

**Titel:**

**Behinderungen von Bergwacht, Feuerwehr und Rettungsdienst durch parkende Fahrzeuge**

**Normenketten:**

GG Art. 2 Abs. 2 S. 1

GKG § 47 Abs. 1 S. 1, § 52 Abs. 1, Abs. 2

RDGEG § 3, § 5

StVO § 39 Abs. 1, § 41 Abs. 1, § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1

VwGO § 55a, § 55d, § 67 Abs. 4 S. 4, § 113 Abs. 1 S. 1, § 114 S. 1, § 121 S. 1 Nr. 1, § 125 Abs. 1 S. 1, § 132 Abs. 2 Nr. 1, Nr. 2, § 133

ZPO § 264 Nr. 3, § 708

**Leitsätze:**

- 1. Die Rechtskraft eines Urteils nach § 121 VwGO endet, wenn neue, entscheidungserhebliche Tatsachen eintreten, die sich wesentlich von den früheren Umständen unterscheiden. (Rn. 21) (redaktioneller Leitsatz)**
- 2. Eine verkehrsrechtliche Anordnung, die auf neuen Erkenntnissen zur Behinderung von Rettungsdiensten durch parkende Fahrzeuge beruht, verstößt nicht gegen die Rechtskraft eines früheren Urteils. (Rn. 24 – 28) (redaktioneller Leitsatz)**
- 3. Die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots ist rechtmäßig, wenn eine konkrete Gefahrenlage besteht, die die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gefährdet. (Rn. 31 – 35) (redaktioneller Leitsatz)**

**Schlagworte:**

Verkehrsrechtliche Anordnung, Eingeschränktes Haltverbot an einer Zufahrtsstraße zu einem Sessellift, Aufhebung einer inhaltsähnlichen Anordnung in einem Vorprozess, Reichweite der Rechtskraft bei teilidentischer Verfügung sowie neu dokumentierten und dargelegten Erkenntnissen zu einer verkehrsrechtlichen Gefahrenlage, Gefahr durch Behinderungen von Bergwacht, Feuerwehr und Rettungsdienst (bejaht), absolutes Haltverbot, Anordnung, Behinderung, Gefahrenabwehr, Rettungseinsatzbehinderung, Verkehrszeichen, Zusatzzeichen, Zeichen, Verwaltungsakt, verkehrsrechtliche Anordnung, Wiederholungsverbot, Ermessensausübung, SARS-CoV-2, Coronavirus, eingeschränktes Haltverbot, Zufahrtsstraße zu einem Sessellift, verkehrsrechtlichen Gefahrenlage, Behinderungen von Bergwacht, Rechtskraft eines Urteils

**Vorinstanz:**

VG München, Entscheidung vom 09.08.2023 – M 23 K 21.345

**Tenor**

- I. Das Urteil des Verwaltungsgerichts München vom 9. August 2023 wird aufgehoben und die Klage abgewiesen.
- II. Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens in beiden Rechtszügen.
- III. Die Kostenentscheidung ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe des vollstreckbaren Betrags vorläufig vollstreckbar.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

**Tatbestand**

**1**

Die Klägerin wendet sich gegen ein von der Beklagten angeordnetes eingeschränktes Haltverbot.

**2**

Die Klägerin ist Eigentümerin des Anwesens S. straße ... in M. und bewohnt selbst das dahinter liegende Anwesen S. straße ... Die S. straße bindet den Ortsteil N. an die Ortsteile P. sowie M. an. Sie dient als

Zufahrt zur Talstation der Hochplattenbahn (Sessellift), zum Märchen-Erlebnispark M. sowie zum Pädagogischen Zentrum Schloss N., zu dem u.a. eine Grund- und Mittelschule gehört.

### 3

An der Südseite der S. straße, also von M. Richtung N. blickend auf der linken Seite, gilt in dem Abschnitt zwischen A1. straße und J.weg, in dem das Anwesen der Klägerin liegt, bereits seit mehreren Jahren ein absolutes Haltverbot (Zeichen 283 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO). Die Straße ist hier etwa 5,50 m breit.

### 4

An der Nordseite der Straße, also von M. in Richtung N. blickend auf der rechten Seite, hatte die Beklagte bereits mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 25. Februar 2015 zusätzlich ein eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) angeordnet. Diese Anordnung hatte das Verwaltungsgericht München mit rechtskräftigem Urteil vom 21. Dezember 2016 auf Klage u.a. der Klägerin hin (M 23 K 15.3481) aufgehoben. Eine objektive Gefahrenlage, die die Anordnung des eingeschränkten Haltverbots rechtfertigen würde, sei von der Beklagten weder hinreichend plausibel vorgetragen noch augenscheinlich. Auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung habe die Beklagte nicht tragfähig darlegen können, aus welchen konkreten Umständen sich eine besondere Gefahrenlage ergeben solle, welche die Halteverbotsanordnung im gegebenen Umfang rechtfertigen könne. Die Tatsache, dass die S. straße die einzige Verbindungsstraße zum Ortsteil N. darstelle und diese angesichts des dortigen Schulzentrums, des Märchenparks sowie des Sessellifts zu bestimmten Zeiten durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen belastet sei, genüge dafür nicht. Zum einen bleibe die Verkehrsbelastung im Detail unklar, da bislang keine Verkehrszählung durchgeführt worden sei. Zudem sei das erhöhte Verkehrsaufkommen nach Aussagen der Beteiligten im Wesentlichen saisonal begrenzt bzw. auf bestimmte überschaubare Tageszeiten – im Hinblick auf das Schulzentrum – beschränkt, so dass dies jedenfalls kein durchgehendes, zeitlich unbeschränktes Parkverbot rechtfertigen könne. Entsprechend verhalte es sich mit der Parksituation in der S. straße, die ebenfalls ein saisonales Problem darstelle. Wie im Rahmen der mündlichen Verhandlung mit den Beteiligten erörtert, parkten vermehrt an den Wochenenden im Sommer und in der Ferienzeit Fahrzeuge am Straßenrand, wenn die Parkplätze für Besucher am Märchenpark bzw. an der Talstation des Sessellifts überfüllt seien. Zu diesen Zeiten herrsche aber gerade kein Schülerverkehr, der durch parkende Fahrzeuge behindert oder gefährdet werden könne. Abgesehen vom saisonalen Besucherzuwachs dürfte der Straßenrand im streitgegenständlichen Abschnitt der S. straße tatsächlich nur vereinzelt und vorrangig von Besuchern und Handwerkern zum Parken genutzt werden, da insbesondere die Anwohner eigene Garagen in bzw. unterhalb ihrer Wohneinheiten besäßen.

