VG München, Urteil v. 13.12.2023 – M 23 K 23.601

**Titel:**

## Anfechtungsklage: Aufhebung der verkehrsrechtlichen Anordnung einer Halteverbotszone und Entfernung der Verkehrsschilder

**Normenketten:**

GG Art. 2 Abs. 1
VwGO § 113 Abs. 1 S. 1, S. 2, § 114 S. 2
StVO § 10 S. 1, S. 2, § 12 Abs. 3 Nr. 3, § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9
BayVwVfG Art. 40

**Leitsätze:**

**1. Leidet eine verkehrsrechtliche Anordnung unter einem Ermessensausfall, weil keine Erwägungen für bzw. wider die Anordnung angestellt wurden, können die im gerichtlichen Verfahren erstmals bzw. nachträglich vorgetragenen amtsinternen Erwägungen nicht mehr an den Anforderungen des § 114 S. 2 VwGO gemessen werden. (Rn. 22) (redaktioneller Leitsatz)**
**2. Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen- oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs nur dort durch die Anordnung von Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist, dh nur dann, wenn das Verkehrszeichen die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme ist. Das ist nicht der Fall, wenn schon die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf gewährleisten. (Rn. 24 und 25) (redaktioneller Leitsatz)**
**3. Nach § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO ist das Parken nicht nur vor Grundstücksein- und -ausfahrten, sondern auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber unzulässig. Dabei ist eine Fahrbahn auch unter Berücksichtigung der Verkehrsbestimmung der jeweiligen Straße sowie der Eigenheiten des ein- und ausfahrenden Verkehrs dann als „schmal“ in diesem Sinne anzusehen, wenn der Berechtigte nach dem Maßstab eines durchschnittlichen Kraftfahrers daran gehindert oder in erheblichem Maße behindert wird, in das Grundstück ein- oder von dort auszufahren. Als Orientierungswert kann davon ausgegangen werden, dass eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m nicht „schmal“ ist. (Rn. 27 – 35) (redaktioneller Leitsatz)**

**Schlagworte:**

Straßenverkehrsrechtliche Anordnung, Zeichen 290, Erkrankung, Anfechtungsklage, Anordnung, Aufhebung, Verkehrszeichen, Hinterlegung, Fahrbahn, Kostenentscheidung, Widmung, Verfahren, Vollstreckung, Sicherheitsleistung, Verzicht, Klage, Kosten des Verfahrens, Sinn und Zweck, Ermessensausfall, Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung, Gefahrenlage, Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung, Parken gegenüber Grundstücksein und -ausfahrt, schmale Fahrbahn

## Tenor

I. Die verkehrsrechtliche Anordnung der Beklagten vom 18. Oktober 2022 (= Zeichen 290/291 in der …straße 4 bis 10a in …) wird aufgehoben. Die Beklagte wird verpflichtet, die Verkehrszeichen umgehend zu entfernen.

II. Die Beklagte hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der Kläger vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

## Tatbestand

1

Der Kläger begehrt die Aufhebung eines Verkehrszeichens in der …-straße in … Eine von der …-straße abgehende gleichnamige Stichstraße erschließt als Sackgasse die Hausnummern 4 bis 10a und weist nördlich des Grundstücks des Klägers eine 90 Grad-Abbiegung nach rechts auf.

2
V. a. aufgrund von längeren nachbarschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen dem Kläger und den Bewohnern des Anwesens …straße 10a wegen des vom Kläger vor seinem Gartenstück geparkten privaten Kraftfahrzeugs und der von den Bewohnern des Anwesens 10a hierdurch bemängelten eingeschränkten Zufahrts- und Abfahrtsmöglichkeiten von ihrer Garage und den privaten Stellplätzen sowie nach eingehender Korrespondenz zwischen der ehemaligen Bevollmächtigten des Klägers und den Bevollmächtigten des Anwesens Hausnummer 10a mit der Beklagten, erließ diese am 18. Oktober 2022 die streitgegenständliche verkehrsrechtliche Anordnung. Hiernach wurde für die Stichstraße/ Sackgasse zur Erschließung der Anwesen …straße 4 bis 10a ein eingeschränktes Haltverbot für eine Zone ausgewiesen und mittels Zeichen 290 / 291 StVO gemäß anliegendem Beschilderungsplan beschildert.

