VG Würzburg, Urteil v. 24.03.2021 – W 6 K 19.1594

Titel:

Verkehrsrechtliche Anordnung eines absoluten Haltverbots auf einem Wendehammer

Normenketten:

StVO § 12 Abs. 1 Nr. 1, § 39 Abs. 3, § 41 Abs. 2 S. 4, § 45 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 5, Abs. 9 S. 1, Anl. 2 Nr. 62 Zeichen 283
BayStrWG Art. 14 Abs. 1, Art. 17

Leitsätze:

1. Von einer konkreten Gefahr für die Schutzgüter des §45 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 5 StVO kann in einem Wendehammer, der am Ende einer Sackgasse zum flüssigen und gefahrlosen Wenden von Kraftfahrzeugen angelegt wurde, regelmäßig schon dann ausgegangen werden, wenn zu befürchten ist, dass sich dort parkende oder haltende Fahrzeuge für den fließenden Verkehr als stehende Hindernisse erweisen, die das Wenden erschweren. Dies gilt insbesondere, wenn hierdurch für einfahrende Fahrzeuge ein ein- oder mehrmaliges Rangieren notwendig wird und die Löschsicherheit im Brandfall nicht gewährleistet wird. (Rn. 43)
2. Ob und inwieweit die Verkehrsfunktion eines Wendehammers unter Berücksichtigung der konkreten Umstände zur Gewährleistung des flüssigen und gefahrlosen Wendens und der Erhaltung der öffentlichen Sicherheit eine örtliche Beschränkung des ruhenden Verkehrs bedingt, ist letztlich eine Frage der Ausübung pflichtgemäßen Ermessens durch die Straßenverkehrsbehörde. (Rn. 43)
Der Anliegergebrauch vermittelt den Eigentümern eines Grundstücks keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei ihrem Grundstück oder in dessen Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (vgl. VGH München BeckRS 2020, 37592 Rn. 22 mwN). Vielmehr ist es in erster Linie Angelegenheit des Grundstückseigentümers, auf seinem Grundstück ausreichende Park- oder Einstellplätze bereitzustellen. Selbst bei jahrelanger, von der Straßenverkehrsbehörde unbeanstandeter Übung wohnt dem Anliegergebrauch keine Bestandsgarantie für eine bislang bestehende Parkmöglichkeit auf öffentlichem Grund inne. (Rn. 27) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

verkehrsrechtliche Anordnung, Anordnung eines absoluten Haltverbots auf einem Wendehammer, kein Recht auf Erhaltung von Parkplätzen aufgrund Anliegergebrauchs, Gefahr für Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, Gefährdung der Lösch- und Rettungssicherheit, Anbringung eines Zusatzzeichens, kein Ermessensfehler, Streitwertaddition bei einfacher Streitgenossenschaft, Anliegergebrauch, Parkmöglichkeit auf öffentlichen Straßen und Plätzen, Bestandsgarantie, Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, flüssiges und gefahrloses Wenden, Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, Ausübung pflichtgemäßen Ermessens

Rechtsmittelinstanz:

VGH München, Beschluss vom 23.02.2022 – 11 ZB 21.1583

Fundstelle:

BeckRS 2021, 15335

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Die Kläger haben die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Kläger können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht der Beklagte vorher in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

Tatbestand

1

Die Kläger wenden sich gegen die verkehrsrechtliche Anordnung eines absoluten Haltverbots auf einem Wendehammer vor ihrem Anwesen.

2
1. Die Kläger bewohnen das Anwesen B.-straße … im Markt Zellingen. Die als Sackgasse gekennzeichnete B.-straße befindet sich in einem Wohngebiet und ist bis auf einzelne Baulücken bebaut. Sie ist ca. 180 m lang und einschließlich beidseitiger Gehsteige ca. 8,5 m breit. Das Anwesen der Kläger grenzt an den am Ende der Straße angelegten Wendehammer. Die Tiefe des Wendeplatzes beträgt 16,20 m, die Breite 17,10 m.

3
Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 1. Oktober 2019 ordnete der Beklagte für den gesamten Wendehammer am Ende der Sackgasse „B.-straße“ ein „absolutes Haltverbot“ (VZ 283) mit dem Zusatzzeichen 2023 „auf der gesamten Wendeplatte“ an. Zur Begründung wurde ausgeführt, durch die Beschilderung sollten die dort befindlichen Endhydranten freigehalten und die Löschsicherheit im Brandfall gewährleistet werden. Für das ungehinderte Wenden von Rettungs- und Versorgungsfahrzeugen sei ein Durchmesser des Wendehammers von ca. 20 m erforderlich. Die Anordnung trete mit dem Aufstellen des Verkehrszeichens in Kraft. Zuwiderhandlungen würden als Ordnungswidrigkeiten gemäß §24 StVG geahndet.

4
Das bereits vor längerer Zeit aufgestellte Verkehrszeichen 283 ist seit dem 25. Oktober 2019 sichtbar (Entfernung der Verhüllung).

5
Die um Stellungnahme gebetene Polizeiinspektion (PI) K. hatte zuvor mit E-Mail vom 27. September 2019 der Beschilderung nach Prüfung aus verkehrspolizeilicher Sicht zugestimmt.

6
Mit Schreiben vom 4. Oktober 2019 wandten sich die Kläger gegen die verkehrsrechtliche Anordnung. Aus diesem Schreiben ergibt sich, dass sich bereits seit vielen Jahren zwei parkende Fahrzeuge der Anwohner auf dem Wendehammer befänden und es dennoch allen Fahrzeugen möglich sei, zu wenden. Aufgrund einer einmaligen Beschwerde eines Müllwagenfahrers, der nicht habe wenden können, da auf der gegenüberliegenden Seite noch weitere Fahrzeuge parkten, sei im Februar 2019 ohne Wissen und ohne Anhörung der Anwohner in der B.-straße ein absolutes Haltverbot errichtet worden. Die gegenüberliegende Seite des Wendehammers sei nicht bebaut. Eine Lösung mit der Gemeindeverwaltung sei angestrebt worden, jedoch nicht erfolgt. Anlässlich einer Feuerwehrübung habe sich die Feuerwehr beschwert, dass Anwohner das absolute Haltverbotsschild einfach herumgedreht hätten. Die Feuerwehrübung habe problemlos durchgeführt werden können, ohne dass die zwei Anwohner-Fahrzeuge hätten entfernt werden müssen.

7
2. Am 5. Dezember 2019 ließen die Kläger (zunächst gemeinsam mit zwei weiteren inzwischen aus dem Verfahren ausgeschiedenen Anwohnern) Klage erheben und zuletzt beantragen,

die verkehrsrechtliche Anordnung eines absoluten Haltverbotes gemäß lfd. Nr. 62, Zeichen 283 der Anlage 2 zur StVO vom 1. Oktober 2019 im Bereich des Wendehammers in der B.-straße in Z. aufzuheben.

8
Zur Begründung wurde ausgeführt, die Kläger seien seit vielen Jahren Bewohner des an den verfahrensgegenständlichen Wendehammer angrenzenden Anwesens. Der Beklagte habe mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 1. Oktober 2019 für den gesamten Wendehammer am Ende der Sackgasse B.-straße ein absolutes Haltverbot mit dem Zusatzzeichen 2023 „auf der gesamten Wendeplatte“ angeordnet. Das Verkehrszeichen sei am 25. Oktober 2019 enthüllt worden. Die Klage sei begründet. Verkehrsregelungen, die den Straßenverkehr zu Zwecken der Verkehrssicherheit und -ordnung beschränken, seien durch §45 Abs. 1 Satz 1 StVO gedeckt, wenn die Maßnahmen zu diesem Zweck geeignet und erforderlich seien. Darüber hinaus seien Verkehrszeichen nach §45 Abs. 9 Satz 1 StVO nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten sei. Das Aufstellen von Verkehrszeichen habe Ausnahmecharakter. Die Straßenverkehrsbehörde habe eine besondere Darlegungslast, wenn sie sich für die Anbringung eines Verkehrszeichens entscheide. Ein derartiger