### 5

Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 13. August 2020 erließ die Verwaltungsgemeinschaft Marquartstein als Behörde der Beklagten erneut mehrere (weitere) Haltverbote in der S. straße. Für die Nordseite des hier in Rede stehenden Abschnitts von der S. straße 4 bis zur Abzweigung des Jägerwegs verfügte sie ein eingeschränktes Haltverbot (VZ-Nr. 286-10, -20, -30) mit dem Zusatzzeichen 7-18 Uhr (VZ-Nr. 1040-30). Für die weiteren Straßenabschnitte bis zur Hochplattenbahn ordnete sie auf der Nordseite absolute Haltverbote mit dem Zusatzzeichen „Rettungsweg“ an. Zudem ordnete sie auf der Südseite von der Hochplattenbahn bis zur Einmündung in den A2.weg ein teils absolutes, teils eingeschränktes Haltverbot an. Auf der S. straße sei vermehrt so geparkt worden, dass eine ausreichende Breite für das Befahren von Rettungs- und Einsatzfahrzeugen der Freiwilligen Feuerwehr und der Bergwachtbereitschaft und damit die schnelle Einsatzfähigkeit von Rettungsdienst, Bergwacht und Feuerwehr nicht mehr gewährleistet gewesen sei. Zudem sei in einigen Abschnitten die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs durch das Parken beeinträchtigt. Ein eingeschränktes Haltverbot sei in den Bereichen angeordnet worden, wo das Halten die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zwar nicht wesentlich beeinträchtige, das Parken jedoch nicht zugelassen werden könne. Das Verbot sei auf die Zeit von 7 bis 18 Uhr festgesetzt worden, da in dieser Zeit die höchste Fahrzeugfrequenz zur Heimvolksschule N., zur Hochplattenbahn samt Wanderparkplatz und zum Märchenpark bestehe. Ein absolutes Haltverbot sei in den Bereichen der S. straße angeordnet worden, in der die Fahrbahnbreite für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge bei auf der Straße parkenden Fahrzeugen mit Rad- und Fußgängerverkehr knapp unter oder deutlich unter der erforderlichen Fahrbahnbreite liege bzw. erforderliche Schleppkurven für Feuerwehrfahrzeuge nicht mehr gegeben seien.

### 6

Mit Urteil vom 9. August 2023 hat das Verwaltungsgericht München die verkehrsrechtliche Anordnung der Beklagten vom 13. August 2020 insoweit aufgehoben, als auf Höhe des Anwesens S. straße 4 in Richtung

Hochplattenbahn bis auf Höhe vor der Abzweigung in den J.weg ein eingeschränktes Haltverbot mit dem Zusatzzeichen „7 bis 18 Uhr“ dauerhaft angeordnet wurde. Der Anordnung stehe die materielle Rechtskraft des Urteils vom 21. Dezember 2016 in dem Verfahren M 23 K 15.3841 entgegen. Die Beklagte habe keine Änderung der Sachlage im Sinne einer objektiv neuen Gefahrenlage aufgezeigt, die eine Durchbrechung der Rechtskraft erlaube. Die im Vorfeld eingeholten Stellungnahmen u.a. von Feuerwehr und Rettungsdiensten seien weder als Änderung der Sachlage zu begreifen noch teilten sie neue Sachverhalte mit. Sie bezögen sich vielmehr auf die unveränderten örtlichen Verhältnisse in der S. straße, so wie sie das Gericht bei seinem Augenschein festgestellt und seinem Urteil zu Grunde gelegt habe. Eine neue Bewertung der örtlichen Verhältnisse durch diese Institutionen sei ohne Hinzutreten weiterer objektiver Umstände nicht geeignet, die Rechtskraft des Ersturteils zu durchbrechen. Die nunmehr vorgelegte Verkehrszählung, die dokumentiert habe, dass mit jeweils über 700 Fahrtbewegungen zu- und abfahrend ein ganz erheblicher Verkehr in der S. straße stattfinde, sei ebenfalls nicht als Änderung der Sachlage anzusehen. Bereits in der Erstentscheidung sei zu Grunde gelegt worden, dass die S. straße zu bestimmten Zeiten durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen belastet sei. Indem die Beklagte nunmehr die S. straße in ihrer Gesamtheit in den Blick genommen und das eingeschränkte Haltverbot zeitlich beschränkt habe, habe sie zwar wesentliche Kritikpunkte des Ersturteils berücksichtigt. Dies betreffe jedoch die Rechtsfolgenseite (zeitliche Einschränkung) bzw. den Gesichtspunkt der stringenten Gesamtregelung, nicht die besondere örtliche Gefahrenlage als tatbestandliche Voraussetzung. Abschließend wies das Verwaltungsgericht darauf hin, nach seinem Urteil vom 21. Dezember 2016 wäre eine saisonal bzw. auf bestimmte Wochentage beschränkte Anordnung eines eingeschränkten Halteverbots für den Zeitraum von 7 bis 18 Uhr nicht zu beanstanden; die Rechtskraft des Ersturteils dürfte dem nicht entgegenstehen.