3
Eine Begründung enthielt die Anordnung nicht. Sie wurde auf §§ 44 und 45 StVO gestützt und es wurde ausgeführt, dass die angeordnete Verkehrsbeschränkung mit Aufstellung des Verkehrszeichens wirksam werde.

4
Das laut Beschilderungsplan am Beginn der Stichstraße an einem Mast angebrachte Verkehrszeichen (sowie auf der Rückseite die Aufhebung der Haltverbotszone) wurde am 31. Januar 2023 vorgenommen.

5
Durch Schriftsatz vom … Februar 2023, eingegangen am 10. Februar 2023, erhob der Kläger hiergegen Anfechtungsklage mit dem sinngemäßen Antrag die Haltverbotszone aufzuheben und die Verkehrszeichen zu entfernen.

6
Zur Begründung wurde, auch in weiteren Schriftsätzen, im Wesentlichen ausgeführt, dass erst die Nachverdichtung im Anwesen …-straße 10a die Probleme geschaffen habe. Vor der Nachverdichtung sei die Sackgasse nach der 90 Grad-Abbiegung drei Meter breit gewesen, im Anschluss habe man durch Teerung eines Grünstreifens etwa fünf Meter Teerfläche geschaffen. Der Vorplatz des Anwesens Hausnummer 10a sei etwa sechs mal acht Meter groß. Das vom Kläger vor seinem Grundstück praktizierte Parken sei bis auf die neuen Anwohner von Hausnummer 10a von allen akzeptiert worden, es habe nie Probleme gegeben. Der von der Stadt angegebene Zweck der Regelung, den ruhenden Verkehr zu verdeutlichen, rechtfertige keine Gefahrenlage. Auch bei einem auf dem Rangierstreifen stehende Kraftfahrzeug sei das Ein- und Ausfahren der Anwohner der Hausnummer 10a problemlos möglich. Die Stadt weigere sich, die Schikanen der Anwohner der Hausnummer 10a zur Kenntnis zu nehmen. Diese verlangten eine exklusive Rangierzone für sich. Man habe Kumpanei festzustellen. Die Verwaltung sei für die Anordnung nicht zuständig, was im Einzelnen ausgeführt wurde. Soweit von der Stadt auf die Bereitschaftsdienste des Herrn Sch als …-arzt mit der damit notwendigen Freihaltung des gesamten Eingangsbereichs hingewiesen werde, sei dies unrichtig, er parke lediglich viermal im Monat vor dem Anwesen. Das Haltverbot sei unverhältnismäßig und ermessensfehlerhaft. Zudem fehle die Begründung hierfür, eine Verkehrsschau habe nicht stattgefunden. Schließlich verwies der Kläger auf seine gesundheitlichen Probleme, die ein Parken auf der beanspruchten Fläche erforderlich mache.

7
Auf die weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen.

8
Mit Schriftsatz vom 1. März 2023 erwiderte die Beklagte die Klage ohne expliziten Antrag auf Klageabweisung und begründete die Anordnung des Haltverbots mit den Unstimmigkeiten zwischen den Bewohnern der Hausnummer 10 und 10a. Für die Anwohner der Hausnummer 10a sei das parkende Auto des Klägers ein Hindernis, ihre Zufahrt zu nutzen. Jedes Anwesen, so auch das des Klägers, habe zudem einen privaten Stellplatz und sei die übrige Straße frei beparkbar. Mit der jetzigen Regelung habe man eine praktikable Lösung für alle Anwohner gefunden. Das vom Kläger beanspruchte Ein- und Ausladen vor seiner Haustür sei jederzeit und ortsnah möglich.

9
Auf die weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen.

10
Am 10. August 2023 führten die Berufsrichter der 23. Kammer einen Augenscheintermin vor Ort durch. Die an einem Mast angebrachten Zeichen 290 /291 wurden festgestellt, ebenso die Straßenbreite des Stichweges von zunächst 4,8 Meter, hinter dem Anwesen des Klägers nach der Abbiegung im hinteren Bereich von 2,9 Meter sowie vor der Hausnummer 10a von 4,7 Meter. Mit einem an der von dem Kläger beanspruchten Stelle parkenden Auto verbleibt für die Ausfahrt aus dem Anwesen Hausnummer 10a eine Breite von ca. 2,8 Meter.