sachlicher Grund für die Anordnung des hiesigen absoluten Haltverbots sei nicht gegeben. Bereits seit 1994 würden die Kläger die jeweiligen Stellplätze vor deren Häusern nutzen. Die beiden parkenden Autos würden die Wendemöglichkeiten in keiner Weise behindern und würden auch keine Gefahrenlage darstellen. Die Bebauung, Gefahrenlage und Nutzung des Wendebereichs sei in der B.-straße seit 25 Jahren unverändert. Es habe in der gesamten Zeit bis Februar 2019 keine Beanstandungen, Probleme oder Unfälle gegeben. PKWs würden trotz der dort parkenden zwei Autos ohne Probleme wenden können. Größere Fahrzeuge, LKWs und Müllwagen müssten stets einmal rangieren und zwar unabhängig davon, ob die zwei genannten Stellplätze genutzt würden oder nicht. Eine Feuerwehrübung habe im Jahr 2019 ohne Beanstandung trotz der zwei parkenden Autos durchgeführt werden können. Eine Gefahrenlage durch die Gemeinde sei konstruiert und tatsächlich nicht vorhanden. Die B.-straße sei eine beschilderte Sackgasse ohne Angabe einer Wendeoption. Es gebe in der B.-straße drei Hydranten, einer befinde sich im vorderen Wendebereich. Die Distanz zu parkenden Autos im Wendebereich sei mit mindestens vier Meter ausreichend und stelle für einen Feuerwehreinsatz keine Einschränkung dar. Der Hydrant im Wendebereich sei trotz parkender Autos nicht nur frei zugänglich, sondern im Vergleich zu den anderen Hydranten der B.-straße der bestzugänglichste Hydrant. Die Parkplatzsituation sei in der B.-straße oft ausgereizt. Die zugewiesenen Stellplätze pro Wohnung würden im realen Leben nicht ausreichen, was zu einer Überbelastung der bestehenden Parkmöglichkeiten führe. Erstmals sei das absolute Haltverbotsschild bereits im Februar 2019 aufgestellt, jedoch aufgrund der Anliegerbeschwerden wieder umgehend aufgehoben worden. Ein Vororttermin mit der Polizei und einer Vertreterin des Beklagten, Frau Z., habe keinerlei Beanstandungen bzw. keine Notwendigkeit für ein Haltverbot seitens des Vertreters der Polizei ergeben. Bedauerlicherweise sei der Vertreterin der Gemeinde, Frau Z., die Zuständigkeit für diesen Vorgang entzogen worden, mit der Folge, dass das hier streitgegenständliche Verkehrsschild erneut in Kraft gesetzt worden sei. Das absolute Haltverbot erzwinge eine unerträgliche Situation für alle Paketdienste, Handwerksbetriebe etc., die quasi zu permanenten Ordnungswidrigkeiten genötigt würden. Es sei diesen Firmen nicht zuzumuten, schwere Pakete, Gegenstände, Geräte etc. über eine lange Distanz zu tragen, um die betroffenen Anwohner zu beliefern oder Reparaturarbeiten durchzuführen. Jedenfalls verstoße die angegriffene verkehrsrechtliche Anordnung gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Durch die zwei parkenden Autos der Kläger sei ein zusätzlicher verkehrsberuhigender Effekt vorhanden. Es gebe auch Alternativen, die den Interessen der Anlieger gerecht würden sowie potentielle Probleme durch ein Überparken des Wendebereichs verhindern würden. Hierzu zähle (1.) ein eingeschränktes Haltverbot im Wendebereich mit Ausnahme für die Anlieger der Anwesen B.-straße Nr. … und …, (2.) ein eingeschränktes Haltverbot im Wendebereich auf der gegenüberliegenden Straßenseite mit unbebautem Grundstück oder (3.) ein eingeschränktes Haltverbot im Wendebereich nur für Dienstag von 8:00 bis 12:00 Uhr.

9
Der Beklagte beantragte,

die Klage abzuweisen.

10
Zur Begründung wurde ausgeführt, die verkehrsrechtliche Anordnung sei in rechtsfehlerfreier Weise ergangen und die Kläger seien hierdurch nicht in ihren Rechten verletzt. Ausweislich des mit Maßangaben zur Wendeplatte sowie zur Fahrbahn der B.-straße versehenen Lageplans bestehe für den “Wendeverkehr“ nur ein eingeschränkter Verkehrsbereich für Wende- und Rangiermanöver zur Verfügung, ohne dass dieser Bereich mit Fahrzeugen im Randbereich zugeparkt werde. Ausweislich der Stellungnahme des Landratsamts M.-Sp. vom 18. Februar 2020 dürfe nach den geltenden Arbeitsschutzvorschriften Müll nur abgeholt werden, wenn ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich sei. Nach der Durchführungsanweisung müsse bei Sackgassen die Möglichkeit bestehen, am Ende der Straße zu wenden. Dies ergebe sich auch aus §4 Abs. 2 der Betriebssicherheitsverordnung. Demnach müssten Sackgassen am Ende über eine geeignete Wendeanlage verfügen. Nach Mitteilung des Landratsamtes kämen im Landkreis M.-Sp. dreiachsige Müllfahrzeuge zum Einsatz. Entsprechend der zur Anwendung empfohlenen technischen „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ müssten die Wendehämmer die gemäß RASt 06, Seite 73, Bild 58 bzw. 59 beschriebene Beschaffenheit aufweisen. Wenn keine geeignete Wendemöglichkeit vorhanden sei, dürften Sackgassen mit Abfallsammelfahrzeugen nicht weiter befahren werden und müssten deshalb Abfallsammelgefäße an der nächsten für das Abfallsammelfahrzeug sicher befahrbaren Straße zur Abfuhr bereitgestellt werden. Da im Bereich der Wendeplatte regelmäßig Fahrzeuge abgestellt seien, obgleich das auf der anderen Seite anliegende Grundstück Fl.-Nr. … noch nicht bebaut

sei, stehe Müllentsorgungsfahrzeugen keine geeignete Wendeanlage zur Verfügung. Zur Anliegersituation sei zu berücksichtigen, dass für das verfahrensgegenständliche Grundstück der Kläger beim Gewerbeamt des Beklagten eine Gewerbemeldung vorliege. Dies bedeute, dass für das Einfamilienhaus der Kläger ein auf dem Grundstück nachzuweisender Bedarf von zwei Stellplätzen zuzüglich eines weiteren Stellplatzes gemäß Ziffer 2.2.1 der Garagen- und Stellplatzverordnung bestehe. Dementgegen weise das Grundstück der Kläger lediglich einen Garagenstellplatz auf, weshalb alle anderen Fahrzeuge von Besuchern oder der eigenen Familie zwangsläufig auf der Wendeplatte parken würden. Vor diesem Hintergrund und der mit der Parksituation im Bereich der Wendeplatte einhergegangenen Beschwerde der Müllabfuhr habe sich der Beklagte berechtigterweise zum Erlass der angefochtenen Anordnung veranlasst gesehen. Bei seiner Entscheidung über den Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung habe der Beklagte auch die Interessen der Anlieger an einer nahegelegenen Abstellmöglichkeit ihrer Fahrzeuge berücksichtigt, jedoch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Allgemeinen und bezüglich der Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeugen im Besonderen vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgaben den Vorrang eingeräumt. Auch habe der Beklagte im Rahmen der Ermessensbetätigung berücksichtigt, dass für die Kläger die Möglichkeit bestehe, ihre Fahrzeuge, soweit sie nicht auf dem eigenen Grundstück abgestellt werden könnten, auf dem gerade verlaufenden Teil der B.-straße abzustellen, da dort kein verkehrsrechtliches Verbot für ein Parken bestehe. Die verkehrsrechtliche Anordnung sei nach Anhörung der örtlich zuständigen Polizeidienststelle als Maßnahme der laufenden Verwaltung ergangen.

11
Mit Schreiben vom 2. Februar 2021 führte der Beklagte weiter aus, am 25. November 2020 habe im Bereich der B.-straße mit dem ersten Bürgermeister des Beklagten, dem ersten Kommandanten der Freiwilligen Feuerwehr sowie dem Kreisbrandmeister ein Augenschein am Wendehammer zur Beurteilung des aktiven Brandschutzes stattgefunden. Ausweislich der Niederschrift des Kreisbrandmeisters zur Begehung vom 25. November 2020 müssten die Zufahrtswege von Stichstraße mit Fahrzeugen, die eine Länge von 10 m, eine Breite von 2,50 m und einen Wendekreisdurchmesser von 18,50 m besitzen, befahren werden können. Würden Straßen wie hier die B.-straße mit einer Länge von mehr als 50 m angelegt, sei an deren Ende eine Wendeplatte mit einem Durchmesser von 18,50 m anzulegen. Im vorliegenden Fall der B.-straße betrage die Tiefe des Wendeplatzes 16,20 m, die Breite 17,50 m. Dies sei durch Aufmaß ermittelt worden. Aufgrund des so ermittelten Wendekreisdurchmessers habe der Beklagte rechtsfehlerfrei die verfahrensgegenständliche Anordnung erlassen. Auf die Niederschrift des Kreisbrandmeisters zur Begehung vom 25. November 2020 wird im Übrigen Bezug genommen.

12
Mit Schriftsatz vom 15. März 2021 replizierte die Klägerbevollmächtigte, die Niederschrift des Kreisbrandmeisters über die Ortsbesichtigung gebe keinerlei Rechtfertigung dafür, das Parken vor dem klägerischen Anwesen zu verbieten und führte die zur Klagebegründung vorgebrachten Gesichtspunkte nochmals auf.

13
3. Zur mündlichen Verhandlung am 24. März 2021 erschienen die Kläger sowie der Beklagte mit ihren jeweiligen Bevollmächtigten, ergänzten ihr Vorbringen und stellten die oben aufgeführten Anträge. Für die Regierung von Unterfranken als Vertreter des öffentlichen Interesses erschien trotz ordnungsgemäßer Ladung niemand. Auf das Protokoll über die mündliche Verhandlung wird Bezug genommen.

14
Vom zugrundeliegenden Verfahren wurden nach Klagerücknahmen (Schreiben vom 15.10.2020) der ursprünglich beiden weiteren Kläger (subjektive Klagehäufung) mit Beschluss des Gerichts vom 11. Januar 2021 die Verfahren W6 K20.2134 und W 6 K 20.2133 abgetrennt und kostenpflichtig eingestellt.

15
Ein von den Klägern bereits vor Klageerhebung gestellter Antrag nach §80 Abs. 5 VwGO wurde mit Beschluss des Gerichts vom 20. November 2019 (W 6 S 19.1468) abgelehnt.

16
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die Gerichtsakte, die Verfahrensakte W6 S19.1468 und die beigezogene Behördenakte verwiesen.

Entscheidungsgründe

17
Über die Klage konnte trotz Ausbleibens der Regierung von Unterfranken als Vertreter des öffentlichen Interesses zur mündlichen Verhandlung entschieden werden, da diese ordnungsgemäß geladen und hierauf in der Ladung hingewiesen wurde, §102 Abs. 2 VwGO.

18
Die zulässig erhobene Klage (dazu 1.) gegen die verkehrsrechtliche Anordnung vom 1. Oktober 2019 über ein absolutes Haltverbot (Zeichen 283 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO) auf dem gesamten Wendehammer am Ende der B.-straße im Markt Zellingen ist unbegründet (dazu 2.).

