

Verwaltungsgericht Hamburg

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

§ 45 StVO

- 1. Im Einzelfall greift der Fortfall öffentlicher Parkplätze durch eine zeitlich beschränkte Verkehrsmaßnahme weder in die durch Art. 12 Abs. 1 GG geschützte Berufsfreiheit noch in das durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Eigentum anliegender Gewerbetreibender und Freiberufler ein.**
- 2. Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO sind nicht auf solche Maßnahmen beschränkt, die nach der Willensbildung in der Gemeinde bereits auf Dauer angelegt sind.**
- 3. Auch in zeitlicher Hinsicht beschränkte verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO setzen das Vorhandensein eines städtebaulichen Verkehrskonzepts voraus.**

VG Hamburg, Urteil vom 05.05.2022, Az.: 5 E 1724/22

Tenor:

Der Antrag wird abgelehnt.

Die Kosten des Verfahrens haben die Antragsteller zu tragen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 140.000 Euro festgesetzt.

Gründe:

I.

Die Antragsteller wenden sich im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes gegen eine zeitlich beschränkte Verkehrsmaßnahme im Ortskern von Hamburg-Volksdorf, die sogenannte „Flaniermeile Volksdorf“.

Bei den 28 Antragstellern handelt es sich um Gewerbetreibende und Freiberufler, die im Ortskern von Hamburg-Volksdorf niedergelassen sind.

Die Verkehrsmaßnahme „Flaniermeile Volksdorf“ soll für einen Zeitraum von acht Wochen vom 14. Mai bis zum 10. Juli 2022 stattfinden. Das Projektgebiet umfasst den Straßenzug Im Alten Dorfe ab dem Abzweig Dorfwinkel bis zur Straße Weiße Rose sowie im weiteren Verlauf die Claus-Ferck-Straße bis zur Einmündung Uppenhof. In der Straße Weiße Rose besteht eine Fußgängerzone. In den Straßen Im Alten Dorfe und Claus-Ferck-Straße gilt eine Einbahnstraßenregelung für den motorisierten Individualverkehr. Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt und ist auch entgegen der Einbahnstraßenrichtung zugelassen. Die Straßenzüge sind Bestandteil einer Tempo-30-Zone und einer Parkzone mit Parkscheibenregelung. Die streitgegenständliche Maßnahme hat zum Gegenstand, dass die im Projektgebiet an den Straßenseiten vorhandenen 68 öffentlichen Parkplätze vollständig entfallen und der nutzbare Straßenraum für den Individualverkehr auf 4,00 Meter reduziert wird. Es sollen vier Behindertenstellplätze, drei Taxi-Stellplätze sowie ein Stellplatz mit eingeschränktem Halteverbot eingerichtet werden. Weiterhin sollen zwei Anlieferzonen entstehen. Die vorhandenen Durchfahrtsregelungen sollen bestehen bleiben und die Anzahl der Fahrradstellplätze erhöht werden. Zur näheren Illustration der Maßnahme wird auf den nachfolgenden Lageplan Bezug genommen:



Im Jahr 2007 fasste das Bezirksamt Wandsbek der Antragsgegnerin die Ergebnisse eines mehrjährigen Entwicklungsprozesses in einem „Städtebaulichen Rahmenplan für Volksdorf – Entspanntes Einkaufen zwischen Natur und Kultur“ zusammen. Danach sollte unter anderem durch eine „Neuordnung des ruhenden Verkehrs in den Mischverkehrsflächen“ die Attraktivität und Erreichbarkeit des Volksdorfer Zentrums gesteigert werden. Es wurde bemängelt, dass die Gestaltung des Straßenraums im Ortskern mit Anordnung des ruhenden Verkehrs „unbefriedigend“ sei.

Im Auftrag des Bezirkssamts Wandsbek führten das Büro ... sowie die ...im Jahr 2020 eine „Grundlagenermittlung und frühzeitige Beteiligung bis Ende 2020“ und eine „Verkehrsanalyse 2020“ bezogen auf die streitgegenständliche Maßnahme durch.

Die Bezirksversammlung Wandsbek beschloss am 30. April 2020 die Planung und Durchführung eines mehrwöchigen Pilotprojekts eines autoarmen Volksdorfer Ortskerns. In der Beschlussvorlage heißt es auszugsweise:

„Die rot-grüne Koalition hat sich zum Ziel gesetzt, eine umwelt-, menschen- und stadtverträgliche Mobilität voranzutreiben. Autoarme Quartiere können dabei ein wichtiger Baustein sein. [...] Im integrierten Klimaschutzkonzept Wandsbek wird u.a. der Volksdorfer Ortskern als Potenzialraum zur Einrichtung eines sogenannten Flanierquartiers im Rahmen eines temporären Verkehrsversuchs (gemäß §45, Absatz 1, Nr. 6 StVO) aufgeführt. Auch in Volksdorf selbst wird von Bürgerinnen und Bürgern zunehmend der Wunsch geäußert, die Verkehrsflächen anders zu verteilen; dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz zu geben und damit für mehr Aufenthaltsqualität zu sorgen.“ Das integrierte Klimaschutzkonzept für den Bezirk Wandsbek wurde nachfolgend am 4. Juni 2020 von der Bezirksversammlung Wandsbek beschlossen. In dem dazugehörigen Maßnahmenkatalog (abrufbar unter: <https://www.hamburg.de/contentblob/14126570/24eeb3ac1bc97e36066ea08120628526/data/pdf-klimaschutzkonzept-teil-2-massnahmenkatalog.pdf>, zuletzt abgerufen am Tag der Entscheidung) wird die Ermöglichung von „Flanierquartieren“ als Ziel formuliert. Durch Verkehrsversuche würden für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende temporär attraktive Flanierquartiere geschaffen, die mit hoher Aufenthaltsqualität überzeugten. Das Projektteam habe u.a. das Volksdorfer Zentrum (Claus-Ferck-Straße/Im Alten Dorfe) als Gebiet mit hohem Potenzial identifiziert.