11
Auf die weiteren Einzelheiten des Protokolls wird Bezug genommen.

12
In einem anschließenden Erörterungstermin wurden etwaige Alternativen sowie die Zuständigkeit für die Anordnung innerhalb der Gemeindeverwaltung der Beklagten erörtert. Die Parteien verzichteten auf mündliche Verhandlung. Ein mit der Klage anhängig gemachtes Eilverfahren (M 23 S 23.2508) wurde übereinstimmend für erledigt erklärt, es wurde daraufhin eingestellt.

13
Im Anschluss an Augenschein und Erörterung vertieften die Parteien ihr Vorbringen schriftsätzlich. Insbesondere nahm die Beklagte im Schriftsatz vom 19. September 2023 zur internen Zuständigkeit Stellung und legte eine Stellungnahme der Polizeiinspektion … einschließlich bei einer dortigen Ortseinsicht gefertigten Fotos vor.

14
Der Kläger äußerte sich hierzu schriftsätzlich; vergleichsweise angedachte außergerichtliche Regelungen kamen nicht zustande.

15
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichts- und die übermittelte Behördenakte Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

16
Die zulässige Klage, über die das Gericht nach übereinstimmendem Verzicht der Parteien auf mündliche Verhandlung im schriftlichen Verfahren entscheiden konnte (§ 101 Abs. 2 VwGO), hat in der Sache Erfolg.

17
Der Kläger ist jedenfalls als Verkehrsteilnehmer klagebefugt, was im Übrigen auch von der Gegenseite nicht in Abrede gestellt wurde. Zwar kann sich der Kläger nicht auf eine Einschränkung seines Anliegergebrauchs (vgl. Art. 17, 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz – BayStrWG) berufen, da dieser lediglich die Zugänglichkeit des Grundstücks zur Straße schützt, soweit eine angemessene Nutzung des Grundstückseigentums die Benutzung der Straße erfordert. Nicht geschützt wird jedoch vor Einschränkungen und Erschwernissen der Zufahrtsmöglichkeit für ein innerörtliches Grundstück. Ebenso vermittelt der Anliegergebrauch kein Recht auf einen eigenen Parkplatz vor bzw. in unmittelbarer Nähe eines Grundstücks (BayVGH, U.v. 15.3.2006 – 8 B 05.1356 – juris). Im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung kann es jedoch dahinstehen, ob abwägungserhebliche qualifizierte Anliegerinteressen des Klägers bestehen. Denn ein Verkehrsteilnehmer – wie der Kläger – kann als Verletzung seiner Rechte jedenfalls geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn betreffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben (BVerwG, U.v. 27.1.1993 – 11 C 35.92 – juris). In diesem Recht auf allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) ist der Kläger als Verkehrsteilnehmer jedenfalls betroffen.

18
Die Klage ist auch vollumfänglich begründet. Die verkehrsrechtliche Anordnung der Beklagten vom 18. Oktober 2022 erweist sich als rechtswidrig und verletzt den Kläger demzufolge in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die Beklagte war antragsgemäß zu verpflichten, im Wege eines

Folgenbeseitigungsanspruchs gemäß § 113 Abs. 1 Satz 2 VwGO die angebrachten Verkehrszeichen zu entfernen.

19
Das Gericht weist vorab darauf hin, dass es – wie bereits im gerichtlichen Verfahren mitgeteilt – Verständnis für die Motivation der Beklagten hat und diese nachvollziehen kann, eine verkehrsrechtliche Anordnung getroffen zu haben, um eine den widerstreitenden Interessen, insbesondere der Anwohner der Hausnummer 10a und des Klägers, vermittelnde Lösung insbesondere auch in Folge des umfangreichen Schriftverkehrs zwischen den Beteiligten in dieser Sache und gegenseitiger Androhung gerichtlicher Schritte anzubieten.