19
1. Die Klage ist zulässig.

20
Statthaft ist die Anfechtungsklage, die fristgerecht und ohne zuvor notwendiges Widerspruchsverfahren erhoben wurde (dazu 1.1.). Die Kläger sind auch klagebefugt (dazu 1.2.).

21
1.1. Gegen die verkehrsrechtliche Anordnung vom 1. Oktober 2019 ist die Anfechtungsklage statthaft.

22
Durch das absolute Haltverbot (Zeichen 283 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO) und das damit verbundene Zusatzzeichen „auf der gesamten Wendeplatte“ hat der Beklagte für den Bereich des Wendehammers der B.-straße eine örtliche Anordnung durch Verkehrszeichen getroffen (§ 39 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1, §41 Abs. 2 Satz 4 StVO). Die durch Aufstellen des Verkehrszeichens gemäß §45 Abs. 2 Satz 4 und Abs. 4 Satz 1 Halbsatz 1 StVO bekannt gegebene schriftlich niedergelegte verkehrsrechtliche Anordnung des Beklagten vom 1. Oktober 2019 stellt einen Verwaltungsakt mit Dauerwirkung in Form der Allgemeinverfügung gemäß Art. 35 Satz 2 BayVwVfG dar (vgl. BVerwG, U.v. 27.1.1993 - 11 C 35/92 - BVerwGE 92, 32). Hiergegen kann nach §42 Abs. 1 VwGO die Anfechtungsklage erhoben werden.

23
Anfechtungsklagen gegen Verwaltungsakte sind gem. §74 Abs. 1 Satz 2 VwGO grundsätzlich innerhalb eines Monats nach deren Bekanntgabe zu erheben, wenn die Durchführung eines Widerspruchsverfahrens - wie hier nach Art. 15 Abs. 2 AGVwGO i.V.m. §68 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 VwGO - nicht erforderlich ist. Da Verkehrszeichen nicht mit einer Rechtsbehelfsbelehrung:versehen sind, beträgt die Klagefrist gem. §58 Abs. 2 Satz 1 VwGO ein Jahr ab dem Zeitpunkt, in dem sich der betreffende Verkehrsteilnehmer der Regelung des Verkehrszeichens erstmals gegenübersieht (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 23.9.2010 - 3 C 37/09 - NJW 2011, 246 Rn. 14 ff.). Die Kläger trafen als Anwohner des Wendehammers zum Zeitpunkt der Enthüllung des Schildes am 25. Oktober 2019 erstmalig auf das Verkehrszeichen und erhoben ihre Klagen am 5. Dezember 2019 fristgerecht.

24
1.2. Die Kläger können jeweils geltend machen, in eigenen Rechten möglicherweise verletzt zu sein. Sie sind deshalb auch klagebefugt (§ 42 Abs. 2 VwGO).

25
Die verkehrsrechtliche Anordnung des absoluten Haltverbots auf dem Wendehammer ist für die Kläger als Verkehrsteilnehmer verbindlich. Für sie als Adressaten der belastenden Allgemeinverfügung bedeutet dies die Bejahung der Klagebefugnis, weil zumindest eine Verletzung der Kläger in der ihnen jeweils als natürliche Person höchstpersönlich zustehenden allgemeinen Freiheitsgewährleistung nach Art. 2 Abs. 1 GG in Betracht kommt (BVerwG, U.v. 21.8.2003 - 3 C 15/03 - NJW 2004, 698). Als Verkehrsteilnehmer können sie die Verletzung ihrer Rechte insoweit geltend machen, als die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für die auch sie treffende Verkehrsbeschränkung nach §45 StVO nicht gegeben seien. Was die behördliche Ermessensausübung betrifft, können sie allerdings nur verlangen, dass ihre eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen (BVerwG, U.v. 27.1.1993 - 11 C 35/92 - BVerwGE 92, 32).

26

Die Kläger können sich hingegen im vorliegenden Verfahren nicht auf eine Einschränkung ihres Anliegergebrauchs berufen. Im Bayerischen Straßen- und Wegerecht vermittelt das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs dem Anlieger einer öffentlichen Straße über die Regelungen der Art. 14 Abs. 1, Art. 17 BayStrWG hinaus eine besondere Stellung und namentlich dem Grunde nach einen Anspruch auf Zugang zu dieser Straße (ausführlich BayVGH, U.v. 15.3.2006 - 8 B 05.1356 - BeckRS 2006, 23189). Der Anliegergebrauch sichert eine ausreichende Verbindung des Anliegergrundstücks zu dem davorliegenden Straßenteil und die Anbindung dieses Straßenteils an das allgemeine Verkehrsnetz, was unter den heutigen Verhältnissen des Straßenverkehrs die ausreichende Möglichkeit voraussetzt, ein Grundstück mit dem Kraftfahrzeug zu erreichen (BVerwG, U.v. 6.8.1982 - 4 C 58/80 - NJW 1983, 770). Der Schutz der Zugänglichkeit reicht jedoch nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert (BayVGH, U.v. 25.6.2010 - 8 B 10.298 - BeckRS 2010, 31493 Rn. 17 m.w.N.).

27
Die Zugänglichkeit des Anwesens der Kläger ist durch die Anordnung des absoluten Haltverbots auf dem Wendehammer der B.-straße nicht betroffen, da es die Zufahrt auf das Grundstück nicht beschränkt. Ausgeschlossen wird bloß die Möglichkeit, vor dem Anwesen im öffentlichen Straßenverkehr mit einem Fahrzeug zu Halten und zu Parken. Weder haben die Kläger vorgebracht noch ist es ersichtlich, inwieweit sich das Haltverbot nachteilig auf die Zugänglichkeit des Grundstücks auswirken könnte. Die Kläger wenden lediglich ein, mit dem Haltverbot würde die seit Jahren von den Anliegern genutzte Möglichkeit entfallen, vor ihren Anwesen auf dem Wendehammer mit privaten Pkw zu parken. Der Anliegergebrauch vermittelt den Eigentümern eines Grundstücks aber keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei ihrem Grundstück oder in dessen Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (BVerwG, U.v. 6.8.1982 - 4 C 58/80 - NJW 1983, 770; B.v. 20.12.1991 - 3 B 118/91 - NVwZ-RR 1992, 587; BayVGH, B.v. 16.3.2015 - 11 ZB 14.2426 - BeckRS 2015, 43832 Rn. 12; B.v. 28.12.2020 - 11 ZB 20.2176 - NJW 2021, 961). Vielmehr ist es in erster Linie Angelegenheit des Grundstückseigentümers, auf seinem Grundstück ausreichende Park- oder Einstellplätze bereitzustellen (vgl. Art. 47 der Bayerischen Bauordnung - BayBO). Die Kläger haben auch keinen aus dem Anliegergebrauch folgenden Anspruch auf Erhaltung einer Parkmöglichkeit vor ihrem Haus dadurch erworben, dass sie vor Erlass des verfahrensgegenständlichen Haltverbots den öffentlichen Straßenraum vor ihrem Anwesen 25 Jahre als Parkplatz nutzten. Dem Anliegergebrauch wohnt selbst bei jahrelanger, von der Straßenverkehrsbehörde unbeanstandeter Übung keine Bestandsgarantie für eine bislang bestehende Parkmöglichkeit auf öffentlichem Grund inne. Bereits der Umstand, dass sich die tatsächliche Ausübung des Gemeingebrauchs durch die Allgemeinheit sowie auch straßenverkehrsrechtliche Gegebenheiten im Laufe der Zeit wandeln können, schließt zugunsten Einzelner ein Recht auf Bewahrung einer bestimmten vormaligen Ausübung des Gemeingebrauchs an einer öffentlichen Straße aus. Der Anlieger ist mit dem Schicksal der Straße verbunden. Er muss den Gemeingebrauch Dritter ebenso dulden wie er Behinderungen und andere, den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkende (verkehrsrechtliche) Maßnahmen nicht abwenden kann, die aus dem Zweck und dem allgemeinen Gebrauch der Straße folgen, sofern nur die Straße als Verkehrsmittler für sein Anwesen erhalten bleibt (BVerwG, U.v. 6.8.1982 - 4 C 58/80 - NJW 1983, 770).

28
2. Die Klage ist unbegründet.

29
Nach §113 Abs. 1 Satz 1 VwGO hebt das Gericht einen Verwaltungsakt auf, soweit dieser rechtswidrig ist und der Kläger dadurch in seinen Rechten verletzt ist. Die durch Verkehrszeichen bekannt gegebene verkehrsrechtliche Anordnung des Beklagten vom 1. Oktober 2019 über ein absolutes Haltverbot im gesamten Wendehammer am Ende der B.-straße ist jedoch formell (dazu 2.1) und materiell (dazu 2.2.) rechtmäßig und verletzt die Kläger nicht in ihren Rechten, sodass die Klage keinen Erfolg haben konnte.

30
2.1 Die Anordnung ist in formeller Hinsicht nicht zu beanstanden.

