VG München, Urteil v. 17.12.2025 – M 23 K 23.5881

Titel:

Verpflichtungsklage: Anordnung eines eingeschränkten Halteverbots gegenüber den Stellplätzen eines Anliegergrundstücks

Normenketten:

VwGO § 42 Abs. 1 Alt. 2, § 113 Abs. 5 S. 2
StVO § 12 Abs. 3 Nr. 3, § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1

Leitsätze:

1. § 45 Abs. 1 StVO gewährt der Straßenverkehrsbehörde einen weiten Ermessenspielraum bei Wahl und Erlass der genannten Verkehrsmaßnahmen, der für die Anordnung von Verkehrszeichen gem. § 45 Abs. 9 StVO jedoch dahin konkretisiert wird, dass Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)
2. Die Norm des § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1 StVO bezweckt primär den Schutz der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Sie dient aber auch den privaten Interessen des Straßenanliegers an einer ungehinderten Nutzung seiner Grundstücksein- und -ausfahrt, die zum geschützten öffentlichen Straßenverkehr gehört und mit § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO ausdrücklich als verkehrsrechtlich schutzwürdig anerkannt wird. Der Straßenanlieger hat deshalb einen Anspruch auf Berücksichtigung seiner Belange bei der Ermessensausübung der Straßenverkehrsbehörde. (Rn. 26) (redaktioneller Leitsatz)
3. Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs für die Anordnung eines Parkverbots liegen vor, wenn es sich im Bereich einer Grundstückszufahrt um eine „schmale Fahrbahn“ iSd § 12 Abs. 3 Nr. 3 Hs. 2 StVO handelt und somit bereits kraft dieser Regelung ein Parkverbot für die der Zufahrt gegenüberliegende Straßenseite besteht, dieses normativ angeordnete Parkverbot aber nicht hinreichend erkennbar ist oder aber von den Parkraum suchenden Verkehrsteilnehmern nicht hinreichend beachtet wird. (Rn. 31) (redaktioneller Leitsatz)
4. Ausgehend vom Zweck der Regelung ist eine Fahrbahn dann „schmal“ in diesem Sinne, wenn der Berechtigte bei einem Parken von Fahrzeugen auf der seiner Grundstückszufahrt gegenüberliegenden Straßenseite daran gehindert oder in erheblichem Maße behindert wird, in das Grundstück ein- oder von dort auszufahren. Neben dem nicht absolut zu verstehenden Orientierungswert einer Fahrbahnbreite unter 5,50 Meter sind zur Auslegung die weiteren örtlichen Verhältnisse von Bedeutung, wie etwa die Verkehrsdichte in der vorbeiführenden Straße und die Sichtverhältnisse im fließenden Verkehr. (Rn. 33 und 34) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Anordnung eingeschränktes Haltverbot, Verpflichtungsklage, Ermessensspielraum, Verkehrszeichenanordnung, Sicherheit und Ordnung, Zugänglichkeit des Grundstücks, Ermessensreduktion, Gleichbehandlungsaspekte, zwingende Erforderlichkeit, besondere Umstände, Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, Anliegerbelange, schmale Fahrbahn, Orientierungswert unter 5,50 Meter, örtliche Verhältnisse

Tenor

I. Die Beklagte wird verpflichtet, über den Antrag auf Erlass eines eingeschränkten Haltverbotes im Bereich N* …straße … gegenüber den Stellplätzen des Anwesens N* …weg … unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

II. Von den Kosten des Verfahrens trägt die Beklagte 2/3 und der Kläger 1/3.

III. Der Vollstreckungsschuldner darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht der Vollstreckungsgläubiger vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

1
Der Kläger begehrt die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbotszeichens im Bereich gegenüber den Stellplätzen seines Anwesens.

2
Der Kläger ist Eigentümer des Anwesens in der N* …straße … Das Anwesen wird vom Kläger und seiner Ehefrau sowie von seiner Tochter und deren Familie bewohnt. Insgesamt nutzen die Bewohner des Anwesens vier Kfz, der Kläger insbesondere einen VW-Bus.