20
Das Gericht teilt weiterhin die Auffassung der Beklagtenseite, wonach die vom Kläger aufgrund seiner Erkrankung beanspruchte Möglichkeit, nahe zu dem Eingang seines Anwesens zu halten, insbesondere um ein- und auszuladen, auch nach der streitbefangenen verkehrsrechtlichen Anordnung problemlos möglich bleibt und schließlich, dass die klägerische Motivation auf vollständige Aufhebung der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht von vornherein nachzuvollziehen ist, insbesondere da er selbst über ausreichende private Stellflächen in der unmittelbaren Nähe seines Hauses verfügt.

21
Dies bleibt vom Ergebnis her jedoch offen, da das Gericht der Auffassung des Klägers folgt, dass eine Gefahrenlage, die die verkehrsrechtliche Anordnung zwingend erforderlich machen würde (§ 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO), tatsächlich nicht festzustellen ist, was der Klage inhaltlich zum Erfolg verhilft; im Übrigen ist die verkehrsrechtliche Anordnung auch ermessensfehlerhaft. Demzufolge kann es weiter dahinstehen, welches städtische Gremium bzw. welches Organ gemeindeintern für den Erlass der Anordnung zuständig war.

22
Die getroffene verkehrsrechtliche Anordnung, ihrerseits ohne konkretisierte Angabe der Rechtsgrundlage und ohne Begründung, leidet unter einem Ermessensausfall, da entgegen dem Erfordernis ordnungsgemäßer Ermessenausübung im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO, Art. 40 BayVwVfG keine Erwägungen für bzw. wider die Anordnung angestellt wurden. Daher können die im gerichtlichen Verfahren erstmals bzw. nachträglich vorgetragenen amtsinternen Erwägungen der Beklagten (insbesondere über den Nachbarstreit hinaus) nicht mehr an den Anforderungen des § 114 Satz 2 VwGO gemessen werden (Kopp/ Schenke, VwGO, 20. Aufl.2023, § 114 Rn. 50), so dass es auf deren Nachvollziehbarkeit ihrerseits nicht ankommt.

23
Schon dieser Rechtsfehler trägt die getroffene gerichtliche Entscheidung selbsttragend.

24
Die Anordnung ist aber auch materiellrechtlich rechtswidrig. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen- oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

25
Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 und Abs. 9 StVO erfüllt sind, stehen die Maßnahmen im Regelungsbereich dieser Vorschrift grundsätzlich im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (vgl. BVerwG, U.v. 5.4.2001 – 3 C 23/00 – juris). Die Vorschrift des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO und die gleichlautende Vorschrift des § 39 Abs. 1 StVO zielen darauf ab, die allgemeinen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer aufzuwerten und die „Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnungen“ zu verdeutlichen. „Zwingend geboten“ ist ein Verkehrszeichen unter Berücksichtigung dieses Regelungszwecks und des Wortlauts der Vorschriften daher nur dann, wenn das Verkehrszeichen die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme ist. Das ist nicht der Fall, wenn schon die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf gewährleisten (vgl. BayVGH, U.v. 28.9.2011 – 11 B 11.910 – juris).

26
Die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots erweist sich vorliegend als nicht zwingend geboten, so dass die Voraussetzungen aus § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO nicht vorliegen.

27
Nach § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO ist das Parken vor Grundstücksein- und -ausfahrten unzulässig, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber. Die Beantwortung der Frage, wann eine Fahrbahn „schmal“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO ist, entzieht sich einer allgemein gültigen Beantwortung. Eine starre Grenze gibt es nicht. Vielmehr kommt es auf die Verkehrsbestimmung der jeweiligen Straße sowie auf die Eigenheiten des ein- und ausfahrenden Verkehrs an. Entscheidend ist darauf abzustellen, welche Erschwernisse der Benutzer einer Grundstücksein- oder -ausfahrt unter Berücksichtigung der Zielsetzung des Straßenverkehrsrechts, Gefahren und vermeidbare Behinderungen von Verkehrsteilnehmern abzuwenden, bei Beachtung der nach § 10 Satz 1 und 2 StVO gegebenenfalls obliegenden Pflichten im Einzelfall zumutbar sind. Auch die Notwendigkeit eines zwei- bis dreimaligen Rangierens kann zumutbar sein.