31
Zuständig für die Anordnung des Haltverbots auf dem Wendehammer war der Beklagte, da es sich bei der B.-straße um eine Ortsstraße i.S.d. Art. 46 Nr. 2 BayStrWG handelt und der Beklagte damit als örtlich

zuständige Straßenverkehrsbehörde anzusehen ist. Nach §44 Abs. 1 StVO i.V.m. Art. 2 Satz 1 Nr. 1, Art. 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) sind die Gemeinden örtliche Straßenverkehrsbehörden, die im Gemeindegebiet alle Aufgaben nach §45 StVO erfüllen, soweit sich diese auf Ortsstraßen (Art. 46 BayStrWG) beziehen. Nach Art. 6 ZuStGVerk erfüllen sie diese Aufgaben im übertragenen Wirkungskreis (Art. 8 Abs. 1 Gemeindeordnung - GO). Zwar ist der Beklagte Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Zellingen und nach Art. 4 Abs. 1 Satz 3 Verwaltungsgemeinschaftsordnung - VGemO übernimmt die Verwaltungsgemeinschaft die Aufgaben im übertragenen Wirkungskreis der Mitgliedsgemeinden. Ausgenommen hiervon sind jedoch gem. Art. 4 Abs. 1 Satz 3 VGemO die Aufgaben, die nach der Verordnung über Aufgaben der Mitgliedsgemeinden von Verwaltungsgemeinschaften bei der Gemeinde verbleiben. Nach §1 Nr. 5 der Verordnung über Aufgaben der Mitgliedsgemeinden von Verwaltungsgemeinschaften verbleibt die Aufgabe der örtlichen Straßenverkehrsbehörde bei der Gemeinde.

32
Intern ergibt sich die (Organ-)Zuständigkeit des ersten Bürgermeisters des Beklagten für den Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung aus Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 GO. Nach Art. 29 GO wird die Gemeinde durch den Gemeinderat verwaltet, soweit nicht der erste Bürgermeister selbständig entscheidet (Art. 37 GO). Nach Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 GO erledigt der erste Bürgermeister (bzw. die nachgeordnete Verwaltung, Art. 39 Abs. 2 GO) in eigener Zuständigkeit die laufenden Angelegenheiten, die für die Gemeinde keine grundsätzliche Bedeutung haben und keine erheblichen Verpflichtungen erwarten lassen. Der Gemeinderat kann hierfür Richtlinien aufstellen (Art. 37 Abs. 1 Satz 2 GO). Der Beklagte hat unwidersprochen mitgeteilt, dass die verkehrsrechtliche Anordnung als Maßnahme der laufenden Verwaltung erging. Es besteht im Hinblick auf den vorliegenden räumlich eingegrenzten Streitgegenstand, die bevölkerungsmäßige Größe der Beklagten (6.407 Einwohner, Stand: 10.12.2019, http://www.markt-zellingen.de/) und das Erfordernis des kumulativen Vorliegens der Voraussetzungen (laufende Angelegenheit, keine grundsätzliche Bedeutung, keine erhebliche Verpflichtung) kein Anlass, hieran zu zweifeln.

33
Die unterbliebene Anhörung der Kläger macht den Verwaltungsakt nicht rechtwidrig. Nach Art. 28 Abs. 1 BayVwVfG ist ein Betroffener vor Erlass eines Verwaltungsakts, der in seine Rechte eingreift, zu hören, sofern nicht nach Abs. 2 von der Anhörung abgesehen werden kann. Dies ist nach Art. 28 Abs. 2 Nr. 4 BayVwVfG bei Erlass einer Allgemeinverfügung im Sinne des Art. 35 Satz 2 BayVwVfG der Fall.

34
Die nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.5.2017 B8) vor der Entscheidung durchzuführende Anhörung der Polizei (vgl. VwV-StVO zu § 45) wurde vorgenommen. Die PI K. stimmte auf Rückfrage des Beklagten hin mit E-Mail vom 27. September 2019 der Beschilderung nach Prüfung aus verkehrspolizeilicher Sicht zu.

35
2.2 Auch die materiell-rechtlichen Anforderungen für die verkehrsrechtliche Anordnung eines absoluten Haltverbots (Zeichen 283 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO) auf dem gesamten Wendehammer der B.-straße sind gewahrt. Die tatbestandlichen Voraussetzungen nach §45 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 5, Abs. 9 Satz 1 StVO für die Anordnung des absoluten Haltverbots (dazu 2.2.1) liegen einschließlich der speziellen Vorgaben für die Anbringung des Zusatzzeichens gemäß §39 Abs. 3, §41 Abs. 2 Satz 4 StVO (dazu 2.2.2) vor. Schließlich lässt auch die Ermessensausübung des Beklagten keine im verwaltungsgerichtlichen Verfahren justiziablen Fehler erkennen (dazu 2.2.3).

36
2.2.1 Nach §45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken. Das gleiche Recht haben sie nach §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 StVO hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen. Zu derartigen Verkehrsbeschränkungen gehört auch die Anordnung eines absoluten Haltverbots (Zeichen 283 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO).

37
Verkehrsregelungen, die den Straßenverkehr zu Zwecken der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken, sind durch §45 Abs. 1 Satz 1 StVO gedeckt, wenn die Maßnahmen zu diesem Zweck

geeignet und erforderlich sind (BVerwG, U.v. 27.3.1993 - NZV 1993, 284). Darüber hinaus sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach §45 Abs. 9 Satz 1 StVO nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Die Bestimmung des §45 Abs. 9 Satz 1 StVO ergänzt insoweit die tatbestandlichen Voraussetzungen des §45 Abs. 1 StVO.

38
In dem vom Untersuchungsgrundsatz geprägten Verwaltungsprozess erforscht das Gericht den maßgebenden Sachverhalt von Amts wegen, wobei die Beteiligten heranzuziehen sind (§ 86 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Dem Zivilprozess vergleichbare Behauptungs- und Beweisführungslasten (formelle Beweislast) sind dem Verwaltungsprozess im Allgemeinen fremd (BVerwG, U.v. 30.1.1997 - 2 C 10/96 - BVerwGE 104, 55, 58), so dass an die Verletzung der Mitwirkungspflicht nicht die Folgerung geknüpft werden kann, ein Beteiligter habe die behauptete Tatsache nicht bewiesen (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 9.9.2003 - 1 C 6/03 - NVwZ 2004, 487; siehe auch Kraft in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, §108 Rn. 50 m.w.N.). Die Mitwirkungspflichten der Beteiligten entbinden das Gericht daher grundsätzlich nicht von seiner eigenen Aufklärungspflicht hinsichtlich der entscheidungserheblichen Tatsachen. In der Rechtsprechung ist geklärt, dass die gerichtliche Aufklärungspflicht dort ihre Grenze findet, wo das Vorbringen der Beteiligten keinen tatsächlichen Anlass zu weiterer Aufklärung bietet (vgl. dazu im Einzelnen BVerwG, U.v. 29.6.1999 - 9 C 36/98 - NVwZ 2000, 81). Erst wenn die entscheidungserhebliche Tatsachenfrage danach unaufklärbar bleibt, ist es eine Frage der materiellen Beweislast, zu wessen Lasten dies geht. Wer die materielle Beweislast trägt, bestimmt sich dabei nach materiellem Recht und ist in Auslegung der im Einzelfall einschlägigen Normen zu ermitteln (BVerwG, U.v. 13.4.2005 - 10 C 8/04 - NVwZ 2005, 1322). Ordnet die Straßenverkehrsbehörde ein Verkehrszeichen an, trägt sie die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Die in diesem Zusammenhang vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof jüngst zutreffend betonte Obliegenheit der Straßenverkehrsbehörden, die dem Verkehrszeichen zugrundeliegenden Umstände zu ermitteln, zu dokumentieren und aktenkundig zu machen (siehe BayVGH, B.v. 28.12.2020 - 11 ZB 20.2176 - NJW 2021, 961 Rn. 21; B.v. 29.1.2021 - 11 ZB 20.1020 - BeckRS 2021, 1658 Rn. 24), kommt deshalb - wie es auch der vorgenannten Rechtsprechung zu entnehmen ist - nur im Falle eines sog. „non liquet“ entscheidungserheblich zum Tragen, wenn sich also die Tatsachen, die die verkehrsrechtliche Anordnung rechtfertigen, nicht auch anderweitig durch das Gericht feststellen lassen.

39
Unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen und verkehrsmäßigen Verhältnisse in der B.-straße führen die bereits in der Behördenakte dokumentierten Umstände, die vom Beklagten im Verfahren ergänzten Erwägungen sowie die überreichten Stellungnahmen des Landratsamts Main-Spessart und des Kreisbrandmeisters zur Überzeugung des Gerichts, dass die Anordnung des absoluten Haltverbots auf dem gesamten Wendehammer der B.-straße aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (dazu 2.2.1.1) sowie zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit (dazu 2.2.1.2) aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich (dazu 2.2.1.3) ist.

40
2.2.1.1 Das absolute Haltverbot auf dem gesamten Wendehammer der B.-straße ist zur Abwehr konkreter Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO) gerechtfertigt.

41
Das Schutzgut der Sicherheit des Verkehrs bezieht sich auf die Vermeidung von Schäden für Personen und Sachen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr. Dahinter stehen in erster Linie die Grundrechte des Lebens, der Gesundheit und der körperlichen Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 GG sowie das Eigentumsgrundrecht gem. Art. 14 Abs. 1 GG (Koehl in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Aufl. 2017, §45 StVO Rn. 15). Das Schutzgut der Ordnung des Verkehrs bezieht sich auf einen Zustand, in dem die Leichtigkeit und Flüssigkeit des fließenden wie ruhenden Verkehrs gewährleistet ist (Steiner in Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, §45 StVO Rn. 15).

42
Der Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung gemäß §45 Abs. 1 StVO setzt unausgesprochen das Vorliegen einer konkreten Gefahr für die Schutzgüter der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs voraus. Zur Annahme einer derartigen Gefahrenlage genügt die Feststellung durch die Straßenverkehrsbehörde, dass die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder auf einer bestimmten Strecke einer Straße die

Befürchtung nahelegt, es könnten - möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände - irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten (zum Ganzen BVerwG, B.v. 12.9.1995 - 11 B 23.95 - BVerwGE 59, 221, 225). Hingegen bedarf es nicht des Nachweises, dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist. Nach allgemeinen gefahrenabwehrrechtlichen Grundsätzen muss sich dafür auch nicht bereits ein Schadensfall realisiert haben (OVG Hamburg, B.v. 15.2.2007 - 3 Bf 333/04 - NVwZ-RR 2007, 496).