3
Mit Ausnahme eines Stellplatzes befinden sich alle Stellplätze des Anwesens an der Nordostseite desselben an der N* …straße. Diese an der Nordseite des Anwesens liegenden Stellplätze sind (von Westen nach Osten betrachtet): der direkt an der Fahrbahn liegende Stellplatz westlich der Garage, der Stellplatz in der nach Süden zurückversetzten Garage, der direkt an der Fahrbahn liegende Stellplatz östlich der Garage sowie der ebenfalls nach Süden zurückversetzte Stellplatz zwischen Garagenaußenwand und östlicher Grundstücksgrenze (vgl. genehmigter Bauantrag vom … …2016, Behördenakte S. 247). An der nordwestlichen Ecke des Stellplatzes westlich der Garage hat der Kläger einen Steinpfosten zum Eingang hin errichtet.

4
Die Fahrbahn der N* …straße ist in diesem Bereich 5,45 m breit. Auf der Seite des klägerischen Anwesens (= Südseite) weist sie keinen, auf der gegenüberliegenden Seite einen etwa 1 m breiten Bürgersteig auf. Auf der gegenüberliegenden Seite der N* …straße parken häufig andere Kfz, die es erschweren, die Stellplätze an der Nordseite des klägerischen Anwesens mit dem Kfz zu erreichen oder zu verlassen.

5
Der Kläger wendete sich mit seinem Begehren, gegenüber den Stellplätzen an der Nordseite des Anwesens ein Haltverbotsschild aufzustellen, seit Errichtung des Anwesens im Jahr 2011 bereits mehrfach an die Beklagte. Bislang entsprach die Beklagte diesem Begehren nicht, ohne bislang einen förmlichen Ablehnungsbescheid zu erlassen. Die Beklagte begründete dies ursprünglich unter anderem damit, dass in dem in Rede stehenden Bereich ohnehin nicht geparkt werden dürfe, da es sich um eine „schmale Fahrbahn“ sowie einen Bereich gegenüber einer Grundstücksein- bzw. -ausfahrt handele. Weitere Verkehrszeichen könnten daher nicht aufgestellt werden. Die Anwohner der N* …straße wurden mit Schreiben vom 13. Juli 2012 der Beklagten auf die bestehende Parksituation sowie auf § 12 Abs. 3 StVO hingewiesen und gebeten, die StVO zu beachten.

6
Der Kläger wandte sich im Jahr 2018 vor dem Amtsgericht Fürstenfeldbruck gegen den Halter eines Kfz und machte einen Unterlassungsanspruch gegen diesen bezüglich des Parkens gegenüber den Stellplätzen des klägerischen Anwesens geltend. Das Amtsgericht Fürstenfeldbruck wies die Klage unter anderem mit der Begründung ab, die Zufahrt sei mit einem kleineren Kfz als einem VW-Bus möglich und das Parken auf der gegenüberliegenden Seite zulässig (Urteil vom 01.02.2019, Az. 4 C 762/18).

7
Die Polizeiinspektion F* … kam in einer Stellungnahme vom 11. November 2019 zu dem Ergebnis, dass die beschriebenen Stellplätze nicht in vollem Umfang genutzt werden können, wenn gegenüber Kfz parken. In einer Stellungnahme vom 20. November 2025 im Rahmen des vorliegenden Verwaltungsstreitverfahrens kam die Polizeiinspektion F* … wiederum zu dem Ergebnis, dass insbesondere aufgrund des Steinpfostens die frühere Stellungnahme unzutreffend gewesen sei.

8
Am 8. Dezember 2023 ließ der Kläger durch seinen Bevollmächtigten Klage erheben und beantragte,

9
Die Beklagte wird verpflichtet, im Bereich der N* …straße … gegenüber den Stellplätzen des Anwesens N* …weg … auf einen Bereich von mindestens 10,00 m ein eingeschränktes Halteverbot nach Verkehrszeichen 286 anzuordnen.

10

Hilfsweise: Die Beklagte wird verpflichtet, über den Antrag auf Erlass eines eingeschränkten Halteverbotes im Bereich der N* …straße … gegenüber den Stellplätzen des Anwesens N* …weg … ein eingeschränktes Halteverbot aufzustellen, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

11
Zur Begründung ließ der Kläger ausführen, es sei nahezu unmöglich, die Ausfahrt aus der Garage und den Stellplätzen auf die N* …straße zu bewerkstelligen, wenn Kfz auf der gegenüberliegenden Straßenseite parken. Er stützt sich dabei maßgeblich auf ein privat in Auftrag gegebenes Sachverständigengutachten und dabei durchgeführte Fahrversuchssimulationen.