Am 16. Dezember 2021 erfolgte durch die Bezirksversammlung Wandsbek der Beschluss des konkreten Umsetzungskonzepts für die zeitlich begrenzte „Flaniermeile Volksdorf“. Das Umsetzungskonzept wird wie folgt erläutert:

„Für das Projekt Flaniermeile Volksdorf wurde im Rahmen der bisherigen fachlichen Bearbeitung und des bisherigen Beteiligungsprozesses ein Konzept für die Umsetzung erarbeitet. Dieses Konzept zielt drauf ab, ein „entspannteres und grüneres Einkaufen mit mehr Verweilmöglichkeiten“ zu ermöglichen und entspricht dem städtebaulichen Rahmenplan für den Ortskern Volksdorf. Dies soll durch eine verkehrsberuhigende Neuordnung des öffentlichen Raums erreicht werden. Die Reduzierung der Parksuchverkehre mit gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung für den Fuß- und Radverkehr ist hierbei der zentrale Ansatz um die Aufenthalts- und Lebensqualität im Ortskern zu erhöhen und damit verbunden den Einzelhandel und die Gastronomie zu stärken. Als aktiver Beteiligungsprozess ist diese Maßnahme auf 8 Wochen begrenzt und wird zwischen April und Juni 2022 durchgeführt werden. In dieser Zeit wird das Projektgebiet übergangsweise so umgestaltet, dass erfahrbar und erlebbar wird, wie eine Neugestaltung des öffentlichen Raums im Volksdorfer Ortskern aussehen kann. Die erarbeitete Variante für das Projektgebiet im Ortskern Volksdorf (Straßenzug Im Alten Dorfe ab dem Abzweig Dorfwinkel bis zur Fußgängerzone Weiße Rose sowie im weiteren Verlauf die Claus-Ferck-Straße bis zur Einmündung Uppenhof) zeichnet sich durch folgende grundsätzliche Maßnahmen bzw. Charakteristika aus:

- Vollständiges Entfallen der öffentlichen Parkplätze im Projektgebiet (68 Stück). Parkplätze für Menschen mit Behinderung, Taxiplätze, Anlieferzonen und Kiss & Ride Bereich bleiben erhalten oder werden neu eingerichtet.

- Reduzierung des Straßenraums im Projektgebiet von ca. 5,50 m bis 6,00 m auf durchschnittlich ca. 4,50 m Breite.

- Absperrung der Nebenfahrbahn am oberen Ende der Claus-Ferck-Straße bis zur Einmündung Uppenhof. Die weiteren bestehenden Durchfahrtregelungen bleiben bestehen.

Im Anschluss wird der Ursprungszustand wieder hergestellt und die Maßnahme evaluiert. Die Durchführung der Maßnahme ist für den Zeitraum April bis Juni 2022 geplant. Neben den genannten Maßnahmen setzt sich die Verwaltung des Bezirksamts Wandsbek dafür ein die neu zur Verfügung stehenden Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie für den Einzelhandel und die Gastronomie aufzuwerten, das Parkraumanagement im Umfeld des Projektgebiets zu verbessern und die Erreichbarkeit des Ortskerns ohne MIV zu verbessern.“

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2021 unter anderem an den Leiter des Bezirksamts Wandsbek richteten sich einige der Antragsteller gegen die Durchführung des Pilotprojekts und äußerten ihre rechtlichen wie wirtschaftlichen Bedenken. Eine Antwort erfolgte nicht.

Unter dem 7. April 2022 erstellte das Bezirksamt Wandsbek das „Verkehrskonzept Flaniermeile Volksdorf, Verkehrskonzept zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Stadtteilzentrums Volksdorf auf Grundlage des § 45 (1b) Satz 1 Nr. 5 Alternative 2 STVO“. Darin heißt es auszugsweise:

„Vor dem Hintergrund der Charakteristik des Projektgebiets und um die städtebaulichen Zielsetzungen zu erreichen, soll durch eine verkehrsberuhigende Neuordnung des öffentlichen Raums die Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier erhöht und damit verbunden der Einzelhandel und die Gastronomie gestärkt werden. Die Reduzierung der Parksuchverkehre mit gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung für den Fuß- und Radverkehr ist hierbei der zentrale Ansatz um die Funktion des Quartiers langfristig zu sichern.

[...]

Eine Parkraumanalyse hat gezeigt, dass es in einem Umkreis von 5-6 Gehminuten zum Volksdorfer Ortskern genügend freie Parkstände gibt, um den Wegfall im Projektgebiet zu kompensieren.

[...]

Im Projektgebiet gibt es bisher 71 öffentliche Parkstände und 229 private Stellplätze, die vor allem von Bewohnerinnen und Beschäftigten und in geringem Maße von Kund*innen genutzt werden können. Im Umfeld wurden in einer maximalen Entfernung von 6 Gehminuten bisher 931 öffentliche Parkstände bilanziert, wobei mehr als die Hälfte nicht bewirtschaftet ist. An den Markttagen Mittwoch und Samstag stehen 202 Parkstände auf dem Marktplatz nicht zur Verfügung. Für spezifische Nutzerkreise (Kund*innen und P+R-Nutzer*innen) existieren bisher insgesamt mehr als 600 weitere Stellplätze im Einzugsgebiet von 6 Gehminuten, ca. 40% davon sind gebührenfrei. An Samstagen können Marktbesucher*innen zudem das P+R-Parkhaus kostenlos nutzen.

Bei den nicht zweckgebundenen Stellplätzen (öffentliche und Parkhaus Weiße Rose) sind an beiden Erhebungstagen mindestens ca. 200 Stellplätze nicht belegt gewesen. Am Samstag kann zudem das P+R-Parkhaus während der Marktzeit kostenfrei von Marktbesucher*innen genutzt werden, so dass in diesem Zeitraum erhebliche Zusatzkapazitäten im Umfeld des Projektgebietes zur Verfügung stehen.