**7**

Dagegen wendet sich die Beklagte mit ihrer vom Senat zugelassenen Berufung. Sie meint, die Rechtskraft des Urteils vom 21. Dezember 2016 stehe der verfahrensgegenständlichen Anordnung nicht entgegen. Die Verfügung aus 2015 habe einen anderen Inhalt gehabt, da nunmehr eine zeitliche Beschränkung (7 bis 18 Uhr) vorgenommen worden sei. Zudem liege der verfahrensgegenständlichen Anordnung eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2017 zu Grunde, mit der ein erheblicher Verkehr dokumentiert worden sei. Eine weitere Änderung der Sachlage sei in dem Anstieg der Besucherzahlen mit der Corona-Pandemie zu sehen, die sich seither auf hohem Niveau bewegten. Die angegriffene Anordnung beruhe ferner auf neuen Erkenntnissen zur Beeinträchtigung von Bergwacht und Feuerwehr. Eine weitere zeitliche Einschränkung, wie das Verwaltungsgericht sie für geboten halte, sei nicht angezeigt. Die Stärke des Verkehrs zum Pädagogischen Zentrum Schloss N., zur Hochplattenbahn samt Wanderparkplatz und zum Märchenpark ergebe sich aus einem Zusammenspiel von Wetter, Wochentag, Ferienzeiten sowie Öffnungszeiten von Hochplattenbahn und Märchenpark. Sie lasse sich nicht genau vorhersagen. Zudem wäre eine sich daraus ergebende Differenzierung mit den nach dem Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) zugelassenen Zusatzzeichen nicht darstellbar. Ferner reichte die Beklagte im Lauf des Berufungsverfahrens einen Auszug aus der N. über die Sitzung des Gemeinderats vom 22. Juli 2024 ein. Danach hat ihr Gemeinderat, der vor der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 13. August 2020 keinen Beschluss gefasst hatte, diese genehmigt. Daran anknüpfend wurde die Anordnung unter dem 25. Juli 2024 erneut erlassen.

**8**

Die Beklagte beantragt,

**9**

die Klage in vollem Umfang abzuweisen.

**10**

Die Klägerin beantragt,

**11**

die Berufung zurückzuweisen.

**12**

Ihrer Rechtsauffassung nach steht die Rechtswidrigkeit der angegriffenen verkehrsrechtlichen Anordnung bereits aufgrund der Rechtskraft des Urteils vom 21. Dezember 2016 fest. Die von der Beklagten nunmehr erlassene, zeitlich eingeschränkte Anordnung sei als Minus zur beanstandeten Verfügung aus 2015 von der Rechtskraft des Ersturteils umfasst. Aus der neuen Bewertung der örtlichen Verhältnisse durch die Rettungsdienste ergebe sich keine Änderung der Sachlage, da diese sich auf Umstände beziehe, die

bereits im Erstprozess vorgelegen hätten. Gleiches gelte für die nunmehr erfolgte Verkehrszählung. Auch daraus sei nicht ersichtlich, inwieweit sich der Verkehr seither geändert habe, da es an Vergleichszahlen fehle. Allein die Beibringung neuer Beweismittel führe zu keiner neuen Sachlage. Der sprunghafte Anstieg infolge der Corona-Pandemie könne nicht herangezogen werden, da diese wieder beendet sei. Im Übrigen sei auch keine Gefahrenlage anzunehmen. Insbesondere ergebe sich aus der vorgelegten Befahrbarkeitsstudie, dass für den streitgegenständlichen Abschnitt der S. Straße keine (weitere) verkehrsrechtliche Anordnung empfohlen worden sei.

### 13

Der Senat hat Beweis erhoben durch die Einnahme eines Augenscheins. Auf das Protokoll, die dortigen Feststellungen und die beigefügten Lichtbilder wird verwiesen.

### 14

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und die vorgelegte Behördenakte Bezug genommen.

## Entscheidungsgründe

### 15

Die Berufung, über die mit Einverständnis der Beteiligten ohne mündliche Verhandlung entschieden werden konnte (§ 101 Abs. 2 i.V.m. § 125 Abs. 1 Satz 1 VwGO), ist zulässig und begründet. Die angefochtene verkehrsrechtliche Anordnung erweist sich im maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung des Senats als rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 125 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Das Urteil des Verwaltungsgerichts war daher aufzuheben und die Klage abzuweisen.

### 16

1. Die Berufung ist zulässig. Gegenstand des Verfahrens ist dabei, wie die Klägerin auf richterlichen Hinweis hin klargestellt hat, auch die verkehrsrechtliche Anordnung vom 25. Juli 2024, mit der die Beklagte die ursprünglich angegriffene Anordnung vom 13. August 2020 im Berufungsverfahren neu erlassen hat. Dass die Klägerin darauf prozessual reagiert und diese neue Anordnung in das Verfahren mit einbezogen hat, ist mit Blick auf § 264 Nr. 3 ZPO ohne Weiteres zulässig (vgl. dazu auch Wöckel in Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 91 Rn. 33).

### 17

2. Die Berufung ist begründet.

### 18

a) Maßgeblich für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist der Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung, da es sich bei der Anordnung von Verkehrszeichen um Dauerverwaltungsakte handelt (vgl. BVerwG, B.v. 1.9.2017 – 3 B 50.16 – NVwZ-RR 2018, 12 Rn. 8; BayVGH, B.v. 13.1.2025 – 11 ZB 22.2678 – juris Rn. 22; Schübel-Pfister in Eyermann, VwGO, § 113 Rn. 80).

### 19

b) Die Rechtskraft des Urteils des Verwaltungsgerichts vom 21. Dezember 2016 steht dem Erlass der streitgegenständlichen Anordnung, anders als das Verwaltungsgericht annimmt, nicht entgegen.