12
Der Kläger ist der Ansicht, es handele sich um eine „schmale Fahrbahn“ im Sinne des § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO. Er habe einen Anspruch aus § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 1 StVO, da das begehrte Verkehrszeichen zwingend erforderlich sei. Das Ermessen der Beklagten auf Anordnung eines Haltverbotes sei zugunsten des Klägers auf Null reduziert, da es keine andere Möglichkeit gebe, die Anliegerrechte des Klägers durchzusetzen. Jedenfalls habe die Beklagte ihr Ermessen bei bisherigen Ablehnungsschreiben nicht ordnungsgemäß ausgeübt.

13
Die Beklagte ließ durch ihre Bevollmächtigte beantragen,

14
die Klage abzuweisen.

15
Die Beklagte begründete dies im Wesentlichen damit, dass der Kläger mit zumutbarem Rangieren von seinen Stellplätzen aus- und einfahren könne.

16
Die Beklagte ist der Ansicht, der Tatbestand des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO sei nicht erfüllt, unter anderem, da der streitgegenständliche Abschnitt der N* …straße nicht als „schmale Fahrbahn“ einzuordnen sei. Jedenfalls sei das Ermessen der Beklagten nicht auf Null reduziert.

17
Am 23. Oktober 2025 fanden Augenschein und ein Erörterungstermin am Anwesen des Klägers statt. In einem dabei durchgeführten Fahrversuch benötigte der Kläger mehr als drei Fahrversuche, um bei beparkter gegenüberliegender Straßenseite einparken zu können.

18
Am 17. Dezember 2025 fand die mündliche Verhandlung statt. Der Vertreter der Beklagten versicherte, dass geplant sei, im Rahmen der Modernisierung des gemeindlichen Verkehrskonzepts im Jahr 2026 verstärkt Verkehrs- und Parkkontrollen auch vor dem klägerischen Anwesen durchzuführen. Der streitgegenständliche Abschnitt der N* …straße werde (wieder) als „schmale Fahrbahn“ eingeordnet. Der Kläger erklärte sich bereit, die Steinsäule zu entfernen, gleichwohl sie seiner Meinung nach die Zufahrt zu seinen Stellplätzen nicht beeinträchtige.

19
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakte und die übermittelten Behördenakten sowie die Protokolle des Augenscheins und der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

20
Die zulässige Klage ist hinsichtlich des Hauptantrages unbegründet, hinsichtlich des Hilfsantrages jedoch begründet.

21
Die Klage ist als Verpflichtungsklage gem. § 42 Abs. 1 Alt. 2 Fall 2 VwGO statthaft, da die Beklagte den Antrag des Klägers bislang noch nicht beschieden und den Anspruch daher nicht erfüllt hat. Als solches ist die Klage zulässig.

22

Der klägerische Hauptantrag auf Verpflichtung der Anordnung des eingeschränkten Haltverbotes ist unbegründet, da die Sache noch nicht spruchreif ist.

23
Der Beklagten steht als zuständige örtliche Straßenverkehrsbehörde gem. § 44 Abs. 1 StVO i.V.m. Art. 2 S. 1 Nr. 1, Art. 3 Abs. 1 S. 1 ZustGVerk hinsichtlich der Anordnung von Verkehrszeichen grundsätzlich ein Ermessensspielraum zu (vgl. BayVGH, B. v. 14.01.2022 – 11 CS 21.2672). Diesen hat sie bislang noch nicht in rechtsförmiger Weise ausgeübt. Die dem Kläger vonseiten der Beklagten bisher auf seinen Antrag hin übersandten Schreiben stellten lediglich Auskünfte oder Stellungnahmen dar, nicht jedoch förmliche Verwaltungsakte.

24
Das grundsätzlich bestehende Ermessen der Beklagten ist vorliegend auch nicht ausnahmsweise auf Null reduziert (vgl. dazu BVerwG, U. v. 12.07.1963 – IV C 177.62 – juris, Rn. 22; Emmenegger, in: Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht 5. Aufl. 2021, § 113 VwGO, Rn. 177; Schwarz, in: aaO, § 114 VwGO, Rn. 21).