Im P+R-Parkhaus (Kapazität 356, bisher zweckgebundene Stellplätze) sind unterwöchig so z. B. am Normalwerktag Dienstag stets mehr als 78% aller Stellplätze frei, am Samstag sind es 50%. Die deutlich höheren Belegungszahlen am Samstag sind offensichtlich auf die kostenlose Nutzungsmöglichkeit für Marktbesucher*innen zurückzuführen. Gemäß mündlicher Auskunft der PR-Betreibergesellschaft ist die Auslastung während der Corona-Pandemie bei durchschnittlich ca. 25% (267 freie

Plätze) und vor der Pandemie bei durchschnittlich ca. 50% (178 freie Plätze). Für den Zeitraum des aktiven Beteiligungsprozesses der „Flaniermeile Volksdorf“ wird die Zweckbindung für die Parkplätze des P+R-Parkhauses aufgehoben und das Parkhaus wird auch für Nicht-HW-Kund*innen nutzbar sein. Das öffentliche, nicht zweckgebundene Parkraumangebot in unmittelbarer Nähe zum Projektgebiet wird daher um durchschnittlich mindestens 178 Parkplätze erhöht.

[...]

Die Reduzierung der Fahrbahnbreite wird die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmerinnen verbessern. Bei der momentanen Fahrbahnbreite von 5,50 m bis 6,00 m steht infolge der auf der Fahrbahn parkenden Pkw nur eine effektive Breite von 3,50 m bis 4,00 m zur Verfügung. Ohne diese Maßnahme ist mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vom Eintritt von vermehrten Schadensfällen zu rechnen.“ Die Antragsteller haben am 14. April 2022 um einstweiligen Rechtsschutz nachgesucht.

Das örtlich zuständige Polizeikommissariat 35 (PK 35) der Antragsgegnerin teilte unter dem 27. April 2022 mit, dass sich die straßenverkehrsbehördliche Anordnung aktuell in der Abstimmung mit dem Bezirksamt befinde und noch nicht final erstellt sei.

Zur Begründung ihres Antrags machen die Antragsteller insbesondere geltend: Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung sei statthaft, da die als Allgemeinverfügung anzusehenden Verkehrszeichen noch nicht aufgestellt worden seien. Sie seien antragsbefugt. Ihre mögliche Betroffenheit als (Mit-)Eigentümer der im Projektgebiet liegenden Grundstücke bzw. als Mieter/-innen von Gewerbeflächen in diesem Gebiet ergebe sich daraus, dass die zukünftige Einrichtung der Flaniermeile ihren gesteigerten Gemeingebrauch dadurch beschränke, dass sie ein Anfahren ihrer Grundstücke bzw. Gewerbebetriebe und Geschäfte mit dem Pkw durch Hilfskräfte, Kunden, Besucher und Lieferanten verhindere und sie diese Straßen daher nur noch eingeschränkt für ihre Verkehrsbedürfnisse nutzen könnten. Zudem bestehe die mögliche Betroffenheit darin, dass sie durch die strategische Neuausrichtung des Ortskerns mit erheblichen Umsatzeinbußen zu rechnen hätten und in ihrer freien Persönlichkeitsentfaltung beeinträchtigt seien. Das erforderliche Rechtsschutzbedürfnis komme ihnen zu, da ihnen nicht zugemutet werden könne, die Rechtsverletzung abzuwarten. Der Antrag sei auch begründet. Ein Anordnungsanspruch ergebe sich aus dem öffentlich-rechtlichen Unterlassungsanspruch. Die geplante Maßnahme stelle einen hoheitlichen Eingriff in ihre subjektiv-öffentlichen Rechte aus Art. 14 und Art. 12 GG dar. Der von Art. 14 GG umfasste Anliegergebrauch verdichte sich in ihrem Fall, da sie Geschäfte des täglichen Bedarfs betrieben, auf das Bedürfnis des Aufrechterhaltens der öffentlichen Stellplätze vor ihren Gewerbebetrieben. Bei vollständigem Wegfall dieser öffentlichen Stellplätze wirke sich dies unmittelbar negativ auf den Kundenstrom und damit auf ihr Recht, ihre Berufe wie bisher ausüben zu können, aus. Der Maßnahme fehle es bereits an einer ausreichenden gesetzlichen Grundlage. Soweit sich die Antragsgegnerin auf § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO berufe, wonach die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung treffen könnten, trage dies nicht. Es gehe vorliegend nicht um eine geordnete städtebauliche Entwicklung, deren Unterstützung die probeweise Einrichtung der „Flaniermeile Volksdorf“ dienen könne, sondern um eine verkehrsregelnde Maßnahme, zu deren rechtmäßiger Umsetzung nur der gerade für solche Maßnahmen geschaffene § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO herangezogen werden könne. Dessen Voraussetzungen für eine Erprobungsmaßnahme lägen jedoch nicht vor, da eine qualifizierte Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs oder sonstige durch § 45 StVO geschützte Rechtsgüter im Projektgebiet nicht ersichtlich sei. Das Erfordernis einer begründeten Gefahrenlage bestehe trotz der 54. Änderung der Straßenverkehrsordnung, im Zuge derer § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO dahingehend ergänzt worden sei, dass das Erfordernis einer qualifizierten Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO für die Anordnung von Erprobungsmaßnahmen nicht mehr gelte, da eine

