



Verwaltungsgericht Hamburg

Beschluss

.....

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 15, am 27. Januar 2020

beschlossen:

Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs vom 5. Dezember 2019 gegen die Aufstellung der Verkehrszeichen VZ 242 nach Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO im Projektgebiet „Ottensen macht Platz“ wird angeordnet.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragsgegnerin nach einem Streitwert von 5.000 €.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten und sonst von der Entscheidung Betroffenen die Beschwerde an das Hamburgische Oberverwaltungsgericht zu. Sie ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe des Beschlusses schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – in elektronischer Form beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Die Beschwerdefrist wird auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, schriftlich oder in elektronischer Form (s.o.) eingeht.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, schriftlich oder in elektronischer Form (s.o.) einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern ist oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen.

Eine Beschwerde in Streitigkeiten über Kosten, Gebühren und Auslagen ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt.

Der Beschwerde sowie allen Schriftsätzen sollen – sofern sie nicht in elektronischer Form eingereicht werden – Abschriften für die Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

Hinsichtlich der Festsetzung des Streitwertes steht den Beteiligten die Beschwerde an das Hamburgische Oberverwaltungsgericht zu. Die Streitwertbeschwerde ist schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle oder in elektronischer Form (s.o.) beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Sie ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt hat, einzulegen.

Soweit die Beschwerde gegen die Streitwertfestsetzung nicht durch das Verwaltungsgericht zugelassen worden ist, ist eine Beschwerde gegen die Streitwertfestsetzung nur gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt.

Gründe:

I.

Der Antragsteller wendet sich im Eilverfahren gegen die im Rahmen des Projekts „Ottensen macht Platz“ dort für ein halbes Jahr probeweise eingerichtete Fußgängerzone.

Ausgangspunkt der Einrichtung dieser Fußgängerzone ist die finanziell geförderte Beteiligung an dem EU-Forschungsprojekt „Cities4People“, einem Pilotprojekt zur Verbesserung der städtischen Mobilität durch die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und zur Steigerung der Lebensqualität in Städten, an dem unter anderem auch das Bezirksamt Altona teilnimmt. Dabei werden in verschiedenen Städten Europas unter Beteiligung der Bürger neue Verkehrskonzepte und Nutzungsszenarien für den öffentlichen Verkehrsraum entwickelt und erprobt. Auf Basis von in diesem Projekt entwickelten Ideen entstand das eigenständige Projekt „Ottensen macht Platz“, bei welchem verschiedene Vorschläge und Wünsche der Bürger, unter anderem nach einer Begrenzung des motorisierten Straßenverkehrs zugunsten von Fußgängern und Radfahrern, im Projektgebiet im Altonaer Stadtteil Ottensen umgesetzt werden sollten.

Am 28. März 2019 beschloss die Bezirksversammlung Altona, das Zentrum des Stadtteils Ottensen zu Erprobungszwecken ab September 2019 für einen Zeitraum von zunächst sechs Monaten bis auf wenige Ausnahmen vom Individualverkehr zu befreien und in eine Fußgängerzone zu verwandeln. Ausgenommen von dem Durchfahrtsverbot sind unter anderem der gewerbliche Lieferverkehr in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 11:00 Uhr und Personen, denen eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde. Eine solche kann insbeson-

dere an Inhaber privater Stellplätze im Projektgebiet erteilt werden. Nach den Bezirkswahlen im Mai 2019 wurde diese Entscheidung mit Beschluss vom 20. Juni 2019 bestätigt. Begründet wurden die Beschlüsse mit der zunehmenden Verkehrsbelastung in Ottensen. Der motorisierte Individualverkehr gerate zunehmend in Konflikt mit anderen Nutzern des öffentlichen Raums. Eine Neuaufteilung, die den Autoverkehr zugunsten anderer Nutzungen weitgehend heraushalte, würde mehr Raum für Anwohner und Besucher des Quartiers schaffen.