25
Vorliegend gewährt § 45 Abs. 1 StVO der Straßenverkehrsbehörde ausweislich seines Wortlautes und Zwecks einen weiten Ermessenspielraum bei Wahl und Erlass der genannten Verkehrsmaßnahmen. Dieses Ermessen wird für die Anordnung von Verkehrszeichen gem. § 45 Abs. 9 StVO in der Weise konkretisiert, als dass diese nur unter erhöhten Anforderungen erfolgen darf, nämlich dort, wo sie auf Grund besonderer Umstände zwingend erforderlich ist. Dies hat gleichsam Eingang in das behördliche Ermessen zu finden.

26
Die Norm des § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1 StVO bezweckt primär den Schutz der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Die Norm dient aber auch den privaten Interessen des Straßenanliegers an einer ungehinderten Nutzung seiner Grundstücksein- und -ausfahrt (BVerwG, U. v. 22.01.1971 – 7 C 48.69; BVerwG, U. v. 04.06.1986 – 7 C 76.84). Die Zugänglichkeit und damit die Möglichkeit der bestimmungsgemäßen Benutzung einer Grundstücksein- und -ausfahrt gehört zu dem durch die StVO geregelten und in Bezug auf Sicherheit und Ordnung geschützten öffentlichen Straßenverkehr (BVerwG, U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris, Rn. 12). Mit § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO erkennt das Straßenverkehrsrecht ausdrücklich das individuelle Interesse des Straßenanliegers an der Zugänglichkeit seiner Grundstücksein- und -ausfahrt als verkehrsrechtlich schutzwürdig an (BVerwG aaO). Der Straßenanlieger hat einen Anspruch darauf, dass die Straßenverkehrsbehörde bei der Ausübung des ihr eingeräumten Ermessens seine Belange berücksichtigt.

27
Vorliegend sind die Rechtsgüter der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zwar auch gefährdet, allerdings nur in einem geringen Maße. Vor allem gefährdet ist hier das beschriebene straßenverkehrsrechtliche Recht des Klägers auf (zumutbare) Zugänglichkeit seines Anwesens bzw. das Eigentum des Klägers, da der Zugang und in der Folge die Nutzbarkeit desselben in Rede steht. Diese Gefährdung nimmt vorliegend ein erhebliches, aber nicht außerordentliches Maß an: Ein durchschnittlicher Fahrzeugführer müsste in der Regel bei beparkter gegenüberliegender Straßenseite mindestens drei, gegebenenfalls sogar vier Rangierversuche unternehmen, um erfolgreich auf das oder aus dem klägerischen Anwesen ein- oder ausfahren zu können. Damit handelt es sich um einen Fall, der gerade zwischen dem noch zumutbaren Aufwand und bereits übermäßigem, unzumutbarem Aufwand liegt. Hinsichtlich der Gefährdung des Eigentums ist aber festzustellen, dass nicht die Substanz des Eigentums selbst unmittelbar betroffen ist; die Ortseinsicht anlässlich des Augenscheins hat eine grundsätzlich gegebene Zugänglichkeit belegt . Ferner sind auf dem Gebiet der Beklagten in zahlreichen vergleichbaren Verkehrssituationen (bislang) ebenso keine Verkehrszeichen angeordnet. Gleichbehandlungsaspekte – auch unter dem Gesichtspunkt der Selbstbindung der Verwaltung – können hier folglich nicht zugunsten der Ermessensreduktion wirken.

28
Unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls sowie der gesetzlichen Wertung des § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1 StVO und dem Grad der hier gefährdeten Rechtsgüter scheidet eine Ermessensreduktion auf Null daher aus. Dem Gericht ist es folglich verwehrt, die Beklagte zur Vornahme der Anordnung zu verpflichten, da dies einen unangemessenen Eingriff in die Kompetenz der Verwaltung darstellen würde.

29
Der Hilfsantrag ist hingegen begründet, da der Anspruch des Klägers auf ermessensfehlerfreie Entscheidung noch nicht erfüllt ist, § 113 Abs. 5 S. 2 VwGO.

30
Mit dem Vorliegen von Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sind die das Ermessen eröffnenden tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1 StVO erfüllt.