probeweise Verkehrsbeschränkung nur rechtmäßig sein könne, wenn sie auch als endgültige Maßnahme rechtmäßig wäre. Eine besonders begründete Gefährdungslage sei im Übrigen selbst für den Fall Voraussetzung, dass § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO als richtige Ermächtigungsgrundlage anzusehen wäre, da § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO insoweit keine Ausnahme vorsehe. Ungeachtet der fehlenden Rechtsgrundlage sei die Maßnahme aber auch nicht mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar. Die „Flaniermeile Volksdorf“ sei weder erforderlich noch angemessen. Das Konzept trage den tatsächlichen Bedingungen und Erfordernissen der angesiedelten Gewerbebetriebe sowie dem Straßenverkehr in keiner Weise Rechnung. Sie, die Antragsteller, seien als Gewerbetreibende für die wirtschaftliche Durchführung ihrer Betriebe gerade auf die öffentlichen Parkplätze an den Straßenseiten angewiesen. Der Volksdorfer Ortskern sei durch Geschäfte des täglichen Bedarfs geprägt sowie auch durch Arztpraxen, für deren erfolgreiche Nutzung eine Anfahrt bis an die Grundstücke mit dem Pkw unumgänglich sei. Die dort angesiedelten Geschäfte des täglichen Bedarfs seien so konzipiert, dass sie regelmäßig nur für eine sehr kurze Zeit durch die Kunden genutzt würden, die ihre Pkws dementsprechend nur für ein paar Minuten auf den vorhandenen Stellplatzflächen abstellten. Der „Umsatz“ an Parkflächen sei daher vielfach erhöht. Es sei nahezu ausgeschlossen, dass ein Kunde für den sonntäglichen Brötcheneinkauf ein zehn Gehminuten entferntes Parkhaus aufsuche. Erschwerend komme hinzu, dass die Betriebe im Ortskern von Volksdorf besonders von Senioren genutzt würden, die auf die Nutzung ihres Pkws angewiesen seien. Gleiches gelte für die Patienten der anliegenden Arzt- und Physiotherapiepraxen. Mit Wegfall der öffentlichen Parkplätze entfalle auch ein wesentlicher Grund dafür, die Geschäfte im Ortskern von Volksdorf in Anspruch zu nehmen. Die Pkw-Kunden würden dann vielmehr zum Alstertaler-Einkaufszentrum mit seinen ausreichenden Parkmöglichkeiten ausweichen. Sie, die Gewerbetreibenden, rechneten mit einem Umsatzrückgang von 30-40 %. Diese weiteren Umsatzeinbußen müssten im Zusammenhang mit ihrer ohnehin andauernden gefährdeten Lage sowie den Folgen der Corona-Pandemie gesehen werden. Hiermit vertrage es sich nicht, dass die Antragsgegnerin einen Verkehrsversuch zur „Erhöhung der Aufenthalts- und Luftqualität“ durchführen wolle, für den es bereits mangels Gefahrenlage keine straßenverkehrsrechtliche Notwendigkeit und nach der Grundlagenermittlung auch kein gesteigertes Bedürfnis gebe. Des Weiteren werde das Erprobungsziel, die Aufenthaltsqualität zu steigern, um unter anderem auch Einzelhandel und Gastronomie zu stärken, nicht zu dem gewünschten Erfolg führen können. Denn die gewerbliche Struktur in dem Erprobungsgebiet biete schon nicht die Möglichkeit, dass durch Entziehung der Flächen des öffentlichen Parkraums und Freigabe dieser Flächen für Gastronomie etc. diese freigegebenen Flächen auch in der beabsichtigten Form genutzt werden könnten. Hinzu komme, dass der vorgesehene Zeitraum nicht die Verhältnisse bezogen auf ein gesamtes Geschäftsjahr abbilde, so dass im Rahmen der Evaluation lediglich Momentaufnahmen aus dem Frühsommer analysiert werden könnten. Nach welchen Parametern die Evaluation überhaupt erfolgen solle, sei auch nicht erkennbar.

Ein Anordnungsgrund liege ebenfalls vor, da eine Vereitelung der Verwirklichung ihrer Rechte zu befürchten sei. Das Abwarten der behördlichen Maßnahme durch Anbringung der entsprechenden Verkehrszeichen bzw. Durchsetzung der verkehrsregelnden Maßnahmen könne ihnen nicht zugemutet werden, da die probeweise „Flaniermeile Volksdorf“ zunächst lediglich für einen Zeitraum von acht Wochen angesetzt sei und die dann bestehende Situation ebenfalls nur im Rahmen des Eilrechtsschutzverfahrens wieder rückgängig gemacht werden könnte.

Die Antragsteller beantragen,
die Antragsgegnerin zu verpflichten, die Einrichtung einer verkehrsbeschränkenden Erprobungsmaßnahme an dem Standort Claus-Ferck-Straße / Im Alten Dorfe („Flaniermeile Volksdorf“) gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO anhand der Aufstellung der hierfür nach der StVO notwendigen Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen in

dem (zunächst) geplanten Zeitraum vom 14. Mai 2022 bis zum 10. Juli 2022 einstweilig bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache zu unterlassen;
hilfsweise für den Fall, dass im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung entsprechende Verkehrszeichen für die Durchführung der Erprobungsmaßnahme („Flaniermeile Volksdorf“) i.S.v. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO bereits aufgestellt oder diesbezügliche Verkehrsregelungen getroffen wurden, die Antragsgegnerin zu verpflichten, die Durchführung der verkehrsbeschränkenden Erprobungsmaßnahme einstweilig bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache einzustellen und die Verkehrszeichen/Verkehrsregelungen aufzuheben.

Die Antragsgegnerin beantragt,
den Antrag abzulehnen.

Zur Begründung führt sie in tatsächlicher Hinsicht ergänzend aus, dass das PK 35 am 27. April 2022 eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung auf Grundlage des § 45 StVO für alle Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, die zur Vorbereitung der „Flaniermeile Volksdorf“ ab dem 9. Mai 2022 erforderlich würden, erlassen habe. Mit straßenverkehrsbehördlicher Anordnung vom 28. April 2022 habe das PK 35 auf Grundlage des § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO die Durchführung der temporären geordneten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Flaniermeile Volksdorf auf Probe“ inklusive aller im Rahmen dessen erforderlicher Verkehrszeichen und Markierungen angeordnet.