43
Wird im Rahmen der Gebietserschließung ein Wendehammer erkennbar dazu angelegt, um Fahrzeugen - insbesondere auch größeren Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeugen - nach Durchfahren einer Sackgasse zum Ausfahren aus derselben das flüssige und gefahrlose Wenden zu ermöglichen, muss diese verkehrsmäßige Funktion des Wendehammers, die sich ggf. auch in der straßenrechtlichen Widmung niederschlägt, bei der Auslegung des § 45 Abs. 1 StVO berücksichtigt werden. Damit das Wenden dort flüssig und gefahrlos erfolgen kann, gilt es den Wendehammer nach Möglichkeit von dort parkenden oder haltenden Fahrzeugen freizuhalten (vgl. auch BayVGH, B.v. 7.11.2011 - 1 CS 11.2149 - juris Rn. 5). Eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs kann in einem solchen Wendehammer nicht nur bzw. erst dann angenommen werden, wenn das Wenden von Fahrzeugen dort unmöglich wird. Von einer konkreten Gefahr für die Schutzgüter des §45 Abs. 1 Satz 1 StVO kann in einem Wendehammer, der am Ende einer Sackgasse zum flüssigen und gefahrlosen Wenden von Kraftfahrzeugen angelegt wurde, regelmäßig schon dann ausgegangen werden, wenn zu befürchten ist, dass sich dort parkende oder haltende Fahrzeuge für den fließenden Verkehr als stehende Hindernisse erweisen, die das Wenden erschweren. Dies gilt insbesondere, wenn hierdurch für einfahrende Fahrzeuge ein ein- oder mehrmaliges Rangieren notwendig wird. Bezüglich der Sicherheit des Verkehrs ist insoweit auf die Gefährlichkeit des Rückwärtsfahrens bei Wendemanövern sowie das damit verbundene erhöhte Risiko von Personen- und Sachschäden hinzuweisen. Ob und inwieweit die Verkehrsfunktion eines Wendehammers unter Berücksichtigung der konkreten Umstände zur Gewährleistung des flüssigen und gefahrlosen Wendens eine örtliche Beschränkung des ruhenden Verkehrs bedingt, ist letztlich eine Frage der Ausübung pflichtgemäßen Ermessens durch die Straßenverkehrsbehörde.

44
Hiervon ausgehend dient das absolute Haltverbot auf dem gesamten Wendehammer der B.-straße der Abwehr konkreter Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Der verfahrensgegenständliche Wendehammer, der laut Aufmaß eine Breite von 17,10 m und eine Tiefe von 16,20 m aufweist, wurde im Zuge der Erschließung des Wohngebietes erkennbar angelegt, um Fahrzeugen - insbesondere auch größeren Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeugen - nach Durchfahren der B.-straße, einer ca. 180 m langen Sackgasse, das möglichst flüssige und gefahrlose Wenden zu ermöglichen.

45
Es ist zu befürchten, dass sich im Wendehammer der B.-straße parkende oder haltende Kraftfahrzeuge als stehende Hindernisse und damit als Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erweisen, da sie Fahrzeuge des fließenden Verkehrs zum ein- oder mehrmalige Rangieren zwingen und so das Wenden erschweren können. Es mag vorliegend zwar zutreffen, dass Pkw bei der gegebenen Größe des verfahrensgegenständlichen Wendehammers darin unabhängig davon, ob vor dem Anwesen der Kläger, also nur auf einer Seite des Wendehammers, Autos parken oder nicht, „in einem Zug“ wenden können. Dies gilt aber schon nicht mehr uneingeschränkt für den Fall, dass Pkw zusätzlich auch auf der dem Anwesen der Kläger gegenüberliegenden, bislang unbebauten Seite gehalten oder geparkt werden, was nach dem Vortrag der Kläger auch mindestens einmal bereits vorkam und - aufgrund der unstreitigen und durch Lichtbilder belegten insgesamt angespannten Parksituation in der B.-straße - ohne eine verkehrsrechtliche Einschränkung des Parkens im Wendehammer auch künftig häufiger zu befürchten sein dürfte. Denn ist die Fläche am Rand des Wendehammers beidseitig mit Pkw belegt, dann bleibt mittig im Wendehammer für das Wenden eines Fahrzeugs lediglich noch ein verfügbarer Raum von 11,10 m (17,10 m Breite des Wendehammers abzüglich zweimal 2,50 m höchstzulässige Fahrzeugbreite eines Pkw [§ 32 Abs. 1 Nr. 5 StVZO] sowie jeweils 0,5 m Sicherheitsabstand). Ob bei diesem verfügbaren Raum beidseitig parkende oder haltende Fahrzeuge das möglichst flüssige und gefahrlose Wenden im Wendehammer für Pkw beeinträchtigen und insoweit eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des fließenden Verkehrs darstellen, bemisst sich nicht nach der Fähigkeit eines Idealfahrers, sondern nach dem Durchschnitt der Fahrer (vgl. allgemein Hühnermann in Burmann/Heß/ Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl.

2020, StVO §45 Rn. 3). Hinsichtlich des benötigten Raumes ist deshalb zu berücksichtigen, dass nicht jedes Wendemanöver optimal ausgeführt wird. In der Praxis dürfte für das Wenden eines Kraftfahrzeugs „in einem Zug“ zumeist mehr Platz als der technisch vom Hersteller angegebene minimale Wendekreisdurchmesser des jeweiligen Fahrzeugs notwendig sein. Ist der verfahrensgegenständliche Wendehammer beidseitig durch Pkw belegt, genügt aber ausgehend von der verbleibenden Breite von 11,10 m schon der vom Hersteller angegebene technische Wendekreisdurchmesser einiger hierzulande gängiger Pkw der Mittelklasse nicht mehr für ein Wenden ohne Rangiermanöver (beispielsweise beträgt nach Angaben des ADAC [www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog] der Wendekreisdurchmesser eines VW Passat Variant TDI ca. 11,7 m, einer Mercedes C-Klasse 220d T-Modell ca. 11,2 m und eines BMW 320d ca. 11,4 m). Im Hinblick auf das im Wendehammer vorgesehene flüssige und gefahrlose Wenden von Pkw stellen somit jedenfalls beidseitig im Wendehammer der B.-straße haltende oder parkende Pkw eine konkrete Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des fließenden Wendeverkehrs dar und tragen deshalb grundsätzlich auch eine den ruhenden Verkehr einschränkende verkehrsrechtliche Anordnung.

46
Im Wendehammer parkende oder haltende Kraftfahrzeuge stellen zudem für in die B.-straße einfahrende größere Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, die nur am Ende der Sackgasse im streitgegenständlichen Wendehammer wenden können, eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs dar, da sie dort das Wenden erschweren oder verhindern können. Der am Ende der B.-straße angelegte Wendehammer weist bereits gänzlich ohne dort parkende Pkw nicht die Breite auf, die nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06; in Bayern eingeführt mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 11.2.2009 - IID2-43411-011/06) für ein Wenden ohne (nach dem Vortrag des Beklagten auch arbeitsschutzrechtlich problematisches) Rückwärtsfahren der in Zellingen zum Einsatz kommenden dreiachsigen Müllfahrzeuge erforderlich wäre. Wie das Landratsamt Main-Spessart in seiner Stellungnahme vom 18. Februar 2020 zutreffend mitteilt, erfordert die RASt 06, S. 73, Bild 58 bzw. 59 für ein dreiachsiges Müllfahrzeug eine Breite des Wendehammers von 20,50 m. Auch wenn es sich bei der RASt 06 nicht um verbindliche Rechtsnormen handelt, kann diese Richtlinie, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“, aufgestellt worden ist, als sachverständig entwickelter, sachgerechter Orientierungsmaßstab für den Raumbedarf und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs herangezogen werden (vgl. BayVGH, B.v. 29.1.2021 - 11 ZB 20.1020 - BeckRS 2021, 1658 Rn. 22). Ein ähnlicher Raumbedarf wie für Müllfahrzeuge ist auch zum Wenden der in Zellingen zum Einsatz kommenden Feuerwehrfahrzeuge notwendig, die nach Mitteilung des Kreisbrandmeisters vom 25. November 2020 einen Wendekreisdurchmesser von 18,50 m benötigen. Damit ist der Wendehammer der B.-straße mit seiner verfügbaren Breite von 17,10 m bereits unabhängig von dort haltenden oder parkenden Fahrzeugen zu beengt, um den zum Einsatz kommenden Müll- und Löschfahrzeugen ein Wenden ohne Rangiermanöver zu ermöglichen. Auf der Wendeplatte einseitig oder gar beidseitig parkende oder haltende Pkw stellen dann eine zusätzliche Behinderung für das Wenden von Lösch- und Müllfahrzeugen dar und wirken sich dementsprechend für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gefahrerhöhend aus. Insoweit ist auch vom Vorliegen einer konkreten Gefahr auszugehen. So gab es nach übereinstimmendem Vortrag der Beteiligten bereits in der Vergangenheit eine Beschwerde eines Müllwagenfahrers, der nicht wenden konnte, da auf beiden Seiten des Wendehammers Fahrzeuge parkten. Solche Beeinträchtigungen für Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge dürften aufgrund der generell angespannten Parksituation in der B.-straße, die ohne verkehrsrechtliche Beschränkung des Haltens oder Parkens im Wendehammer ein Ausweichen der Parkplatzsuchenden auf die sich dort anbietende Fläche befürchten lässt, mit Gewissheit auch künftig auftreten.