31
Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs für die Anordnung eines Parkverbots liegen vor, wenn es sich im Bereich der Grundstückszufahrt des Klägers um eine „schmale Fahrbahn“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Hs. 2 StVO handelt und somit bereits kraft dieser Regelung ein Parkverbot für die der Zufahrt gegenüberliegende Straßenseite besteht, dieses normativ angeordnete Parkverbot aber nicht hinreichend erkennbar wäre (vgl. BVerwG, U. v. 22.01.1971 – 7 C 48.96) oder aber von den Parkraum suchenden Verkehrsteilnehmern nicht hinreichend beachtet würde (BVerwG, U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris, Rn. 14). Eine zwingende Erforderlichkeit im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 1 StVO ist bereits dann gegeben, wenn die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 S. 1 StVO konkret gefährdet ist, d.h. wenn der Eintritt eines schädigenden Ereignisses hinreichend wahrscheinlich ist (BayVGH, U. v. 05.08.2025 – 11 B 24.489 – juris, Rn. 33). 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. 29.04.2025 – 11 ZB 25.263 – juris, Rn. 9).

32
Bei dem streitgegenständlichen Abschnitt der N* …straße handelt es sich um eine „schmale Fahrbahn“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO, was letztendlich auch von Beklagtenseite nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird.

33
Dem Begriff der „schmalen Fahrbahn“ liegt ein wertendes Element zugrunde, das je nach der konkreten Situation zu unterschiedlichen Ergebnissen führen kann (BVerwG, U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris, Rn. 25). Ausgehend vom Zweck der Regelung ist eine Fahrbahn dann „schmal“ im Sinne von § 12 Abs. 3 Nr. 3 Hs. 2 StVO, wenn der Berechtigte bei einem Parken von Fahrzeugen auf der seiner Grundstückszufahrt gegenüberliegenden Straßenseite daran gehindert oder in erheblichem Maße behindert wird, in das Grundstück ein- oder von dort auszufahren (vgl. BVerwG, U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris, Rn. 25; BVerwG, U. v. 22.01.1971 – 7 C 48.69). Bei einer Breite ab 5,50 Meter ist die Fahrbahn nicht mehr „schmal“ in diesem Sinne (BVerwG, U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris, Rn. 28). Neben diesem Orientierungswert sind zur Auslegung die weiteren örtlichen Verhältnisse von Bedeutung, die sich auf die Leichtigkeit und Sicherheit der Nutzung einer Grundstückszufahrt auswirken (BVerwG, U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris, Rn. 31).

34
Der beschriebene Abschnitt der N* …straße unterschreitet den – nicht absolut zu verstehenden (BVerwG, U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris, Rn. 30) – Orientierungswert von 5,45 Metern Fahrbahnbreite. Zudem ist der Verkehr in der N* …straße nicht unerheblich und sind insbesondere die Sichtverhältnisse im fließenden Verkehr nicht in unerheblicher Weise durch Hecken und die enge Bebauung beeinträchtigt. Der dem Kläger zur Verfügung stehende Raum zum Rangieren ist durch die schmale Fahrbahn und die einzubeziehenden auf der gegenüberliegenden Straßenseite parkenden Kfz erheblich begrenzt. Dadurch wird er in erheblichem Maße behindert, in sein Anwesen ein- oder von dort auszufahren, selbst unter Zugrundelegung der in der mündlichen Verhandlung geklärten Situierung der tatsächlich genehmigten Stellplätze auf dem Anwesen.

35
Die Beklagte ist mithin verpflichtet, den Antrag des Klägers (erstmals) zu bescheiden.

36

Sind die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1, Abs. 9 S. 1 StVO gegeben, steht das Tätigwerden im Ermessen der zuständigen Behörde (BayVGH, U. v. 05.08.2025 – 11 B 24.489 – juris, Rn. 34).

37
Im Rahmen dieser Ermessensentscheidung wird die Beklagte insbesondere Folgendes zu berücksichtigen haben:

38
Im Rahmen der Ermessensentscheidung hat die Behörde 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 sogenannte qualifizierte Interessen, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden (vgl. BayVGH, U. v. 24.07.2024 – 11 B 23.589 – juris, Rn. 35 mwN). Die Zugänglichkeit und damit die Möglichkeit der bestimmungsgemäßen Benutzung einer Grundstücksein- und -ausfahrt, wie sie hier der Kläger geltend machen kann, stellt ein solches abwägungserhebliches Interesse dar.

39
Verkehrszeichen können auch zu deklaratorischen Zwecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erforderlich im Sinne des § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1 StVO sein. Dies kann insbesondere bei einem aufgrund von § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO bereits bestehenden Verbot, das jedoch faktisch nicht wirkt oder missachtet wird, infrage kommen (BVerwG, U. v. 24.01.2019 – 3 C 7/17 – juris, Rn. 14). In einem derartigen Fall kann ein Verkehrszeichen insbesondere dann effektiv Abhilfe leisten, sofern der verkehrswidrige Zustand auf dem Unwissen der Verkehrsteilnehmer beruht, welches durch das bekannte Verkehrszeichen behoben werden würde.