In rechtlicher Hinsicht macht die Antragsgegnerin geltend, dass es bereits an einem hoheitlichen, unmittelbar bevorstehenden Eingriff in subjektive öffentliche Rechte der Antragsteller fehle. Art. 14 GG werde nicht verletzt, da die Nutzung des Eigentums bzw. der Mietsache nicht eingeschränkt werde. Die Straßen Claus-Ferck-Straße und Im Alten Dorfe würden nicht für den Autoverkehr gesperrt, sondern es entfielen nur temporär die vor den Geschäften liegenden Parkplätze. Anlieferungsfahrten blieben ebenso weiterhin möglich wie die Nutzung privater Stellplätze. Der grundrechtlich geschützte Anliegergebrauch gewähre keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar in der Nähe des eigenen Grundstücks eingerichtet würden oder erhalten blieben. Auch in ihren Rechten aus Art. 12 Abs. 1 GG seien die Antragsteller nicht betroffen, da die geplante Maßnahme weder einen unmittelbaren Bezug zur Berufstätigkeit der Antragsteller habe noch objektiv eine berufsregelnde Tendenz bestehe. Ein Eingriff wäre aber auch nicht rechtswidrig. Insoweit würden die Antragsteller verkennen, dass Rechtsgrundlage für die Maßnahme nicht § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO, sondern § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO sei. Die hierfür von der Rechtsprechung formulierten Voraussetzungen würden erfüllt. Die städtebaulichen Zielsetzungen – Aufwertung des Ortskerns durch Verkehrsberuhigung und Schaffung qualitativ ansprechender Aufenthaltsflächen für die Bürgerinnen und Bürger – seien hinreichend konkret dargestellt worden. Dieses Ziel werde mit der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung auch erreicht, da der Wegfall der öffentlichen Parkplätze und die Schaffung alternativer Nutzungsflächen genau diesem Ziel dienen und darauf ausgerichtet seien. Dadurch, dass es keine Parkplätze mehr gebe, entfalle die Parkplatzsuche in diesem Gebiet, wodurch weniger Durchgangsverkehr generiert werde. Die Einbahnstraßenregelung führe ebenfalls zu einer Verkehrsberuhigung. Gleichzeitig könnten die frei werdenden Parkflächen anderen Nutzungsmöglichkeiten zugeführt werden. Dieses Verkehrskonzept sei von der Bezirksversammlung Wandsbek als dem für die Willensbildung zuständigen Organ beschlossen worden. Auch die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen genüge den Erfordernissen planerischer Abwägung, da es nach den vorliegenden Planungen zu einer Verlagerung des Verkehrs zu umliegenden Parkständen kommen solle. Insbesondere das Angebot, das in unmittelbarer Nähe liegenden P+R-Parkhaus kostenlos während der Maßnahme nutzen zu können, sollte zu einer Verringerung des motorisierten Verkehrs führen, da die Parkplatzsuche durch die

Möglichkeit, das genannte Parkhaus zu nutzen, stark vereinfacht und reduziert werden sollte.

Im Übrigen fehle es an einem Anordnungsgrund. Es handele sich lediglich um eine vorübergehende Maßnahme. Schwerwiegende, nicht mehr rückgängig zu machende Nachteile seien von den Antragstellern nicht zu befürchten.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die in der Gerichtsakte befindlichen wechselseitigen Schriftsätze sowie die Sachakte der Antragsgegnerin, die der Kammer bei der Entscheidung vorgelegen hat, verwiesen.

II.

Zur Entscheidung des Gerichts steht lediglich der als Hauptantrag bezeichnete Antrag. Der weitere, als Hilfsantrag bezeichnete Antrag, steht unter einer unzulässigen und damit zu seiner Unwirksamkeit führenden außerprozessualen Bedingung (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.1.1980, 5 C 32/79, BVerwGE 59, 302, juris Rn. 7). Im Übrigen ist im Zeitpunkt der Entscheidung des Gerichts die außerprozessuale Bedingung noch nicht eingetreten, da die Verkehrszeichen für die Durchführung der „Flaniermeile Volksdorf“ noch nicht aufgestellt sind. Im Fall ihrer Aufstellung würde der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung zudem bereits nach § 123 Abs. 5 i.V.m. § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 VwGO unstatthaft werden.

III.

Der gegenwärtig zulässige Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung bleibt in der Sache ohne Erfolg.

Nach § 123 Abs. 1 Satz 1 VwGO kann das Gericht auch schon vor Klageerhebung eine einstweilige Anordnung in Bezug auf den Streitgegenstand treffen, wenn die Gefahr besteht, dass durch eine Veränderung des bestehenden Zustands die Verwirklichung eines Rechts vereitelt oder wesentlich erschwert werden könnte. Darüber hinaus kann nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO das Gericht eine einstweilige Anordnung zur Regelung eines vorläufigen Zustands in Bezug auf ein streitiges Rechtsverhältnis treffen, wenn diese Regelung, vor allem bei dauernden Rechtsverhältnissen, um wesentliche Nachteile abzuwenden oder drohende Gewalt zu verhindern oder aus anderen Gründen nötig erscheint. Voraussetzung hierfür ist gemäß § 123 Abs. 3 VwGO i.V.m. § 920 Abs. 2 ZPO, dass der Antragsteller Umstände glaubhaft macht, aufgrund derer er dringend auf den Erlass einer einstweiligen Anordnung angewiesen ist (Anordnungsgrund) und aus denen er in der Hauptsache einen Anspruch herleitet (Anordnungsanspruch). Hierzu hat dieser die behaupteten, den Anordnungsanspruch und den Anordnungsgrund begründenden, Tatsachen so darzulegen, dass das Gericht von ihrer überwiegenden Wahrscheinlichkeit ausgehen kann (BVerfG, Beschl. v. 29.7.2003, 2 BvR 311/03, juris Rn. 16). Das einstweilige Rechtsschutzverfahren nach § 123 VwGO dient dabei grundsätzlich nur der vorläufigen Regelung eines Rechtsverhältnisses; einem Antragsteller soll regelmäßig nicht bereits das gewährt werden, was er nur in einem Hauptsacheverfahren erreichen kann. Wird die Hauptsache vorweggenommen, kann dem Eilantrag nach § 123 VwGO nur stattgegeben werden, wenn dies zur Gewährung effektiven Rechtsschutzes nach Art. 19 Abs. 4 GG schlechterdings unabweisbar ist. Dies setzt hohe Erfolgsaussichten, also eine weit überwiegende Wahrscheinlichkeit eines Erfolgs in der Hauptsache, sowie schwere und unzumutbare, nachträglich nicht mehr zu beseitigende Nachteile im Falle des Abwartens in der Hauptsache voraus (OVG Hamburg, Beschl. v. 6.7.2018, 3 Bs 97/18, juris Rn. 35 m.w.N.).