47
Auch die Kläger führen im Übrigen an, dass größere Fahrzeuge und Lkw bereits unabhängig davon, ob die Kläger vor ihrem Grundstück parken oder nicht, aufgrund der örtlichen Verhältnisse im Wendehammer stets einmal zum Wenden rückwärtsfahren müssen. Es liegt dann auf der Hand, dass an den Rändern des Wendehammers einseitig oder gar beidseitig parkende oder haltende Fahrzeuge im Hinblick auf das dort vorgesehene möglichst einfache und flüssige Wenden für größere Fahrzeuge - etwa auch für Kleinlastwagen von Lieferdiensten - ein nicht unerhebliches zusätzliches Hindernis darstellen. Im Übrigen ist die ca. 180 m lange B.-straße selbst recht schmal und nach dem Vorbringen der Kläger - bestätigt durch die vorlegten Lichtbilder - oftmals zugeparkt, weshalb ein Begegnungsverkehr in der B.-straße nur eingeschränkt möglich sein dürfte. Demnach ist zu erwarten, dass zumindest gelegentlich Fahrzeuge nach

dem Wendevorgang am Ausgang des Wendehammers zunächst kurz warten müssen, bis entgegenkommende Fahrzeuge die schmale Straße verlassen haben und ihrerseits in den Wendehammer eingefahren sind. Dies ruft zusätzlichen Platzbedarf im Wendehammer hervor und spricht ebenfalls für ein Verbot des Haltens und Parkens „auf der gesamten Wendeplatte“ zur Gewährleistung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Wendens in dem dafür verkehrsfunktional vorgesehenen Wendehammer.

48
2.2.1.2 Die Anordnung des absoluten Haltverbots auf dem gesamten Wendehammer am Ende der B.-straße dient zudem der Erhaltung der öffentlichen Sicherheit im Sinne des §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 StVO.

49
Die Vorschrift des §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 StVO ermöglicht die Abwehr solcher konkreter Gefahren, die zwar vom Straßenverkehr ausgehen, die aber - über die Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer hinausgehend bzw. hiervon unabhängig - Dritte und allgemein die Umwelt beeinträchtigen. Sie rechtfertigt Einschränkungen des Verkehrs, die nicht dem Verkehr selbst, sondern anderen Rechtsgütern und rechtlich geschützten Interessen zugutekommen (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 26.9.2002 - 3 C 9/02 - NJW 2003, 601; U.v. 15.4.1999 - 3 C 25.98 - NZV 2000, 342). Hierzu kann der Schutz der Gesundheit der Allgemeinheit (vgl. BVerwG, U.v. 15.4.1999 - 3 C 25.98 - NZV 2000, 342) ebenso wie der Schutz des Eigentums von Anwohnern, Anliegern oder sonstigen Verkehrsbeeinträchtigten (vgl. BVerwG, U.v. 26.9.2002 - 3 C 9/02 - NJW 2003, 601) zählen.

50
Es begegnet keinen Bedenken, wenn der Beklagte in seiner Anordnung vom 1. Oktober 2019 zur Begründung des absoluten Haltverbots auch auf die Freihaltung des im Wendehammer befindlichen Endhydranten und die Gewährleistung der Löschsicherheit im Brandfall verweist, da dies fraglos der Erhaltung der öffentlichen Sicherheit dient. Ausweislich der vom Beklagten im gerichtlichen Verfahren vorgelegten Stellungnahme des Kreisbrandmeisters vom 25. November 2020 müssen Zufahrten zu Schutzobjekten für Feuerwehrfahrzeuge mit einer Achslast von 10 t sichergestellt sein. Werden Stichstraßen mit einer Länge von mehr als 50 m angelegt, ist an deren Ende ein geeigneter Wendeplatz anzulegen. Der anzunehmende Wendekreisdurchmesser beträgt 18,50 m. Im Fall der ca. 180 m langen B.-straße beträgt die Tiefe des Wendehammers jedoch nur 16,20 m und die Breite 17,10 m. Demnach weist der Wendehammer am Ende der B.-straße bereits ohne dort parkende Kraftfahrzeuge nicht die für ein ungehindertes Wenden von Löschfahrzeugen erforderliche Breite auf. Im Brandfall könnten im Wendehammer einseitig oder beidseitig haltende bzw. parkende Autos ein notwendiges Wenden von Lösch- und Rettungsfahrzeugen - hinausgehend über die an sich schon beengte Situation - noch zusätzlich behindern oder sogar unmöglich machen, gerade auch dann, wenn bei einem Notfall mehrere Rettungs- und Löschfahrzeuge in die B.-straße einfahren müssen. Der verfahrensgegenständliche Wendehammer dient jedoch erschließungsmäßig gerade auch dem einfachen und gefahrlosen Wenden von Rettungs- und Löschfahrzeugen. Die ca. 180 m lange B.-straße hält daneben keine weitere geeignete Wendemöglichkeit für solche Fahrzeuge bereit. Es stellt daher eine ganz erhebliche Gefahr für Leben und Gesundheit der Anwohner und Besucher der B.-straße wie auch für das Eigentum der Anlieger dar, wenn Lösch- und Rettungsfahrzeug wegen parkender oder haltender Pkw im Wendehammer unter Umständen gezwungen wären, rückwärts aus der B.-straße herauszufahren, was schlimmstenfalls auch zu einer Zeitverzögerung im Brand- oder Rettungsfall führen könnte, die vor allem mit Blick auf den Schutz von Leben und Gesundheit keinesfalls hinzunehmen wäre. Überdies stellt es eine Gefahr für die Lösch- und Rettungssicherheit dar, wenn im Falle eines Einsatzes die Fläche des Wendehammers nicht nur zum Wenden der Einsatzfahrzeuge, sondern gegebenenfalls auch zum Abstellen von Lösch- und Rettungsfahrzeugen oder sonstigem Gerät (Drehleiter o.ä.) benötigt wird, wegen dort haltender oder parkender Pkw aber hierfür nicht genügend Platz verbleibt. Schließlich weist der Beklagte zu Recht auf das notwendige Freihalten des Endhydranten hin, der sich mittig im Boden des Wendehammers kurz hinter dessen Einfahrt befindet. Zwar merken die Kläger zutreffend an, dass am Rand des Wendehammers parkende Pkw den Hydranten nicht unmittelbar blockieren. Entscheidend ist jedoch, dass der Endhydrant im Brandfall nicht nur zugänglich sein muss. Nach den jeweiligen Erfordernissen eines Einsatzes muss überdies eine notwendige Umfahrung des Hydranten für Lösch- und Rettungsfahrzeuge gewährleistet sein. Wird der Endhydrant im Brandfall mittels Standrohr und Schläuchen angeschlossen, können insbesondere links und rechts am Rand des Wendehammers direkt hinter dessen Einfahrt parkende Pkw eine Umfahrung des Hydranten erschweren oder sogar blockieren und so die effektive Brandbekämpfung und Personenrettung stören. Dies gilt erst

Recht, wenn ein Teil des Wendehammers zusätzlich zum Abstellen von Lösch- und Rettungsgerät oder Einsatzfahrzeugen benötigt wird. In diesem Zusammenhang spielt es keine Rolle, ob eine in der Vergangenheit im Wendehammer erfolgte Übung der Feuerwehr im Jahr 2019 ohne Beeinträchtigungen habe ablaufen können, wie die Kläger vorbringen. Denn es schon nicht ersichtlich ist, in welchem konkreten Umfang (Anzahl der Fahrzeuge, Drehleiter, Notfallwagen etc.) und mit welchem Ziel diese Übung ablief. Ferner fand diese Übung nach dem Vortrag der Kläger bei lediglich zwei parkenden Autos im Wendehammer und somit nicht im ungünstigsten Fall statt, dass dieser rundherum mit parkenden Pkw belegt ist.

51
Mit Blick auf die Bedeutung der betroffenen Rechtsgüter - insbesondere Leben und Gesundheit der Anwohner und Besucher der gesamten B.-straße - sowie das Ausmaß möglicher Schäden im Falle eines Brand- und Rettungsfalles dürfen die Anforderungen an den Maßstab der konkreten Gefahr nicht zu hoch gesetzt werden. Da die ca. 180 m lange B.-straße samt Wendehammer ein recht dicht und nahezu vollständig mit Ein- und Mehrfamilienhäusern bebautes Wohngebiet erschließt, ist dort mit einem größeren Lösch- und Rettungseinsatz jederzeit zu rechnen. Im dortigen Wendehammer parkende bzw. haltende Kraftfahrzeuge erweisen sich deshalb als konkrete Gefahr für die Gewährleistung der Lösch- und Rettungssicherheit in der B.-straße. Da dies auch nicht in zeitlicher Hinsicht eingegrenzt werden kann, dient die Anordnung eines absoluten Haltverbots auf dem gesamten Wendehammer der B.-straße uneingeschränkt der Erhaltung der öffentlichen Sicherheit.

52
2.2.1.3 Ebenfalls gewahrt sind die Anforderungen nach §45 Abs. 9 Satz 1 StVO, die die tatbestandlichen Voraussetzungen des §45 Abs. 1 StVO ergänzen.

53
Gemäß §45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Aus Wortlaut und Systematik der Vorschriften ergibt sich, dass §45 Abs. 9 StVO die allgemeine Ermächtigungsgrundlage des §45 Abs. 1 Satz 1 StVO modifiziert und konkretisiert. Nach der Begründung zu dieser Vorschrift sollen die zuständigen Behörden bei der Anordnung von Verkehrszeichen restriktiv verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen (BR-Drs. 374/97, S. 8; vgl. BVerwG, B.v. 1.9.2017 - 3 B 50/16 - NVwZ-RR 2018, 12 Rn. 6; BayVGH, B.v. 25.7.2011 - 11 B 11.921 - juris).