Mit der Evaluation des Projekts wurde das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg (TUHH) beauftragt. Ermittelt werden sollen unter anderem die Auswirkungen auf Geschäfte und Gastronomiebetriebe, auf die Verkehrssituation, die Aufenthaltsqualität und auf die Zufriedenheit der Betroffenen mit der neuen Nutzung des öffentlichen Straßenraums. Noch vor dem Ende des Projektzeitraums am 29. Februar 2020 soll eine Entscheidung über eine (dauerhafte) Verlängerung getroffen werden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten, Ziele und Hintergründe des Projekts „Ottensen macht Platz“ wird auf die Angaben und Unterlagen der Internetpräsenz unter www.ottensenmachtplatz.de Bezug genommen, die von dem für das Projekt zuständigen Bezirksamt Altona betrieben wird.

Am 19. August 2019 erließ das Polizeikommissariat 21 als Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 Abs. 1 Satz 6 StVO die straßenverkehrsbehördliche Anordnung „für alle Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen, die aus Anlass der Verkehrsführung/Pilotprojektes erforderlich werden“. Grundlage sei der bei der Antragsgegnerin eingereichte Verkehrszeichenplan des Büros XX. Am 22. August 2019 folgten mehrere straßenverkehrsbehördliche Anordnungen für Sperrungen sowie Asphalt- und Markierungsarbeiten.

Seit dem 1. September 2019 ist das Zentrum von Ottensen durch mehrere Schilder des Verkehrszeichens 242 als Fußgängerzone ausgewiesen. Hierdurch entfallen 246 Parkplätze auf öffentlichen Wegeflächen. Zusätzlich wurden die Zusatzzeichen „Radverkehr und Taxi frei“, „Lieferverkehr frei 23 – 11 h“ sowie „Zufahrt nur mit Ausnahmegenehmigung frei“ aufgestellt. Die vom Projektgebiet erfassten Straßenzüge lassen sich der nachfolgenden Übersicht entnehmen.



Der Antragsteller ist Miteigentümer des Grundstücks XX, welches im Projektgebiet „Ottensen macht Platz“ liegt. Auf dem Grundstück befindet sich XX. Im Souterrain des Hauses betreibt der Antragsteller eine XX. Im Hinterhof befinden sich XX überwiegend vermietete Stellplätze für Kraftfahrzeuge.

Der xx beim Betrieb seines Geschäfts auf Hilfe angewiesene Antragsteller beantragte u.a. mit Schreiben vom 5. Oktober 2019 beim Bezirksamt Altona die Erteilung von zehn Ausnahmegenehmigungen für namentlich benannte Personen und ihre Kraftfahrzeuge, um diesen die Einfahrt in das Projektgebiet zu erlauben, wo sie abends auf seinem Grundstück als Zweitnutzer der privaten Stellflächen parken könnten. Diese unterstützten ihn bei den abendlichen Veranstaltungen.

Mit mehreren Schreiben aus dem November 2019 teilte das Bezirksamt Altona dem Antragsteller mit, dass eine Reihe weiterer Angaben für die Bearbeitung seines Antrags erforderlich seien und wies ihn darauf hin, dass seine Ausführungen für die Erteilung der begehrten Ausnahmegenehmigungen bisher nicht ausreichten.

Mit Schreiben vom 8. November 2019 bat der Antragsteller die Antragsgegnerin darum, ihm die rechtliche Grundlage und die Ziele des Projekts mitzuteilen. Mit Antwortschreiben vom 20. November 2019 teilte das Bezirksamt Altona mit, dass es zusammen mit den zuständigen Fachbehörden aufgrund zweier Beschlüsse der Bezirksversammlung aufgefordert worden sei, das Projekt „Ottensen macht Platz – Flanierquartier auf Zeit“ ab dem 1. September 2019 umzusetzen. Aus den Sitzungsunterlagen der Bezirksversammlung sowie den weiteren Informationen auf der Internetpräsenz des Projekts würden auch die Ziele des Projekts deutlich. Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Planungen, welche auf Basis der Beschlüsse der Bezirksversammlung durchgeführt würden, sei eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung der örtlichen Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO. Diese Norm sei erlassen worden, um das Verkehrsverhalten und verkehrsregelnde Maßnahmen zu erproben und zu erforschen. Mit der Evaluierung des Projekts sei die Technische Universität Hamburg beauftragt worden. Eine Befragung der Gewerbetreibenden im Projektgebiet sei für Januar 2020 vorgesehen.