### 20

aa) Rechtskräftige Urteile binden die Beteiligten, soweit über den Streitgegenstand entschieden worden ist (§ 121 Nr. 1 VwGO). Die Rechtskraft schafft ein unabdingbares, in jeder Verfahrenslage von Amts wegen zu beachtendes Prozesshindernis für eine erneute gerichtliche Nachprüfung des Anspruchs, über den bereits entschieden worden ist (vgl. BVerwG, U.v. 20.10.2016 – 7 C 27.15 – NJW 2017, 1256 Rn. 12). Bei einem einer Anfechtungsklage stattgebenden Urteil – wie hier – geben erst die tragenden Gründe Aufschluss darüber, weshalb der geltend gemachte Aufhebungsanspruch durchgreift; deshalb nehmen diese im Sinn von § 121 VwGO an der Rechtskraft des Urteils teil (vgl. BVerwG, U.v. 7.8.2008 – 7 C 7.08 – BVerwGE 131, 346 Rn. 18). Soweit der personelle und sachliche Umfang der Rechtskraft reicht, ist die im Vorprozess unterlegene Behörde bei unveränderter Sach- und Rechtslage daran gehindert, einen neuen Verwaltungsakt aus den vom Gericht missbilligten Gründen zu erlassen (vgl. BVerwG, B.v. 24.8.2016 – 9 B 54.15 – NVwZ 2017, 568 Rn. 7; BayVGH, U.v. 27.7.2017 – 6 B 17.519 – BayVBI 2018, 245 = juris Rn. 17). Ob und ggf. welche Handlungsalternativen ihr nach einer gerichtlichen Aufhebung des angefochtenen Verwaltungsakts verbleiben, ist den die Entscheidung tragenden Gründen zu entnehmen (vgl. BayVGH, B.v.

## 21

Die Rechtskraftwirkung eines Urteils nach § 121 VwGO endet, wenn nach dem für das rechtskräftige Urteil maßgeblichen Zeitpunkt neue, für die Streitentscheidung erhebliche Tatsachen eingetreten sind, die sich so wesentlich von den damals gegebenen Umständen unterscheiden, dass auch unter Berücksichtigung des Zwecks der Rechtskraft eine erneute Sachentscheidung gerechtfertigt ist. Eine von der Rechtskraftbindung des früheren Urteils befreiende entscheidungserhebliche Änderung der Sachlage liegt danach vor, wenn es für die geltend gemachte Rechtsfolge um die rechtliche Bewertung eines jedenfalls in wesentlichen Punkten neuen Sachverhalts geht, zu dem das rechtskräftige Urteil – auch unter Berücksichtigung seiner Rechtsfrieden und Rechtssicherheit stiftenden Funktion – keine verbindlichen Aussagen mehr enthält (vgl. BVerwG, U.v. 18.9.2001 – 1 C 7.01 – BVerwGE 115, 118 = juris Rn. 10 f.; Bamberger in Wysk, VwGO, 4. Aufl. 2025, § 121 Rn. 24).

## 22

bb) Davon ausgehend liegt die angegriffene verkehrsrechtliche Verfügung entgegen der Auffassung der Beklagten zwar nicht bereits deshalb außerhalb der Reichweite der Rechtskraft des Urteils vom 21. Dezember 2016, weil sie auch weitere Straßenabschnitte betrifft als die aufgehobene Anordnung aus 2015 und darüber hinaus für den Bereich vor dem Anwesen der Klägerin nunmehr eine zeitliche Beschränkung des Haltverbots (7 bis 18 Uhr) enthält.

## 23

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts findet sich zwar die Formulierung, das Wiederholungsverbot erfasse nur inhaltsgleiche Verwaltungsakte, d.h. die Regelung desselben Sachverhalts durch Anordnung der gleichen Rechtsfolge (vgl. BVerwG, U.v. 1.6.2011 – 10 C 25.10 – BVerwGE 140, 22 = juris Rn. 12). Nach Auffassung des Senats können jedoch auch teildentische und inhaltsähnliche Verwaltungsakte gegen das aus § 121 VwGO folgende Wiederholungsverbot verstoßen, wenn sie auf die im rechtskräftigen Urteil missbilligten Gründe gestützt werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Gegenstand der erneuten Verfügung – wie hier – bereits von dem im Erstprozess beanstandeten Verwaltungsakt umfasst war (vgl. dazu auch BayVGH, U.v. 27.7.2017 – 6 B 17.519 – BayVBI 2018, 245 = juris Rn. 20; Rennert in Eyermann, VwGO, § 121 Rn. 26; zur Rechtskraftwirkung bei inhaltsähnlichen Verwaltungsakten s. auch Gärmelmann in Gärditz, VwGO, 2. Aufl. 2018, § 121 Rn. 98).

## 24

cc) Die Rechtskraft des Urteils vom 21. Dezember 2016 steht der angegriffenen verkehrsrechtlichen Anordnung jedoch deshalb nicht entgegen, weil sie auf neue Erkenntnisse zur Behinderung von Feuerwehr, Bergwacht sowie Rettungsdienst durch parkende Fahrzeuge gestützt wurde, zu denen das rechtskräftige Urteil keine Aussage enthält.

## 25

Zwar ist zwar anerkannt, dass die Rechtskraftwirkung unabhängig davon besteht, ob das rechtskräftig gewordene Urteil die seinerzeit bestehende Sach- und Rechtslage erschöpfend und zutreffend gewürdigt hat (vgl. BVerwG, U.v. 18.9.2001 – 1 C 7.01 – BVerwGE 115, 118 = juris Rn. 13; U.v. 30.8.1962 – I C 161.58 – BVerwGE 14, 359 = juris Rn. 9). Eine Befreiung von der Rechtskraftwirkung tritt demzufolge grundsätzlich nicht allein deshalb ein, weil sich nachträglich neue Erkenntnisse über zum maßgeblichen Zeitpunkt bereits vorhandene Tatsachen ergeben (vgl. BVerwG, U.v. 18.9.2001 a.a.O. Rn. 13). Einer Änderung des Sachverhalts gleichgestellt wird allein im Fall des Beweisnotstands die einem Beteiligten erst nach Abschluss des Vorprozesses eröffnete Möglichkeit der Beschaffung neuer Beweismittel (vgl. BVerwG, U.v. 21.9.1984 – 8 C 137.81 – BVerwGE 70, 156 = juris Rn. 9; s. zu alledem auch Rennert in Eyermann, VwGO, § 121 Rn. 47; Clausing/Kimmel in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, § 121 VwGO Rn. 72; Kilian/Hissnauer in Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 121 Rn. 117). Zudem hat das Bundesverwaltungsgericht offengelassen, ob die Rechtskraftwirkung bei unrichtigen Urteilen dann entfällt, wenn die Aufrechterhaltung des durch die Vorentscheidung geschaffenen Zustands schlechthin unerträglich wäre (vgl. BVerwG, U.v. 18.9.2001 a.a.O. Rn. 13).

