auch im Sinne von Art. 39 Abs. 1 Satz 3 BayVwVfG das ihr zustehende Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Der Beklagte hat die verkehrliche Situation im streitgegenständlichen Bescheid über einen hinreichend langen Zeitraum beobachtet, hat entsprechend den einschlägigen Verwaltungsvorschriften die Verkehrspolizei hinzugezogen und ist in Abwägung der Gesamtsituation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Kläger an grundstücksnahem Parkraum zu dem Ergebnis gekommen, dass die angeordnete Maßnahme umzusetzen sei, weil andere, alternative Lösungen nicht ersichtlich seien. Dies ist nicht zu beanstanden. Ermessenfehler sind insoweit nicht ersichtlich.

27
Auch soweit die Kläger vortragen, es hätte die Möglichkeit bestanden, das eingeschränkte Halteverbot nicht über die gesamte Länge zwischen der Staatsstraße und der … zu verhängen, sind Ermessensfehler nicht ersichtlich. Wie dargelegt, ist hierbei der große, der Straßenverkehrsbehörde zukommende Gestaltungsspielraum zu berücksichtigen. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass den Klägern, wie dargelegt, nur eine eingeschränkte Klagebefugnis zukommt, sodass letztendlich die Länge der angeordneten Maßnahme für den gesamten Bereich zwischen … und Staatsstraße nicht zu beanstanden ist. Zwar ist der Bereich zwischen der … und der Bebauung des klägerischen Grundstücks jedenfalls direkt an die Straße angrenzend nicht bebaut, doch ist hier zu berücksichtigen, dass der Gehweg nur bis auf Höhe der Bebauung gezogen ist, was im Falle dann dort parkender Fahrzeuge (im weiteren Verlauf würde ja dann das eingeschränkte Halteverbot bestehen) zu weiteren Problemen zwischen Fußgängern und dem fließenden Verkehr führen könnte.

28
Die verkehrsrechtliche Anordnung vom 15. Oktober 2018 und die darauf basierende Aufstellung der Verkehrszeichen ist deshalb nicht zu beanstanden.

29
Die Klage ist daher abzuweisen.

30
Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.