Gemessen an diesem Maßstab haben die Antragsteller weder einen Anordnungsanspruch (hierzu unter 1.) noch einen Anordnungsgrund (hierzu unter 2.) mit dem für eine

Vorwegnahme der Hauptsache erforderlichen hohen Maß an Wahrscheinlichkeit glaubhaft gemacht.

1. Nach der im Rahmen des einstweiligen Rechtsschutzverfahrens allein möglichen und gebotenen summarischen Prüfung haben die Antragsteller das Vorliegen eines Anordnungsanspruchs nicht glaubhaft gemacht.

Anspruchsgrundlage für das Begehren der Antragsteller ist der öffentlich-rechtliche Unterlassungsanspruch. Dessen Herleitung aus der Abwehrfunktion der Grundrechte, dem Rechtsstaatsprinzip (Folgenbeseitigung) oder einer analogen Anwendung der §§ 906, 1004 BGB ist zwar umstritten, seine Voraussetzungen sind in der Rechtsprechung ungeachtet dessen jedoch seit langem geklärt (vgl. BVerwG, Urt. v. 29.4.1988, 7 C 33/87, BVerwGE 79, 254, juris Rn. 12). Der Anspruch richtet sich gegen hoheitliche Maßnahmen und setzt die begründete Besorgnis voraus, der Hoheitsträger werde künftig durch sein hoheitliches Handeln rechtswidrig in die geschützte Rechts- und Freiheitssphäre des betroffenen Bürgers eingreifen (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.5.1989, 7 C 2/87, BVerwGE 82, 76, juris Rn. 48 ff.; Urt. v. 22.10.2014, 6 C 7/13, juris Rn. 20 f.; VGH München, Beschl. v. 10.8.2021, 8 CE 21.1989, juris Rn. 40).

Diese Voraussetzungen dürften vorliegend nicht erfüllt sein. Die Antragsteller haben nicht glaubhaft gemacht, dass ihnen durch die streitgegenständliche Verkehrsmaßnahme der Antragsgegnerin ein Eingriff in eines ihrer geschützten subjektiven öffentlichen Rechte droht (hierzu unter a)). Darüber hinaus – und die Entscheidung selbstständig tragend – dürfte ein etwaiger Eingriff in eine subjektive Rechtsposition der Antragsteller aber voraussichtlich auch nicht rechtswidrig sein (hierzu unter b)).

a) Ein von den Antragstellern geltend gemachter Eingriff in die ihnen jedenfalls über Art. 19 Abs. 3 GG zustehenden Grundrechte aus Art. 12 Abs. 1 GG (hierzu unter aa)) oder Art. 14 Abs. 1 GG (hierzu unter bb)) dürfte durch die Einrichtung der „Flaniermeile Volksdorf“ aller Wahrscheinlichkeit nach nicht drohen.

aa) Soweit sich die Antragsteller auf ihre grundrechtlich geschützte Berufsfreiheit gemäß Art. 12 Abs. 1 GG berufen, ist ein drohender Eingriff in den Schutzbereich nicht glaubhaft gemacht.

Zwar können auch nicht unmittelbar auf die berufliche Betätigung abzielende Maßnahmen infolge ihrer spürbaren tatsächlichen Auswirkungen geeignet sein, den Schutzbereich des Art. 12 Abs. 1 GG mittelbar erheblich zu beeinträchtigen. Voraussetzung für die Anerkennung solcher faktischen Beeinträchtigungen der Berufsfreiheit ist jedoch, dass ein enger Zusammenhang mit der Ausübung des Berufs besteht und dass nicht nur vom Staat ausgehende Veränderungen der Marktdaten oder allgemeinen Rahmenbedingungen eintreten, sondern eine objektiv berufsregelnde Tendenz erkennbar ist (BVerwG, Urt. v. 16.10.2013, 8 CN 1/12, BVerwGE 148, 133, juris Rn. 24 mit Verweis auf BVerfG, Beschl. v. 8.4.1997, 1 BvR 48/94, BVerfGE 95, 267 u. v. 12.4.2005, 2 BvR 1027/02, BVerfGE 113, 29).

Gegen einen engen Zusammenhang der geplanten Einrichtung der „Flaniermeile Volksdorf“ mit der Ausübung des jeweiligen Berufs der Antragsteller spricht bereits, dass die Antragsteller selbst in ganz unterschiedlichen Bereichen freiberuflich oder gewerblich tätig sind. Unter ihnen befinden sich verschiedene Einzelhandelsunternehmen, Gastronomen, die Betreiberin einer ... sowie ein Friseur und eine Die Tatsache, dass sich die solchermaßen unterschiedlichen Antragsteller gemeinsam und im Wesentlichen ohne individuell auf ihre konkrete Situation zugeschnittenen Vortrag gegen die Maßnahme wenden, macht bereits deutlich, dass es dieser gerade an einem spezifischen Berufsbezug fehlt. Im Übrigen werden die Antragsteller durch die geplante Einrichtung

der „Flaniermeile Volksdorf“ und den hiermit verbundenen Wegfall der öffentlichen Parkplätze im Projektgebiet nicht an ihrer unveränderten Berufsausübung gehindert. Sie können ihre jeweiligen Gewerbe weiterhin für Kunden und Besucher öffnen und von diesen sowie ihren Mitarbeitern auch tatsächlich erreicht werden (ebenso im Hinblick auf verkehrsrechtliche Anordnungen VG Düsseldorf, Urt. v. 18.5.2017, 6 K 6022/16, juris Rn. 133 sowie VG Regensburg, Urt. v. 17.5.2018, RN 5 K 17.1921, juris Rn. 47, wonach die streitgegenständlichen Verkehrszeichen nicht „typischerweise die Berufsausübung der Kläger“ betreffen).