## 26

Nach Auffassung des Senats ergibt sich hier jedoch etwas anderes mit Blick auf die Besonderheiten der verkehrsrechtlichen Anordnung. Den Straßenverkehrsbehörden obliegt nach ständiger Rechtsprechung

eine Pflicht zur Darlegung und Dokumentation der Gefahrenlage als tatbestandliche Voraussetzung der Anordnung (stRspr, vgl. BayVGh, B.v. 28.12.2020 – 11 ZB 20.2176 – NJW 2021, 961 Rn. 22; B.v. 14.1.2022 – 11 CS 21.2672 – juris Rn. 14; OVG Hamburg, B.v. 19.12.2023 – 4 Bs 154/23 – juris Rn. 27; vgl. auch BVerwG, U.v. 23.9.2010 – 3 C 32.09 – DAR 2011, 39 = juris Rn. 27). Dementsprechend wird das gerichtliche Prüfprogramm im Wesentlichen durch die von der Behörde genannten Gründe beschränkt. Ist eine Gefahrenlage nicht dokumentiert, ermitteln die Verwaltungsgerichte – soweit für den Senat ersichtlich – nach ständiger Praxis nicht von Amts wegen, sondern heben die angegriffene Verfügung ohne Weiteres auf (vgl. dazu auch BayVGh, B.v. 28.12.2020 a.a.O. Rn. 21 – 23). So ist im Übrigen auch das Verwaltungsgericht vorgegangen und hat sein Urteil im Vorprozess maßgeblich darauf gestützt, die Beklagte habe eine Gefahrenlage nicht tragfähig dargelegt. Im Grunde genommen beschränkt sich die Beanstandung im rechtskräftigen Urteil damit darauf, eine Gefahrenlage sei nicht dokumentiert. Deshalb erscheint es sachgerecht, der Behörde – auch ohne Beweisnotstand im Vorprozess – zuzugestehen, bei der Darlegung und Dokumentation nachzubessern und die Anordnung erneut zu erlassen, wenn sich neue relevante Erkenntnisse ergeben.

## 27

Dafür streitet auch, dass § 45 StVO der Gefahrenabwehr dient und Anordnungen danach in Zusammenhang mit der verfassungsrechtlichen Pflicht des Staates zum Schutz des Grundrechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) stehen. Die Straßenverkehrsbehörde ist gehalten, sich um die Optimierung der Sicherheit im Straßenverkehr zu bemühen, auch um dieser Verpflichtung nachzukommen (vgl. dazu Steiner in MüKoStVR, 1. Aufl. 2016, § 45 StVO Rn. 1, 5). Damit wäre es schwer vereinbar, wenn Defizite bei der Ermittlung, Dokumentation und Darlegung in der Vergangenheit dazu führten, dass eine objektiv bestehende Gefahrenlage sehenden Auges hinzunehmen wäre, bis eine Änderung der Sachlage festgestellt werden kann. Dies gilt umso mehr, als sich häufig nicht trennscharf unterscheiden lässt, ob Erkenntnisse zu Gefahren im – ständigen Schwankungen unterliegenden – Straßenverkehr auf neue oder vorbestehende, allein neu erkannte Umstände zurückzuführen sind.

## 28

Davon ausgehend liegen hier neue Erkenntnisse vor, die eine erneute Entscheidung der Beklagten ohne Verstoß gegen die Bindungswirkung gemäß § 121 VwGO rechtfertigen. Belange der Rettungsdienste sind in dem Urteil vom 21. Dezember 2016 nicht thematisiert worden. Der Senat ist im Übrigen, auch mit Blick auf das Vorbringen der Vertreter von Bergwacht und Feuerwehr in dem Augenscheintermin, überzeugt, dass es sich hierbei um ein echtes Anliegen handelt, das erst nach dem Vorprozess in den Blick geraten ist.

## 29

dd) Schließlich liegt aber auch eine wesentliche Änderung der objektiven Sachlage vor, die die Bindungswirkung des Urteils aus dem Vorprozess entfallen lässt. Diese ergibt sich daraus, dass die Beklagte nunmehr im Rahmen eines Gesamtkonzepts (weitere) Haltverbote für angrenzende Straßenabschnitte erlassen hat, die jedenfalls an Tagen mit hohem Besucherandrang auf den gegenständlichen Bereich durchschlagen können. Bislang war das Parken auf den westlich an den verfahrensgegenständlichen Bereich anschließenden Abschnitten der S. Straße (Richtung Hochplattenbahn) weitgehend erlaubt. Mit den nicht angegriffenen Teilen der streitgegenständlichen Anordnung wird es nunmehr in dem gesamten Bereich ab dem Parkplatz der Hochplattenbahn auf beiden Seiten verboten. Damit ist zu erwarten, dass der Parkdruck in dem Abschnitt vor dem Anwesen der Klägerin bei Überfüllung des Parkplatzes an der Hochplattenbahn stark steigen würde, wenn die Beklagte nicht auch hier tätig würde. So hat die Beklagte im Augenscheintermin dargelegt, dass die etwa 200 Parkplätze an der Talstation der Hochplattenbahn grundsätzlich ausreichen. Insbesondere an Wochenenden und in den Ferien könne der Parkdruck aber so groß sein, dass vor der Anordnung des Park- und Haltverbots weit ortseinwärts in der S. Straße geparkt worden sei und auch derzeit noch in den Seitenstraßen geparkt werde.