Gegen die Verkehrszeichen, die das Projektgebiet als Fußgängerzone ausweisen, legte der Antragsteller mit Schreiben vom 5. Dezember 2019 Widerspruch ein.

Noch am gleichen Tag hat der Antragsteller das Gericht um einstweiligen Rechtsschutz ersucht: Die Ausweisung des Projektgebiets durch Verkehrsschilder als Fußgängerzone sei formell und materiell rechtswidrig und greife in seine Berufsausübungsfreiheit und den Schutz seines Eigentums, insbesondere seinen Anliegergebrauch, ein. Die formelle Rechtswidrigkeit der Ausweisung als Fußgängerzone ergebe sich bereits aus der fehlenden Zuständigkeit des Bezirksamts Altona. Für das Ergreifen von Maßnahmen nach § 45 StVO seien der Landesbetrieb Verkehr sowie die Polizei als Teil der Innenbehörde zuständig. Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung sei trotz mehrfacher Anforderung nicht vorgelegt worden. Auch die materiellen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO lägen nicht vor. Verkehrsbeschränkungen zu Erprobungs- und Forschungszwecken seien nur in Fällen vorgesehen, in denen eine konkrete Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung vorliege und noch zu klären sei, welche Maßnahmen zur Abwehr der Gefahr geeignet und erforderlich seien. Verkehrsversuche müssten zudem zur Erreichung des angestrebten Ermittlungszieles geeignet und erforderlich sein. Weder liege eine konkrete Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung vor, noch sei erkennbar, welche konkreten Ermittlungsziele dem Verkehrsversuch zugrunde lägen und aus welchen Gründen sich die getroffene Maßnahme im Hinblick darauf als geeignet oder erforderlich erweise. Die Einrichtung des Projektgebietes sei erkennbar mit einer anderen Zweckrichtung erfolgt und

lasse sich nicht mit den Voraussetzungen der Ermächtigungsnorm in Einklang bringen. Den Ausführungen des Bezirksamts Altona lasse sich zu diesen Punkten nichts entnehmen.

Die angegriffene Maßnahme betreffe ihn schwerwiegend. xx. Nicht nur er, sondern auch eine Reihe anderer Gewerbetreibender seien von der Maßnahme ernsthaft in ihrer Existenz bedroht, wie eine private Umfrage unter Gewerbetreibenden gezeigt habe.

Der Antragsteller beantragt,

die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs vom 5. Dezember 2019 gegen die Aufstellung der Verkehrszeichen VZ 242 gemäß Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO im Projektgebiet „Ottensen macht Platz“ anzuordnen,

hilfsweise, das Projektgebiet um xx zu verkleinern.

Die Antragsgegnerin beantragt,

den Antrag abzulehnen.

Mit Schriftsatz vom 15. Januar 2020 tritt sie dem Begehren entgegen und führt im Wesentlichen aus: Der Antrag sei bereits unzulässig, da dem Antragsteller das Rechtsschutzbedürfnis fehle. Der Antragsteller habe sein Widerspruchsrecht nach Treu und Glauben verwirkt. Sein Widerspruch gegen die Verkehrszeichen sei offensichtlich unzulässig, da das Projekt bereits lange im Voraus angekündigt worden sei und die Antragsgegnerin mit einem erst im Dezember 2019 eingelegten Widerspruch nicht mehr habe rechnen müssen, da das Projekt schon am 29. Februar 2020 ende. Müsste das Projekt bereits jetzt vorzeitig beendet werden, könne dies zu Verkehrsgefährdungen und Protesten führen. Die dafür aufgewendeten Mittel würden sich nicht amortisieren und zudem würde eine vorzeitige Beendigung die Verstetigung des Verkehrsversuchs unterbrechen, sodass die dafür vorgenommenen Einbauten im Straßenraum zuerst entfernt und später wieder eingebaut werden müssten. Es handele sich hier um eine Vorwegnahme der Hauptsache, die nur bei erheblichen Erfolgsaussichten zulässig sei.