28
Das Bundesverwaltungsgericht (U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris Rn. 27 ff.) hat hierzu wie folgt ausgeführt:

29
Der Sinn und Zweck des durch § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO unmittelbar normativ angeordneten Parkverbots liegt darin sicherzustellen, dass die Berechtigten, also der Grundstückseigentümer und sonstige „Anlieger“ (etwa Mieter oder Kunden bei Gewerbebetrieben), die Grundstückszufahrt in zumutbarer Weise bestimmungsgemäß nutzen können (vgl. BGH, Beschluss vom 4. März 1971 – 4 StR 535/70 – BGHSt 24, 111 <juris Rn. 6 zur Vorgängerregelung in § 16 Abs. 1 Nr. 5 StVO a.F.>). Ausgehend davon ist eine Fahrbahn dann „schmal“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO, wenn der Berechtigte bei einem Parken von Fahrzeugen auf der seiner Grundstückszufahrt gegenüber liegenden Straßenseite daran gehindert oder in erheblichem Maße behindert wird, in das Grundstück ein- oder von dort auszufahren (vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Januar 1971 – 7 C 48.69 – BVerwGE 37, 112 <115 f.>).

30
In diesem Verständnis vom Sinn und Zweck der Regelung besteht grundsätzliche Übereinstimmung in Rechtsprechung und Literatur. Die Rechtsprechung der Bußgeldsenate bei den Oberlandesgerichten macht die Einordnung einer Fahrbahn als „schmal“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO davon abhängig, ob der Berechtigte die Grundstücksein- und -ausfahrt noch unter einem mäßigen Rangieren benutzen kann; ein mäßiges Rangieren wird mit Blick auf die zunehmende Parkraumnot als zumutbar erachtet, hingegen ein „schwieriges Rangieren“ nicht mehr (vgl. etwa OLG Hamm, Beschluss vom 13. April 1978 – 4 Ss OWi 1962/77 – VRS 55, 459 <460>; OLG Frankfurt, Beschluss vom 18. Februar 1980 – 1 Ws [B] 26/80 OWiG – VRS 58, 368 <372>; OLG Saarbrücken, Beschluss vom 25. Februar 1994 – Ss [Z] 227/93 – VRS 87, 225 <226>). Dem dort verwendeten Abgrenzungsmerkmal eines „mäßigen“ oder „schwierigen“ Rangierens liegt aber keine andere Herangehensweise zugrunde als bei der Schwelle der „erheblichen Behinderung“, die die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung verwendet.

31
Auf dieser Grundlage ist eine Konkretisierung des Begriffs der „schmalen Fahrbahn“ möglich, die dem verfassungsrechtlichen Bestimmtheitserfordernis gerecht wird. Als Orientierungswert kann davon ausgegangen werden, dass eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m nicht „schmal“ ist.

32
Dass folgt zum einen aus dem – bereits dargestellten – Umstand, dass nach § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 StVZO die höchstzulässige Breite bei Personenkraftwagen 2,50 m nicht überschreiten darf. Das macht bei Hinzurechnung eines Sicherheitsabstands von rund 0,50 m für die Ermöglichung eines reibungslosen Begegnungsverkehrs eine Breite der Fahrbahn von 5,50 m erforderlich (vgl. dazu OLG Karlsruhe, Urteil vom 7. Dezember 1977 – 1 U 210/77 – VRS 55, 249 <250>). Zum gleichen Orientierungswert führt die Erwägung, dass ein Kraftfahrzeug bei dem zum Ausfahren aus dem Grundstück erforderlichen Einbiegen auf die Fahrbahn und ebenso beim Einfahren von der Fahrbahn in das Grundstück regelmäßig den halben Wendekreis benötigt, der bei einem Pkw meistens bei etwa 11 m liegt (vgl. Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 12 StVO Rn. 47).