## 30

c) Gegen die formelle Rechtmäßigkeit des Haltverbots bestehen im maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung des Senats keine begründeten Bedenken. Dabei bedarf keiner Erörterung, ob die Anordnung ursprünglich an einem Fehler litt, weil der Gemeinderat und nicht der erste Bürgermeister zuständiges Organ für die Entscheidung war (vgl. BayVGh, U.v. 5.7.2024 – 11 B 23.1992 – BayVBI 2024, 629 Rn. 33). Ein solcher wäre jedenfalls geheilt worden, nachdem der Gemeinderat die Anordnung gebilligt hat (vgl. BayVGh, U.v. 21.2.2011 – 11 B 09.3032 – juris Rn. 32).

**31**

d) Das angeordnete eingeschränkte Haltverbot ist materiell rechtmäßig.

**32**

aa) Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung vom 6. März 2013 (BGBl I S. 367, StVO), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl I Nr. 411), können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Anordnung darf dabei angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften der Straßenverkehrsordnung eigenverantwortlich zu beachten, nur dort getroffen werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten (§ 39 Abs. 1 StVO) bzw. zwingend erforderlich (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO) ist. Die darüber hinausgehenden erhöhten Anforderungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, die voraussetzen, dass auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, gelten insbesondere für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs und kommen daher für das hier streitgegenständliche, den ruhenden Verkehr betreffende Haltverbot gemäß Zeichen 286 (Ifd.Nr. 63 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Zeichen 286) nicht zur Anwendung (vgl. BVerwG, U.v. 6.6.2024 – 3 C 5.23 – BVerwGE 182, 356 Rn. 36; BayVGh, B.v. 29.4.2025 – 11 ZB 25.263 – juris Rn. 8).

**33**

Eine zwingende Erforderlichkeit im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO ist bereits dann gegeben, wenn die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO konkret gefährdet ist, d.h. wenn der Eintritt eines schädigenden Ereignisses hinreichend wahrscheinlich ist. Zur Annahme einer derartigen Gefahrenlage bedarf es nicht des Nachweises, dass es bereits zu Unfällen gekommen oder dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist. Es genügt die Feststellung, die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder auf einer bestimmten Strecke einer Straße lege die Befürchtung nahe, es könnten – möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände – irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten (BayVGh, B.v. 29.4.2025 – 11 ZB 25.263 – juris Rn. 9).

**34**

Sind die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 i.V.m. Abs. 1 StVO gegeben, steht das Tätigwerden im Ermessen der zuständigen Behörde. Dabei hat sie alle betroffenen Interessen zu ermitteln und zu gewichten. Ferner sind der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie die Grundrechte der Betroffenen zu berücksichtigen. Allerdings können Rechtsschutzsuchende 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. Abwägungserheblich sind dabei nur sog. qualifizierte Interessen, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden (vgl. BayVGh, U.v. 24.7.2024 – 11 B 23.589 – juris Rn. 35 m.w.N.).

**35**

bb) Hier geht der Senat, auch aufgrund der beim Augenschein festgestellten örtlichen Verhältnisse sowie der überzeugenden Erläuterung der Beeinträchtigungen durch die Vertreter von Bergwacht und Feuerwehr, davon aus, dass eine solche Gefahrenlage in dem hier in Rede stehenden Abschnitt der S. Straße vorliegt. Es steht ernsthaft zu befürchten, dass ohne das angegriffene Haltverbot an Tagen mit hohem Verkehr, insbesondere Ausflugsverkehr von und zum Parkplatz der Hochplattenbahn, Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Bergwacht sowie Rettungsdienst durch Parken in dem verfahrensgegenständlichen Bereich behindert werden und ihren Einsatzort nicht oder nicht in der gebotenen Zeit erreichen.

**36**

Die von der Beklagten in Auftrag gegebene Prüfung der Befahrbarkeit durch die Feuerwehr aus dem August 2020 hat zwar ergeben, dass das Bemessungsfahrzeug, ein Löschfahrzeug der Feuerwehr, die S. Straße in dem Abschnitt zwischen A1. Straße und J.weg grundsätzlich auch dann befahren kann, wenn dort an der Nordseite diszipliniert, d.h. unmittelbar am Fahrbahnrand, Fahrzeuge abgestellt sind. Es könne jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass bei Nichtbeachtung der Parkdisziplin, d.h. bereits bei geringfügigem Überschreiten des für parkende Fahrzeuge angesetzten Streifens von 2 m Breite, die Befahrbarkeit durch

die Feuerwehr beeinträchtigt werde. Aus diesem Grund hat die beauftragte Planungsgesellschaft der Beklagten empfohlen, diesen Bereich zu beobachten und bei auftretenden Beeinträchtigungen der Feuerwehr durch abgestellte Fahrzeuge ggf. ebenfalls mit einem absoluten Halteverbot zu versehen.

### **37**

Diese Einschätzung setzt jedoch, wie sich aus der E-Mail an die Beklagte vom 11. August 2020 ergibt, das hier verfahrensgegenständliche Haltverbot an der „Nordseite östlich des Tenbodenbachs“ voraus. Die Planungsgesellschaft hält ein eingeschränktes Haltverbot, anders als die Klägerin meint, in diesem Bereich somit nicht für entbehrlich. Im Übrigen ergibt sich aus der Behördenakte, dass die Einsatzkräfte von Feuerwehr, Bergwacht und Rettungsdienst auch dann behindert werden, wenn in dem Abschnitt vor dem Anwesen der Klägerin Fahrzeuge am Fahrbahnrand parken und gleichzeitig viel Verkehr herrscht, insbesondere von oder zu der Hochplattenbahn. Angesichts einer Fahrbahnbreite von etwa 5,50 m ist eine ungehinderte Durchfahrt auch bei einseitig, auf der Nordseite der S. Straße abgestellten Fahrzeugen nur ohne Begegnungsverkehr möglich. Wenn dort geparkt wird, müssen im Begegnungsfall die Richtung N. fahrenden Fahrzeuge in – sofern vorhanden – Parklücken ausweichen oder es muss zurückgesetzt werden, um die Passage zu ermöglichen. Dass dies bei viel Verkehr zu Rückstaus führt, die die Rettungskräfte behindern können, erschließt sich ohne Weiteres. Ferner ist nachvollziehbar, dass ein Einsatz mit Blaulicht und M. erst recht zu unübersichtlichen Situationen, unangemessenen Ausweichreaktionen der anderen Verkehrsteilnehmer und einer Blockade der Durchfahrt, aber auch zu Unfallgefahren für die unter Druck stehenden Einsatzkräfte führen kann.