54
Diese Maßgaben sind vorliegend gewahrt. Die verkehrsmäßige Funktion des Wendehammers der B.-straße liegt darin begründet, in die Sackgasse einfahrenden Fahrzeugen am Ende des Weges ein möglichst flüssiges und gefahrloses Wenden zu ermöglichen. Wie aufgezeigt, ist hierzu aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse - insbesondere wegen der engen, nicht den Vorgaben der RASt 06 entsprechenden Anlage des Wendehammers, der Lage des Hydranten, der Tatsache, dass die B.-straße selbst schmal ist und dort generell eine angespannte Parksituation herrscht - ein Freihalten des Wendehammers von parkenden und haltenden Fahrzeugen zur Abwehr von Gefahren für die Schutzgüter des §45 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 5 StVO notwendig. Diese Zielsetzung gewährleisten alleine die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO nicht hinreichend. Eine besondere Vorschrift, die das Halten und Parken auf zum Wenden von Fahrzeugen angelegten Wendehämmern ausdrücklich und generell untersagt, findet sich in der StVO nicht, insbesondere auch nicht in §12 StVO. So ist schon fraglich, ob im Falle eines Wendehammers der vorliegenden Bauart („Wendeplatte“) bereits das begriffliche Vorliegen einer „Straßenstelle“ im Sinne des §12 Abs. 1 Nr. 1 StVO bejaht werden kann. Ungeachtet dessen mag im Einzelfall in einem Wendehammer zwar möglicherweise das Halten bereits nach §12 Abs. 1 Nr. 1 StVO unzulässig sein, wenn es sich insoweit um eine enge Straßenstelle im Sinne dieser Vorschrift handelt (vgl. etwa BayVGH, B.v. 7.11.2011 - 2 CS 11.2149 - juris Rn. 5; der dortige Wendehammer war indes beengter als derjenige der B.-straße). Eine verlässliche und gesicherte Aussage, wann eine solche Enge der „Straßenstelle“ im Falle einer Wendeplatte bejaht werden kann, ist der StVO jedoch nicht zu entnehmen. Insbesondere kann die Rechtsprechung zu §12 Abs. 1 Nr. 1 StVO, wonach eine Straßenstelle eng ist, wenn der zur Durchfahrt verbleibende Raum - die Gegenfahrbahn ist mitzurechnen - für ein Fahrzeug mit höchstzulässiger Breite von 2,55 m zzgl. 0,50 cm Seitenabstand nicht mehr ausreicht (vgl. die Nachweise

bei König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, StVO §12 Rn. 22), nicht ohne weiteres auf eine Wendeplatte übertragen werden, da bei dieser nicht die Durchfahrt an einer engen Straßenstelle in Rede steht, sondern das möglichst einfache und gefahrlose Wenden eines Fahrzeugs (anders jedoch bei einer „Wendeschleife“, vgl. VG Würzburg, U.v. 27.2.2019 - W 6 K 17.1479 - nicht veröffentlicht). Als noch geringer und keineswegs ausreichend für das vorliegend notwendige Freihalten des Wendehammers von parkenden Fahrzeugen erweist sich der verhaltenslenkende Impetus des allgemeinen Vorsichts- und Rücksichtnahmegebots (§ 1 StVO). Da es mithin keine hinreichend allgemeinen oder besonderen Pflichten in der StVO gibt, wonach ein Wendehammer wie der vorliegende von parkenden und haltenden Fahrzeugen freizuhalten ist, bietet auch ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer nicht die Gewähr, dass er ohne besondere verkehrsrechtliche Anordnung von sich aus mit hinreichender Sicherheit erkennt, dass der Wendehammer der B.-straße zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Wendeverkehrs möglichst von parkenden und haltenden Pkw zu verschonen ist. Auch die von im Wendehammer parkenden Pkw ausgehende Gefahr für die im Brandfall notwendige Umfahrung des Wendehammers ist nicht ohne weiteres ersichtlich. Dies zeigt sich auch in den dargestellten Parkgewohnheiten der Kläger und weiterer Anlieger der B.-straße in der Vergangenheit. Die Anordnung des absoluten Haltverbots mit Zeichen 283 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO war deshalb auch zwingend erforderlich im Sinne des §45 Abs. 9 Satz 1 StVO, um am Ende der B.-straße eine ständig zur Verfügung stehende effektive Wendemöglichkeit, insbesondere auch für größere Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, zu schaffen.

55
2.2.2 Auch die speziellen Vorgaben für die Anbringung des Zusatzzeichens gemäß §39 Abs. 3, §41 Abs. 2 Satz 4 StVO sind erfüllt.

56
Zusatzzeichen sind gemäß §39 Abs. 3 Satz 1 StVO Verkehrszeichen. Sie zeigen gemäß §39 Abs. 3 Satz 2 StVO auf weißem Grund mit schwarzen Rand Sinnbilder, Zeichen oder Aufschriften und sind gem. §39 Abs. 3 Satz 3 StVO unmittelbar, in der Regel unter dem Verkehrszeichen, auf das sie sich beziehen, anzubringen. Die zu einem absoluten Haltverbot (Zeichen 283 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO) beigefügten Zusatzzeichen können neben allgemeinen Beschränkungen des Verbots oder allgemeinen Ausnahmen von ihm auch etwas Anderes bestimmen, zum Beispiel den Geltungsbereich erweitern (§ 41 Abs. 2 Satz 4 StVO).

57
Das Zusatzzeichen mit der Aufschrift „auf der gesamten Wendeplatte“ wurde vorliegend in Form eines „Hinweises durch verbale Angabe“ (Zeichen 1012 gemäß Teil 7 des als Anlage zur VwV-StVO [VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Randnummer 8] erlassenen Katalogs der Verkehrszeichen [VzKat]) angeordnet. Zwar ist dem Gericht nicht ersichtlich, weshalb der Beklagte in der zugrundeliegenden Anordnung vom 1. Oktober 2019 das Zusatzzeichen „auf der gesamten Wendeplatte“ als „Zusatzzeichen 2023“ bezeichnete. Die Bezeichnung des Schildes ist jedoch schon deshalb unbeachtlich, da weder die StVO sowie die VwV-StVO die in Betracht kommenden Zusatzzeichen abschließend aufführen (vgl. König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, StVO §39 Rn. 31a). Maßgeblich ist alleine, ob die materiellen Vorgaben für ein Zusatzschild nach §39 Abs. 3, §41 Abs. 2 StVO gewahrt wurden. Dies ist vorliegend der Fall.

58
Das Zusatzzeichen mit der Aufschrift „auf der gesamten Wendeplatte“ kennzeichnet den Geltungsbereich des mit dem Zeichen 283 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO auf dem gesamten Wendehammer angeordneten absoluten Haltverbots (vgl. §41 Abs. 2 Satz 4 StVO). Es liegt keine nach teilweiser Rechtsprechung unzulässige Geltungserweiterung des absoluten Haltverbots durch Zusatzzeichen auf die andere Straßenseite vor (vgl. dazu die Nachweise bei König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, StVO §12 Rn. 28c), da es in einem Wendehammer keine zwei gegenüberliegenden Fahrbahnen in diesem Sinne gibt. Ausweislich der vorgelegen Lichtbilder wurde aufgrund der Anordnung vom 1. Oktober 2019 am hinteren Ende des Wendehammers unter dem Zeichen 283 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO ein Schild mit schwarzer Aufschrift „auf der gesamten Wendeplatte“ auf weißem Grund und schwarzer Umrandung angebracht. Der Bezug zum Haltverbotszeichen ist klar und eindeutig.

59
2.2.3 Liegen wie hier die Voraussetzungen des §45 Abs. 1 i.V.m. §45 Abs. 9 Satz 1 StVO für eine verkehrsrechtliche Anordnung vor, steht die gebotene Maßnahme selbst im Ermessen der Behörde (BVerwG, U.v. 5.4.2001 - 3 C 23/00 - juris).

60
Maßgeblich sind hierbei die in der verkehrsrechtlichen Anordnung dargestellten bzw. die aus sonstigen Umständen erkennbaren Ermessenserwägungen. Nach Art. 39 Abs. 2 Nr. 5 BayVwVfG ist keine Begründung erforderlich, wenn - wie im Falle eines Verkehrszeichens - eine Allgemeinverfügung öffentlich (hier durch die Anbringung des Verkehrszeichens) bekannt gemacht wird. Allerdings erfordert §45 Abs. 1 Satz 1 StVO eine Ermessensbetätigung („kann“), die - zumindest dann, wenn sie gerichtlich überprüft werden soll - erkennbar sein muss, was sich jedoch auch aus sonstigen Umständen (z. B. Aktenvermerken, Gemeinderatsbeschlüssen und Ähnlichem) ergeben kann. Im Rahmen der Abwägung sind nur qualifizierte Interessen der Kläger abwägungserheblich, also solche, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in ihrer Freiheit möglichst wenig beeinträchtigt zu werden (BVerwG, U.v. 27.1.1993 - 11 C 35/92 - NJW 1993, 1729; U.v. 23.9.2010 - 3 C 37/09 - NJW 2011, 246 Rn. 47). Bei Auswahl der Mittel ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten.