33
Soweit für notwendig werdende Rangiervorgänge auch die Fahrbahn selbst und damit der öffentliche Straßenraum in Anspruch genommen wird, ist außerdem die Übersichtlichkeit der Straße von Bedeutung. Ist die Fahrbahn im Bereich der Grundstückszufahrt gerade und übersichtlich, ist wegen der dadurch verringerten Unfallgefahr ein (weiteres) Rangieren eher zumutbar, als das bei einer unübersichtlichen Streckenführung der Fall ist (so – wie das Berufungsgericht – auch VGH München, Beschluss vom 2. August 2012 – 11 ZB 12.199 – juris Rn. 20). Zu berücksichtigen sind darüber hinaus die Verkehrsfunktion und -bedeutung der Straße, auf die die Grundstückszufahrt führt. Findet dort dichter Durchgangsverkehr statt, führen Rangiervorgänge, für die auch die Fahrbahn selbst in Anspruch genommen werden muss, zu größeren Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als dann, wenn es sich um eine Straße untergeordneter Verkehrsbedeutung, etwa um die Erschließungsstraße in einem Wohngebiet handelt. Die Zahl der zumutbaren Rangiervorgänge ist daher mit Blick auf die Pflicht der Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme (§ 1 Abs. 2 StVO) im ersten Fall niedriger anzusehen als im zweiten Fall. Eine feste Höchstgrenze zumutbarer Rangiervorgänge kann insoweit nicht festgelegt werden.

34
Maßstab für die Zahl der für das Ein- oder Ausfahren in das oder aus dem Grundstück erforderlich werdenden Rangiervorgänge ist – wie auch sonst im Straßenverkehrsrecht – ein durchschnittlicher Kraftfahrer (so zu den Anforderungen an die Erkennbarkeit einer durch ein Verkehrszeichen verlautbarten Regelung nach dem Sichtbarkeitsgrundsatz: BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18.07 – BVerwGE 130, 383 Rn. 16; BGH, Urteil vom 8. April 1970 – III ZR 167/68 – NJW 1970, 1126 f.; unmittelbar zu § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO: VGH München, Beschluss vom 21. Dezember 2005 – 11 CS 05.1329 – juris Rn. 45 und Urteil vom 12. Januar 1998 – 11 B 96.2895 – VRS 95, 157 <juris Rn. 30>; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 26. April 2002 – 5 S 108/02 – VRS 104, 71 <juris Rn. 22>; Molketin, NZV 2000, 147 <148>).

35
Von einer erheblichen Behinderung der Nutzung einer Grundstückszufahrt im oben genannten Sinne ist auch dann auszugehen, wenn ein sicheres Ein- und Ausfahren in der Regel nur unter Hinzuziehung eines Einweisers möglich ist. Zwar hat sich nach § 10 Abs. 1 Satz 1 StVO, wer aus einem Grundstück auf die Straße einfahren will, so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen. Diese Vorschrift betrifft aber eine konkrete gefahrgeneigte Situation. Ihr kann nicht die Wertung entnommen werden, dass entsprechende Hilfestellungen einem Straßenanlieger grundsätzlich – also auch ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer – und dauerhaft zugemutet werden können. Im Übrigen bedeutete dies, dass ein Anlieger ohne Einweiser an der Nutzung seiner Zufahrt gehindert wäre.

36
Die von der örtlichen Polizei (im Übrigen entgegen Ziff. I. der Verwaltungsvorschriften zu § 45 StVO erst im Nachgang zur verkehrsrechtlichen Anordnung) durchgeführte Ortseinsicht/ Stellungnahme hat die Bewertung des Gerichts in dessen Augenschein bestätigt, wonach das eingeschränkte Haltverbot, hier mittels Zeichen 290, nicht zwingend erforderlich im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO ist, zumal der Anliegergebrauch des Grundstücks Hausnummer …straße 10a auch beim Parken des klägerischen Fahrzeugs an der von ihm in dem Augenschein gezeigten Stelle – wenngleich erschwert – möglich und gewährleistet bleibt, jedenfalls bei mäßigem Rangieren. Sowohl der Augenschein als auch die Feststellungen der örtlichen Polizei haben bestätigt, dass die geteerte und somit vor Ort zur Verfügung stehende und sichtbare tatsächliche (Verkehrs-)fläche noch eine Breite von knapp fünf Metern aufweist. Zwar trifft es nach der oben angeführten Definition obergerichtlicher Rechtsprechung damit zu, dass an sich von einer „schmalen Fahrbahn“ im Sinne des § 12 Abs. 3 Nr. 3 Halbs. 2 StVO als Orientierungsmaßstab auszugehen wäre, vorliegend ist jedoch abweichend und im Sonderfall zu berücksichtigen, dass gegenüber der Einfahrt zur Hausnummer 10a weder fließender noch irgendein Gegenverkehr stattfindet (sämtliche Anwohner der Stichstraße in Richtung Osten parken bereits im Bereich der gemeinsamen Garagen und Stellplätze) und gegenläufige Fahrbahnen nicht existieren, was zu einer deutlichen Reduzierung des Mindestplatzbedarfs führt. Weiter ist zu berücksichtigen, dass das parkende Fahrzeug des Klägers wegen der räumlichen Versetzung lediglich im Bereich des auf privatem Grund der Hausnummer 10a zusätzlich geschaffenen nicht überdachten Stellplatzes „stört“, kaum hingegen bei Nutzung der dort vorhandenen Garage. Der Anliegergebrauch der Hausnummer 10a bleibt gewährleistet, selbst bei der Notwendigkeit mäßigen Rangierens bei verbleibender Restbreite von knapp drei Metern. Das Verkehrszeichen, das zwar