Den für die Annahme einer objektiv berufsregelnden Tendenz der streitgegenständlichen Maßnahme erforderlichen engen Zusammenhang der Regelungen mit der Berufsausübung der Antragsteller vermag die Kammer – entgegen der Ansicht der Antragsteller – schließlich auch nicht aufgrund des von den Antragstellern befürchteten Umsatzrückgangs durch den Fortfall der öffentlichen Parkflächen im Zuge der Umsetzung der „Flaniermeile Volksdorf“ zu erkennen. Zum einen handelt es sich insoweit lediglich um eine (vorübergehende) Veränderung der allgemeinen örtlichen (Rahmen-)Bedingungen, unter denen die Antragsteller ihre jeweilige Berufsausübung entfalten. Zum anderen hinge ein etwaiger Umsatzrückgang letztlich von den Befindlichkeiten der Kunden, also davon ab, ob diese bereit sind, eine weiter entfernte Parkmöglichkeit in Anspruch zu nehmen oder ein alternatives Verkehrsmittel zu nutzen.

bb) Auch einen drohenden Eingriff in geschützte Rechtspositionen aus Art. 14 Abs. 1 GG haben die Antragsteller nicht glaubhaft gemacht, und zwar weder unter dem Gesichtspunkt des Anliegergebrauchs (hierzu unter (1)) noch unter dem des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs (hierzu unter (2)).

(1) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommt der Anliegergebrauch in seinem Kern dem privatrechtlichen Eigentum zwar so nahe, dass er unter den Schutz des Art. 14 GG fällt. Der gegenüber dem schlichten Gemeingebrauch gesteigerte Anliegergebrauch reicht aber nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechtslage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als anerkanntes Bedürfnis hervorgeht. Der eigentumsrechtliche Schutz des Anliegergebrauchs erstreckt sich daher nur auf den notwendigen Zugang des Grundstücks zur Straße und seine Zugänglichkeit von ihr. Gewährleistet wird nur die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz überhaupt, nicht dagegen notwendig auch die Erreichbarkeit des eigenen Grundstücks mit Kraftfahrzeugen des Eigentümers oder gar jeder Anliegerverkehr. Zwar gehört unter den heutigen Verhältnissen des Straßen- und Geschäftsverkehrs die ausreichende Möglichkeit, ein – zumal geschäftlich genutztes – Grundstück mit dem Kraftfahrzeug zu erreichen, grundsätzlich zu den Erfordernissen einer angemessenen Grundstücksnutzung. Jedoch bedeutet die Gewährleistung der Zugänglichkeit eines Grundstücks weder eine Bestandsgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung und des Umfangs der Grundstücksverbindung mit der Straße noch die Gewährleistung von "Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs" (BVerwG, Urt. v. 8.9.1993, 11 C 38/92, BVerwGE 94, 136, juris Rn. 12 m.w.N.)

Wie das Bundesverwaltungsgericht (Urt. v. 6.8.1982, 4 C 58/80, juris Rn. 14) ausführte, ist in dem

„... danach abgesteckten Rahmen für eine eigentumsrechtlich gewährleistete Möglichkeit, in angemessener Nähe des Grundstücks zu parken oder Kundenparkplätze zu erhalten, kein Raum. Deshalb vermag auch die von der Revision angestrebte "konkrete Betrachtungsweise" des - im wirtschaftlichen Sinne - Angewiesenseins ihres Geschäftshauses auf nahegelegene Parkmöglichkeiten der Klägerin keine günstigere Rechtsposition zu verschaffen. Die Benutzung einer - uneingeschränkt zum Straßenverkehr gewidmeten - Straße zum Zwecke des Parkens fällt zwar dort, wo das

Parken nicht durch straßenverkehrsrechtliche Regelungen ausgeschlossen ist, unter den Gemeingebrauch; sie gehört aber nicht zum grundrechtlich gesicherten Anliegergebrauch. Der Anlieger hat daher aus Bundesrecht keinen Anspruch darauf, daß Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen oder Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen "angemessener Nähe" eingerichtet werden oder erhalten bleiben.“

Nichts anderes dürfte im hiesigen Fall für die Antragsteller gelten.

(2) Abweichendes ergibt sich auch nicht im Hinblick auf das durch Art. 14 Abs. 1 GG ebenfalls geschützte Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Auch insoweit haben die Antragsteller eine drohende Beeinträchtigung nicht glaubhaft gemacht.

Zwar gehört zu dem durch Art. 14 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße, die dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewährt und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermöglicht (sog. Kontakt nach außen, vgl. BVerwG, Urt. v. 10.7.2012, 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249, juris Rn. 35; VGH München, Beschl. v. 10.8.2021, 8 CE 21.1989, juris Rn. 53; Papier/Shirvani, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG, Stand Juli 2021, Art. 14 Rn. 201).

Faktische Gegebenheiten, die sich irgendwie wertsteigernd, -begründend oder -erhaltend auswirken und damit von wesentlicher Bedeutung für den Gewerbebetrieb sein können, sind jedoch ebenso wenig von Art. 14 GG erfasst wie bloße Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten u.ä. (hierzu BVerfG, Beschl. v. 26.6.2002, 1 BvR 558/91, NJW 2002, 2621, 2625; Beschl. v. 4.2.2004, 1 BvR 1103/03, NZS 2005, 479, 480), da sie losgelöst vom Eigentumsobjekt entstehen. Es kommt auf vorhandene konkrete Werte, also ins Werk gesetzte Gewerbe- und Unternehmenstätigkeiten, die auf einer vorhandenen Organisation sachlicher, persönlicher und sonstiger Mittel gründen, an. Die rechtlichen, politischen, ökonomischen und örtlichen Gegebenheiten, die der Gewerbebetrieb nutzt, können damit nicht als zum Gewerbebetrieb gehörig angesehen werden. Der Unternehmer kann sich auf ihren Bestand grundsätzlich nicht verlassen, sondern die Gefahr der Änderung dieser Bedingungen stellt gerade sein außerhalb von Art. 14 GG stehendes Unternehmerrisiko dar (VG München, Beschl. v. 13.7.2021, M 2 E 21.2255, juris Rn. 63; Papier/Shirvani, a.a.O., Rn. 206 f.).