61
Die Ausübung des behördlichen Ermessens unterliegt mit Blick auf § 114 Satz 1 VwGO grundsätzlich nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Zu überprüfen ist insbesondere, ob die Behörde das ihr zustehende Ermessen ausgeübt hat. Ferner, ob sie sich in den gesetzlichen Grenzen ihres Ermessens gehalten und von ihrem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung entsprechenden Weise Gebrauch gemacht (vgl. auch Art. 40 BayVwVfG) und dabei den allgemeinen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet hat. Das Gericht hat demgegenüber nicht zu prüfen, ob andere Lösungen zweckmäßiger gewesen wären. Es ist nicht befugt, eine Ermessensentscheidung der Behörde durch eine eigene Entscheidung, die es für sachdienlicher hält, zu ersetzen. Bei gesetzlich eingeräumten Ermessensentscheidungen mit einem Ermessensspielraum im konkreten Fall gibt es mehrere „richtige“ Entscheidungen und die Verwaltung darf eine von ihnen wählen, während die Gerichte nur prüfen dürfen, ob eine Entscheidung gefällt wurde, die außerhalb dieser Wahlmöglichkeiten liegt (zum Ganzen Wolff in Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 114 Rn. 59 m.w.N.).

62
Die Ermessensausübung des Beklagten im Zusammenhang mit der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 1. Oktober 2019 lässt vorliegend keine Ermessenfehler erkennen. Der Beklagte hat in der Anordnung selbst - wenn auch knapp - Ermessenserwägungen erkennen lassen. Dort wird ausgeführt, dass durch die Beschilderung der dort befindliche Endhydrant freigehalten und die Löschsicherheit im Brandfall gewährt werden soll und dass für ein ungehindertes Wenden von Rettungs- und Versorgungsfahrzeugen ein Durchmesser des Wendehammers von ca. 20 m erforderlich ist. Damit werden die zugrundeliegenden Erwägungen des Beklagten sichtbar. Auch in der im Vorfeld der Anordnung vom Beklagten an die PI K. zwecks Anhörung übermittelten E-Mail vom 26. September 2019 zeigen sich die zugrundeliegenden Erwägungen des Beklagten, namentlich die Sicherung einer ungehinderten Wendemöglichkeit für Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Rettungsdienst, Müllabfuhr), die Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs und die dauerhafte Freihaltung des Endhydranten. Die Ermessensausübung des Beklagten wurde ferner im Rahmen der Klageerwiderung dahingehend ergänzt (vgl. §114 Satz 2 VwGO), dass der Beklagte bei seiner Entscheidung über den Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung auch die Interessen der Anlieger an einer nahegelegenen Abstellmöglichkeit ihrer Fahrzeuge berücksichtigt hat, jedoch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Allgemeinen und bezüglich der Einsatz-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge im Besonderen Vorrang zukommt. Auch hat der Beklagte demnach berücksichtigt, dass für die Kläger die Möglichkeit besteht, ihre Fahrzeuge, soweit sie nicht auf dem eigenen Grundstück abgestellt werden könnten, auf dem gerade verlaufenden Teil der B.-straße abzustellen, da dort kein verkehrsrechtliches Verbot für ein Parken besteht.

63
Daraus wird erkennbar, dass der Beklagte die für Anordnung des absoluten Haltverbots maßgeblichen Gesichtspunkte gesehen und diese abwägend in Ausgleich gebracht hat. Die letztlich in der Anordnung vom 1. Oktober 2019 getroffene Entscheidung macht deutlich, dass sich der Beklagte bei der Anordnung des absoluten Haltverbots am Zweck des §45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 5 StVO orientiert (vgl. Art. 40

BayVwVfG) und dabei der Gefahrenabwehr ein hohes Gewicht eingeräumt hat. Dies ist vom Gericht nicht zu beanstanden. Insbesondere dann, wenn wie hier unter anderem auch eine Gefahr für die Lösch- und Rettungssicherheit durch haltende oder parkende Fahrzeuge eine örtliche Beschränkung des ruhenden Verkehrs bedingt, wird sich die nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffende Maßnahmen nahezu ausschließlich an der Erforderlichkeit für die Gefahrenabwehr, hier also vor allem der Vermeidung von Schäden an Leben und Gesundheit der Anwohner und Besucher der B.-straße, zu orientieren haben (ähnlich BayVGH, B.v. 31.10.2012 - 11 ZB 11.2195 - BeckRS 2012, 59071 Rn. 27). Es begegnet keinen rechtlichen Bedenken, dass der Beklagte demgegenüber das allgemeine Interesse der Verkehrsteilnehmer zurücktreten lässt, im Wendehammer zu halten oder zu parken, und insoweit auf die in der B.-straße ansonsten zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten verweist. Kein zugunsten der Kläger zu berücksichtigender ermessensrelevanter Gesichtspunkt war hier der Anliegergebrauch der Kläger oder anderer Anwohner des Wendehammers, da dieser - wie bereits ausgeführt - keinen Anspruch gewährt, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen unmittelbar vor dem Grundstück bestehen bleiben. Die insoweit geschützte Gewährleistung der Zugänglichkeit des Grundstücks bedeutet weder eine Bestandsgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung und des Umfangs der Grundstücksverbindung mit der Straße noch die Gewährleistung von Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs (vgl. BVerwG, U.v. 27.1.1993 - 11 C 35/92 - NJW 1993, 1729 m.w.N.; siehe auch BayVGH, B.v. 28.12.2020 - 11 ZB 20.2176 - NJW 2021, 961 Rn. 22 m.w.N.). Es spricht schließlich auch nicht gegen die Ermessensausübung des Beklagten, dass die allgemeine Parkplatzsituation in der B.-straße oftmals ausgereizt ist und mit der verfahrensgegenständlichen Maßnahme bislang genutzte Parkplätze im Wendehammer entfallen. Dass die B.-straße inzwischen nicht mehr als ausreichend empfundene Parkmöglichkeiten für Anwohner und Besucher bietet, spricht nicht zwingend gegen, sondern eher sogar für die Anordnung des Beklagten. Denn dies lässt befürchten, dass Parkplatzsuchende ohne Haltverbot auf die Fläche des Wendehammers zurückgreifen.

64
Auch die behördliche Auswahl der konkreten Maßnahme im Rahmen des Ermessens, hier also die Anordnung eines zeitlich unbeschränkten absoluten Haltverbots auf dem gesamten Wendehammer, ist ermessensfehlerfrei und verstößt insbesondere nicht gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Grundsätzlich ist es der Straßenverkehrsbehörde auf Grund ihres Sachverstands und ihres Erfahrungswissens vorbehalten festzulegen, welche von mehreren in Betracht zu ziehenden Maßnahmen den bestmöglichen Erfolg verspricht (BVerwG, U.v. 5.4.2001 - 3 C 23/00 - NJW 2001, 3139; U.v. 23.9.2010 - 3 C 37/09 - NJW 2011, 246 Rn. 36). Es kann dahinstehen, ob im vorliegenden Fall möglicherweise nicht zwingend geboten erschien, im Hinblick auf die einschlägigen Schutzgüter des § 45 Abs. 1 StVO auf dem gesamten Wendehammer der B.-straße ein absolutes Haltverbot, anstatt etwa eines nur eingeschränkten Haltverbots (Zeichen 286 nach Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO) anzuordnen oder eine räumlich begrenzte Beschränkung. Es ist jedoch nachvollziehbar, vom Zweck der Ermächtigung gedeckt und deshalb von Seiten des Gerichts auch nicht zu beanstanden, wenn es der Beklagte als Ausdruck eines hohen Schutzniveaus als erforderlich ansieht, den Wendehammer insgesamt und ständig von nicht nur parkenden, sondern auch von haltenden Fahrzeugen freizuhalten. Eine zeitliche oder personenbezogene Einschränkung gebietet auch der Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit nicht. Versorgungsfahrzeuge können auf der B.-straße an unterschiedlichen Tagen zu unterschiedlichen Zeiten verkehren. Dies gilt nicht nur für die Müllabfuhr, deren Termine sich verschieben können. Es ist hierbei auch an sonstige Versorgungsfahrzeuge zu denken, insbesondere an Paketdienste, Rettungsfahrzeuge oder den Winterdienst. Ein eingeschränktes Haltverbot wäre für die von der Beschränkung des ruhenden Verkehrs betroffenen Verkehrsteilnehmer zwar als milderes, nicht aber als im Vergleich zum angeordneten absoluten Haltverbot gleich wirksames Mittel zu sehen. Insbesondere wenn mehrere Fahrzeuge zum Ein- oder Aussteigen auf dem Wendeplatz halten, kann es dazu kommen, dass - etwa zusätzlich durch zeitversetztes Ankommen und Abfahren der Fahrzeuge - der Wendeplatz längere Zeit mit Fahrzeugen belegt ist. Eine ungestörte Wendemöglichkeit für größere Fahrzeuge, auch Lösch- und Rettungsfahrzeuge, besteht dann nicht mehr. Auch das von den Klägern vorgeschlagene eingeschränkte Haltverbot mit Ausnahme für Anlieger der Haus-Nr. … und …, was für diese das Parken auf dem Wendehammer ermöglichen würde, ist deshalb nicht als gleich geeignetes und zugleich milderes Mittel anzusehen und unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit nicht geboten. Da schließlich mit einem Lösch- und Rettungseinsatz in der B.-straße jederzeit und nicht zur zu bestimmten Zeiten zu rechnen ist, ist die zeitlich unbeschränkte Anordnung

gerechtfertigt und kommt eine zeitliche Einschränkung des Haltverbots im Wendehammer mit Blick auf den gefahrenabwehrrechtlichen Zweck der Maßnahme als milderes Mittel nicht in Betracht.

65
Die Klage konnte daher keinen Erfolg haben.

66
3. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §154 Abs. 1 VwGO, die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.