40
Die Erfüllung des Tatbestandes des § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1 StVO hängt maßgeblich davon ab, ob andere Verkehrsteilnehmer auf der gegenüberliegenden Straßenseite des klägerischen Anwesens parken. Dieses Verhalten Dritter kann – und muss ermessensfehlerfrei unter Zugrundelegung des § 12 Abs. 3 Nr. 3 Hs. 2 StVO -durch die Beklagte als zuständige Behörde überwacht und maßgeblich dadurch gelenkt werden, dass auf Verkehrsverstöße, vgl. § 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO, effektiv hingewiesen wird und diese konsequent geahndet werden. Durch ein entsprechendes Vorgehen stünde zu erwarten, dass die Beparkung der gegenüberliegenden Straßenseite des klägerischen Anwesens unterlassen wird. Jedenfalls dann würden Verkehrsteilnehmer Kenntnis vom geltenden Verbot des § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO erhalten und (unberührt anderer, hier nicht gegenständlicher Gründe) keine Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs für eine vom Kläger begehrte Anordnung eines eingeschränkten Haltverbotszeichens (mehr) bestehen.

41
Die von der Beklagten vorgebrachte Befürchtung, mit der begehrten Anordnung des Verkehrszeichens einen Präzedenzfall zu schaffen, der zahlreiche weitere entsprechende Anträge für Örtlichkeiten auf dem Gebiet der Beklagten, in dem vergleichbare Verkehrsverhältnisse bestehen, nach sich ziehen würde, ist verständlich, aber kein unmittelbar für den hier zu entscheidenden Einzelfall zu berücksichtigender Belang. Die vermeintliche Konsequenz, an anderen Örtlichkeiten zahlreiche weitere Verkehrszeichen anordnen und aufstellen zu müssen, wäre schon nicht kausal auf den streitgegenständlichen Antrag zurückzuführen, sondern auf etwaige Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs in (ebenfalls) mangelhaft geordneten Verkehrsgegebenheiten. Lediglich sofern die Gesamtfunktionalität des Verkehrs oder das Gesamtkonzept der Verkehrsordnung innerhalb der Beklagten dadurch erheblich beeinträchtigt und der Beklagten faktisch ihr Ermessensspielraum genommen würde, könnte dies von Belang sein. Es ist davon auszugehen, dass die Beklagte durch eine konsequente Ahndung von Verkehrsverstößen auch für andere Örtlichkeiten etwaige Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beseitigen könnte. Ebenfalls denkbar und tauglich könnte ein kohärentes und funktionierendes Verkehrskonzept sein, das die Beklagte im Rahmen ihres Ermessens einrichten könnte.

42

Sofern andere Möglichkeiten bestehen, die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu gewährleisten oder deren Gefährdung zumindest zu verringern, können sie (zusätzlich) ergriffen werden. Hierzu kann und muss – unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes – auch das Verhalten des Klägers zählen, selbst sämtliche bauliche Maßnahmen an seinem Grundstück zu ergreifen, die den Rangierraum erweitern würden. Sollte insbesondere die vom Kläger errichtete Steinsäule westlich der Stellplätze den Rangierraum faktisch verkleinern und nicht beseitigt werden, kann dies bei der Ermessensentscheidung berücksichtigt werden. Schließlich dürften auch die bereits anlässlich des Augenscheintermins benannten zeitlichen Beschränkungen mittels Zusatzzeichens geeignet sein, einen Ausgleich der Interessen zu schaffen.

43
Die Kostenfolge ergibt sich aus § 155 Abs. 1 S. 1 Alt. 2 VwGO. Dabei war maßgeblich zu berücksichtigen, dass der klägerische Antrag auf erstmalige Bescheidung zwar nicht seinem im Hauptantrag abgebildeten Begehren entspricht, der Anlass der Klage aber vor allem im unzureichenden Ahndungs- und Bescheidungsverhalten der Beklagten liegt. Die im tenorierten Umfang erfolgreiche Klage stellt sich daher als ein Weniger zum Verpflichtungsurteil dar, jedoch nicht um ein lediglich halbwertiges Weniger.

44
Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckung der Kostenentscheidung folgt aus § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.