### **38**

So berichtet die Bergwacht Grassau in einem Schreiben an die Beklagte vom 16. Juni 2020 über Beeinträchtigungen am 12. und 13. Juni 2020. Dort heißt es, ab der S. Straße 3a bis zur Abzweigung zum Märchenpark parkten auf einer Länge von etwa 200 m die Anwohner der umliegenden Häuser, sei es mangels ausreichend zur Verfügung stehender eigener Parkmöglichkeiten oder bewusst. Aufgrund von Begegnungsverkehr und fehlender Möglichkeiten zum Ausweichen sei an diesen Tagen ein längerer Rückstau über längere Zeit entstanden. Für die Anfahrt im Zuge von Einsatzfahrten der Bergwacht, aber auch der Feuerwehr bzw. des Rettungsdienstes bedeute dies eine oftmals nicht hinnehmbare Beeinträchtigung. Der Bereitschaftsleiter der Bergwacht habe daher entschieden, dass künftig über das Rottauer Tal angefahren werde. Dies bedeute jedoch Zeitverzögerungen, die zu Lasten der verunfallten Person gingen. Habe die Bergwacht die Möglichkeit auszuweichen, sei dies Feuerwehr und Rettungsdienst nicht möglich. Die Bereitschaftsleiter der örtlichen Bergwachten G. und M. sowie die Freiwillige Feuerwehr M. träten daher an die Beklagte heran, im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten Abhilfe zu schaffen. So wie sich die Situation vor allem in der S. Straße entwickle, sei es nur eine Frage der Zeit, bis die Schutzgüter von Leib, Leben und Gesundheit verunfallter oder erkrankter Personen ernsthaft Schaden nähmen.

### **39**

Zur weiteren Dokumentation finden sich in den Akten Lichtbilder vom 1. Juni 2020. Diese zeigen, dass in dem in Rede stehenden Abschnitt mehrere Fahrzeuge am nördlichen Fahrbahnrand halten, nur wenige Ausweichlücken für Begegnungsverkehr verbleiben und dieser dadurch erheblich behindert wird. Ferner bestätigen diese Aufnahmen sowie die vorgelegten Verkehrszahlen, dass jedenfalls zeitweise erheblicher Verkehr in dem in Rede stehenden Abschnitt herrscht.

### **40**

Bestätigt hat sich dieses Bild beim Augenscheintermin. Dort haben die Vertreter von Bergwacht sowie Feuerwehr bekräftigt, dass die genannten Beeinträchtigungen vor Erlass der angefochtenen Anordnung nicht erst dann eintraten, wenn Besucher der Freizeiteinrichtungen ihr Fahrzeug in dem genannten Abschnitt abstellten. Dies drohte vielmehr bereits dann, wenn dort Anwohner parkten und zugleich reger Verkehr herrschte. Dies habe auch nicht nur an wenigen Tagen mit Spitzenzahlen bei den Besuchern ein Problem dargestellt. Schließlich haben die Vertreter der Bergwacht anhand der Karte erläutert, dass sie vor Erlass der angegriffenen Anordnung einen erheblichen Umweg von etwa 30 Minuten über das Rottauer Tal in Kauf genommen haben, obwohl der schnellste Weg zu ihren Einsatzgebieten rund um den Großstaffen über die S. Straße sowie eine parallel zum Sessellift verlaufende F. Straße führt. Insgesamt ist nachvollziehbar, dass Bergwacht sowie Feuerwehr aufgrund konkreter Erfahrungen in der Vergangenheit ernsthafte und begründete Sorge haben, im Einsatzfall nicht rechtzeitig zu den Hilfebedürftigen zu gelangen und ihren Auftrag deswegen nicht erfüllen zu können.

## 41

Diese Gefahr einer wesentlichen Behinderung der Rettungskräfte stellt zugleich eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs dar. Allgemein ist anerkannt, dass die Gewährleistung der Flüssigkeit und damit der Leichtigkeit des Verkehrs zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gehört (vgl. BVerwG, U.v. 25.4.1980 – 7 C 19.78 – NJW 1981, 184 = juris Rn. 22; U.v. 27.1.1993 – 11 C 35.92 – BVerwGE 92, 32 = juris Rn. 17). Die hier in Rede stehenden Beeinträchtigungen gehen auch über das normale und unvermeidliche Maß ständiger Gefahren durch den Kraftfahrzeugverkehr hinaus. Es liegt auf der Hand, dass die Zeitspanne, innerhalb der die Rettungskräfte den Einsatzort erreichen, von großer Bedeutung für die Rettung ist. Unterstrichen wird dies durch die für die Feuerwehr vorgesehene Hilfsfrist (vgl. Nr. 1.2 der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration über den Vollzug des Bayerischen Feuerwehrgesetzes [VollzBekBayFwG]) sowie die für den Rettungsdienst vorgegebene Fahrzeit (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung zur Ausführung des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes [AVBayRDG]). Ferner erschließt sich ohne Weiteres, dass auch bei der Bergrettung jede Minute zählen kann, zumal die Erreichbarkeit oft durch widrige Umstände wie insbesondere die Witterung oder das Gelände erschwert wird. Dazu haben die Vertreter der Bergwacht nachvollziehbar geschildert, dass der Bereich rund um den Großstaffen, in dem die Gipfelstation der Hochplattenbahn liegt, ein beliebtes Wander- und für die Bergwacht häufiges Einsatzgebiet ist. Für Feuerwehr und Rettungsdienst erscheint in diesem Zusammenhang bedeutsam, dass in N. nicht nur zahlreiche Wohnhäuser liegen, sondern sich dort auch das Pädagogische Zentrum Schloss N. mit bis zu 200 Schülern befindet.