flächenmäßig greift, jedoch nach Vortrag der Parteien in der Erörterung und nach Eindruck des Gerichts bei dem Augenschein ausschließlich wegen des vom Kläger praktizierten Parkens neben seinem Gartenhaus und damit gegenüber Hausnummer 10a angeordnet wurde und demzufolge jedenfalls keine erkennbare Beeinträchtigung für die weiteren Anwohner mit sich bringt, ist somit nicht zwingend geboten, einer Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO zu begegnen, wobei auch der Kläger, ebenso wie die Anwohner der Hausnummer 10a bereits nach den Grundregeln der StVO verpflichtet ist, sich so zu verhalten, dass kein anderer unvermeidbar behindert oder belästigt wird, was wohl der Fall sein mag, wenn man das Fahrzeug „absichtlich“ so parkt, dass der Nachbar möglichst aufwändig auszuparken hat.

37
Die Klage hat daher sowohl wegen Ermessensausfalls als auch mangels zwingend zu begegnenden Gefahren in der Sache Erfolg. Die im gerichtlichen Verfahren vorgetragene Notwendigkeit der Freihaltung für etwaige Rettungs- und Einsatzfahrzeuge funddiert weder auf dokumentierten bzw. ersichtlichen Gefahrensituationen noch auf einer von dort gesehenen und begründeten Notwendigkeit.

38
Die Beklagte ist verpflichtet, im Wege einer Vollzugsfolgenbeseitigung die Verkehrszeichen umgehend zu entfernen (§ 113 Abs. 1 Satz 2 VwGO).

39
Dennoch sieht sich das Gericht veranlasst darauf hinzuweisen, dass die vorgenommene Aufhebung des Verkehrszeichens die Beklagte nicht hindert, künftig mit anderen bzw. mit modifizierten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu einem angemessenen Ausgleich der Interessen zwischen den Nachbarn der Hausnummer 10a und 10 zu kommen bzw. hierzu beizutragen. Die Aufhebung der verkehrsrechtlichen Anordnung gibt der Beklagten weiter die Möglichkeit, die vorzufindende Diskrepanz zwischen straßenrechtlicher Widmung und verkehrsrechtlicher Anordnung in Einklang zu bringen. Der östliche Bereich des Stichwegs nach der 90 Grad-Abbiegung ist lediglich als beschränkt-öffentlicher Weg für Fuß- und Radverkehr gewidmet, was jedoch erst im Nachgang zur verkehrsrechtlichen Anordnung ersichtlich (und mitgeteilt), demzufolge bei Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung jedoch nicht beachtet wurde. Dem steht möglicherweise die tatsächliche Nutzung entgegen, wenn die betroffene Fläche zu anderen (Verkehrs-)zwecken des motorisierten Verkehrs, sei es zum Befahren des Grundstücks Hausnummer 10a, zum Ein- und Ausrangieren dorthin, sei es freilich auch durch das vom Kläger praktizierte Parken entgegen der Widmung genutzt wird.

40
Die Kostenfolge richtet sich nach § 154 Abs. 1 VwGO. Der Ausspruch der vorläufigen Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung beruht auf §§ 167 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.