Danach mag das Vorhandensein öffentlicher Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Gewerbebetrieb, sofern damit ein mit bestimmten Umsatzerwartungen verbundener Lagevorteil gesehen wird, zu den äußeren Bedingungen der gewerblichen Tätigkeit zu zählen sein. Ein Schutz durch Art. 14 Abs. 1 GG ist hiermit jedoch nicht verbunden.

b) Ungeachtet der vorstehenden Ausführungen dürfte ein etwaig drohender Eingriff in subjektive Rechte der Antragsteller aller Voraussicht nach aber auch nicht rechtswidrig sein.

Die Antragsgegnerin dürfte die streitgegenständliche Verkehrsmaßnahme auf § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO stützen können. Danach treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Jedenfalls nach der Neuregelung der Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 8 StVG dürfte der Anwendungsbereich dieser Vorschrift nicht (mehr) als auf Fußgängerbereiche und verkehrsberuhigte Bereiche beschränkt anzusehen sein (vgl. im Hinblick auf die vormalige Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG noch BVerwG, Urt. v. 15.4.1999, 3 C 25/98, juris Rn. 15; VG Saarlouis, Urt. v. 11.7.2007, 10 K 38/07, juris

Rn. 41; Will, in: Dötsch/Koehl/Krenberger/Türpe, BeckOK Straßenverkehrsrecht, Stand Januar 2022, § 45 StVO Rn. 183).

Soweit die Antragsteller geltend machen, § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO könne von der Antragsgegnerin nicht herangezogen werden, da es sich bei der „Flaniermeile Volksdorf“ nur um eine „probeweise“ Einrichtung handle und eine solche nach dem Willen des Normgebers nur unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO möglich sein sollte, was das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage erfordere, dürften sie hiermit nicht durchdringen können. Bei § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO handelt es sich, anders als bei § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO, nicht um eine Ermächtigung der Straßenverkehrsbehörden, aus eigenen (intrinsischen) straßenverkehrsrechtlichen (Gefahrenabwehr-)Erwägungen heraus die nach ihrem Ermessen notwendigen Maßnahmen zu treffen. Vielmehr beruhen die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen, zu denen § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO ermächtigt, auf einer von außen an die Straßenverkehrsbehörden herangetragenen, extrinsischen Motivation, indem sie eine dienende Funktion zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfüllen. Diese extrinsische Motivation belegt das Erfordernis eines Einvernehmens mit der Willensbildung in der Gemeinde nach § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO.

Dabei enthält § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO für extrinsisch motivierte Erprobungsmaßnahmen zwar einerseits keine Privilegierung, wie sie § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO für intrinsisch motivierte Erprobungsmaßnahmen vorhält. Andererseits beschränkt § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO die Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung aber nicht auf Maßnahmen, die nach der Willensbildung in Gemeinde bereits auf Dauer angelegt sind. Erprobungen sind auch insoweit nicht ausgeschlossen.

Soweit verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne von § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO voraussetzen, dass ein städtebauliches Verkehrskonzept bereits vorhanden ist, bestehen nach dem im hiesigen Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes anzulegenden Prüfungsmaßstab ebenfalls keine durchgreifenden Bedenken.

Ein derartiges Verkehrskonzept muss jedenfalls – erstens – hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden. Es muss – zweitens – von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein und, soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es – drittens – den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(züge) entlastet und welche neuen Straßen(züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können (BVerwG, Urt. v. 20.4.1994, 11 C 17/93, BVerwGE 95, 333, juris Rn. 22).

Dass diese Voraussetzungen nicht erfüllt wären, haben die Antragsteller nicht mit dem erforderlichen hohen Maß an Wahrscheinlichkeit glaubhaft gemacht. Die Antragsgegnerin dürfte das städtebauliche Verkehrskonzept, dessen Unterstützung die Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde vorliegend dienen sollen, hinreichend konkret dargestellt haben. Sie hat die städtebauliche Zielsetzung beschrieben, den Volksdorfer Ortskern als autoarmes Quartier zu gestalten und insbesondere durch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs im Projektgebiet der „Flaniermeile Volksdorf“ die Aufenthalts- und Lebensqualität zu erhöhen. Dabei hat sie insbesondere auch konkret dargelegt, wie der vorübergehende Wegfall der 68 öffentlichen Parkplätze im Projektgebiet durch den im näheren Umkreis vorhandenen Parkraum kompensiert werden kann. Die entsprechenden planerischen Überlegungen der Antragstellerin dürften der Sache nach

nicht zu beanstanden sein. Das Verkehrskonzept wurde schließlich von der Bezirksversammlung Wandsbek als dem für die Willensbildung zuständigen Organ beschlossen.

2. Darüber hinaus haben die Antragsteller bei summarischer Prüfung nach dem für eine Vorwegnahme der Hauptsache erforderlichen Maßstab (siehe oben unter 1.) auch das Vorliegen eines Anordnungsgrundes nicht glaubhaft gemacht. Ihnen im Falle des Abwartens der Hauptsache drohende schwere und unzumutbare, nachträglich nicht mehr zu beseitigende Nachteile haben die Antragsteller nicht hinreichend dargelegt. Sie verweisen lediglich pauschal auf bei Durchführung der Maßnahme zu erwartende Gewinneinbußen von 30-40 %, ohne diese Erwartung näher zu substantiieren. Dieser pauschale Vortrag kann jedoch gerade aufgrund des nur vorübergehenden Charakters der streitgegenständlichen Maßnahme die Annahme eines drohenden schweren und unzumutbaren Nachteils nicht begründen.

IV.

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 52 Abs. 2 GKG und ergeht in Anlehnung an Ziffer 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, wobei der Auffangwert von 5.000 Euro hinsichtlich des Interesses jedes Antragstellers im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes in Ansatz gebracht und angesichts der begehrten Vorwegnahme der Hauptsache von einer hälftigen Reduzierung des Streitwertes abgesehen wird.