## 42

cc) Die Anordnung erweist sich nicht als ermessensfehlerhaft (§ 114 Satz 1 VwGO). Die Beklagte ist zwar, wie das Verwaltungsgericht annimmt, nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gehalten zu prüfen, ob die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch durch weniger weitreichende Anordnungen gewährleistet werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 5.4.2001 – 3 C 23.00 – NJW 2001, 3139 = juris Rn. 22; BayVGH, U.v. 24.7.2024 – 11 B 23.589 – juris Rn. 35). Hier war sie nach den Umständen des Einzelfalls jedoch nicht verpflichtet, vorrangig ein zeitlich (noch) weniger weit reichendes Verbot zu erlassen. Bei der Wahl der Zeit von 7 bis 18 Uhr, in der das eingeschränkte Halteverbot gilt, hat sie sich davon leiten lassen, dass in diesem Zeitraum der stärkste Verkehr zum Pädagogischen Zentrum Schluss N., zur Hochplattenbahn samt Wanderparkplatz und zum Märchenpark herrscht. Es sind zwar, was für das Verwaltungsgericht ersichtlich ausschlaggebend war, erhebliche saisonale und auch tageszeitliche Unterschiede im Verkehr, insbesondere im Ausflugsverkehr zu erkennen. So hat die Klägerin unter Vorlage von Lichtbildern nachvollziehbar dargelegt, dass es regelmäßig beträchtliche Zeitfenster gibt, in denen nur geringer Verkehr herrscht und nur wenige Fahrzeuge in dem betroffenen Bereich parken, so dass die Begegnung unproblematisch möglich ist. Anders als es das Verwaltungsgericht zu Grunde gelegt hat, ist für den Senat jedoch nicht erkennbar, wie das Verbot zeitlich sachgerecht weiter eingegrenzt werden könnte. In der Sommersaison, die vom 1. Mai bis Ende Oktober dauert, ist die Hochplattenbahn täglich geöffnet. Eine allgemeine Begrenzung des Verbots auf bestimmte Wochentage, namentlich den Samstag und Sonntag, erscheint daher schon mit Blick auf die Schulferien sowie Feier- und Brückentage nicht naheliegend. In der anschließenden Wintersaison, die bis Anfang März dauert und in der die Bahn nur samstags und sonntags fährt, erschiene eine auf diese Tage beschränkte Regelung zwar grundsätzlich möglich. Zudem ist in der sog. Revisionspause im März sowie April kein Bedarf für das umstrittene Verbot ersichtlich. Gleichwohl musste die Beklagte dem nicht weiter nachzugehen. Denn eine Regelung, die all diesen Unterschieden Rechnung trägt, müsste sehr differenziert ausfallen und erscheint daher, auch aus Gründen der Übersichtlichkeit der getroffenen Regelung und der Klarheit des verfügten Verbots, nicht geboten (vgl. dazu auch BVerwG, U.v. 21.1.1999 – 3 C 9.98 – NJW 1999, 2056 = juris Rn. 15; U.v. 5.4.2001 – 3 C 23.00 – NJW 2001, 3139 = juris Rn. 36; OVG SH, U.v. 11.6.1997 – 4 L 131/96 – VerkMitt 1999, Nr. 22 = juris Rn. 37). Gleiches gilt für eine noch weitergehende tageszeitliche Einschränkung auf Stoßzeiten.

## 43

Ferner war die Beklagte nicht verpflichtet, vorrangig ein Verbot nur in einzelnen Bereichen der Nordseite des hier in Rede stehenden rund 270 m langen Abschnitts der S. Straße zu erlassen. Durch eine aufgelockerte Ausweisung von Stellplätzen, wie sie anlässlich der Anordnung im Jahr 2015 erwogen wurde, könnten zwar die Belange u.a. der Klägerin berücksichtigt und gleichzeitig Ausweichlücken gesichert werden. Gleichwohl liegt auf der Hand, dass die Rettungsdienste auch dann jedenfalls zu Spitzenzeiten des Verkehrs spürbar behindert würden. Zudem hat der Augenscheintermin ergeben, dass das Anwesen

S. straÙe ... der Klägerin über zwei Parkplätze und eine zum Parken nutzbare Garage verfügt, das von der Klägerin bewohnte Anwesen S. straÙe ... ber eine Garage mit Stellplatz. Ferner hat die Beklagte in einer Entfernung von etwa ... m von dem Anwesen der Klägerin, an der Einmündung der L1. straÙe in den J.weg, einen Parkplatz für insgesamt neun Fahrzeuge auf gemeindlichem Grund geschaffen.

#### **44**

dd) SchlieÙlich beruft die Klägerin sich ohne Erfolg darauf, die Beklagte behandle den streitgegenständlichen Abschnitt in nicht nachvollziehbarer Weise anders als vergleichbare Bereiche. Für die D. straÙe, die sich Richtung M. an die S. straÙe anschlieÙt, sind bislang keine vergleichbaren Behinderungen für den Begegnungsverkehr ersichtlich. Die Beklagte hat dazu im Augenscheintermin angegeben, zu einer Reglementierung des Parkens habe dort bisher keine Veranlassung bestanden, weil der Parkdruck in diesem Bereich nicht so groÙ sei. Soweit die Klägerin im Berufungsverfahren auf eine Verengung der L2. StraÙe zur Verkehrsberuhigung verwiesen hat, die die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge erschwere, greift das ebenfalls nicht durch. Wie die Beklagte dargelegt hat, wurden die Planungen geändert und lediglich zwei barrierefreie Übergangsbereiche mit leichten Verengungen mit einer StraÙenbreite von 3,50 m geschaffen. Es ist bereits nicht erkennbar, dass damit vergleichbare Problemlagen wie in der S. straÙe verbunden wären.

#### **45**

3. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 1 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.

#### **46**

4. Die Revision ist nicht zuzulassen, da keine Gründe i.S.d. § 132 Abs. 2 Nr. 1 und 2 VwGO vorliegen.