Der Antrag sei überdies unbegründet, da die auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO fußende Maßnahme formell und materiell rechtmäßig sei. Die Aufstellung der Verkehrszeichen sei

von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angeordnet worden. Die Antragsgegnerin habe ein durch den Verkehrsversuch zu erreichendes konkretes Ermittlungsziel benannt. Ziel des Projekts sei in erster Linie die Erforschung des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsabläufe im Projektgebiet. Es solle ermittelt werden, wie der Vorrang der Fußgänger sich auf das Verhalten im Straßenraum, Nutzungskonflikte sowie das Verkehrsaufkommen in den umliegenden Straßenräumen auswirke. Darüber hinaus solle die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Lebensqualität erhöht werden. Die Einrichtung der Fußgängerzone sei auch geeignet und erforderlich, um dieses Ermittlungsziel zu erreichen. Ferner seien die Auswirkungen der Fußgängerzone auf die Belange des Straßenverkehrs, der Verkehrsteilnehmer und der Anlieger ermessensfehlerfrei berücksichtigt worden. Entgegen der Ansicht des Antragstellers setze eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO auch keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs voraus. Zudem könne eine Gefahrenlage für eine Metropole wie Hamburg abstrakt-generell als gegeben unterstellt werden, ohne dass es dafür eines weiteren Nachweises bedürfe. Dies entspreche auch dem Willen des Gesetzgebers, der den Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO im Rahmen einer unmittelbar bevorstehenden StVO-Novelle klarstellen wolle. Insofern sei eine kurzfristige gerichtliche Entscheidung auch nicht zielführend, da die Antragsgegnerin die Einrichtung der Fußgängerzone nach der erfolgten Änderung der StVO auf Grundlage des geänderten § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO ohnehin erneut anordnen könne.

Auch der Hilfsantrag sei unbegründet. Dem Antragsteller fehle es schon an einem subjektiv-öffentlichen Recht auf Vornahme straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen bzw. auf eine Verkleinerung der Fußgängerzone. Der lediglich pauschale und ohne weitere Nachweise erfolgte Vortrag des Antragstellers hinsichtlich der Beeinträchtigung seines Gewerbebetriebs begründe auch nicht die für einen Eilantrag erforderliche Dringlichkeit.

Das Bundesverkehrsministerium plant eine Änderung der StVO, der Entwurf hierfür wurde dem Bundesrat am 6. November 2019 (S. 13 d. Drs.) vorgelegt (BR-Drs. 591/19). Durch die geplanten Änderungen solle u.a. der Handlungsspielraum der Straßenverkehrsbehörden durch Erweiterung der derzeitigen Erprobungsklausel im § 45 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StVO vergrößert werden. Die neue Nr. 7 des § 45 Abs. 9 Satz 4 nehme Verkehrsversuche von der Regelung des § 45 Abs. 9 Satz 3 aus. Beschränkungen des fließenden Verkehrs im Rahmen der Erprobung verkehrsregelnder oder -sichernder Maßnahmen bedürften damit nicht mehr des Nachweises und einer aufwändigen Begründung einer besonderen örtlichen

Gefahrenlage (nach der Rechtsprechung eine um ca. 2/3 gesteigerte Gefahrenlage) für eines der in § 45 genannten Rechtsgüter (*BR-Drs. 591/19 S. 2, 22 und 101*). Am 30. Januar 2020 soll der Entwurf in der 994. Sitzung des Ausschusses für Innere Angelegenheiten beraten werden.

Die Sachakten der Antragsgegnerin haben dem Gericht vorgelegen.

II.

Der Antrag hat Erfolg.

Er ist zulässig (1.) und in der Sache begründet (2.).

1. Der Antrag ist statthaft (a.). Der Antragsteller ist zudem antragsbefugt (b.) und es fehlt ihm nicht am Rechtsschutzbedürfnis (c.).

a. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen die Verkehrszeichen ist nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 VwGO statthaft. Die angegriffenen Verkehrszeichen stellen Verwaltungsakte mit Dauerwirkung in Form einer Allgemeinverfügung gemäß § 35 Satz 2 HmbVwVfG dar. Widerspruch und Klage hiergegen entfalten keine aufschiebende Wirkung, da die Verkehrszeichen analog § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO unaufschiebbaren Anordnungen und Maßnahmen von Polizeibeamten gleichstehen und kraft Gesetzes sofort vollziehbar sind.

b. Der Antragsteller ist auch antragsbefugt. Die mögliche Betroffenheit des Antragstellers, der Miteigentümer des im Projektgebiet liegenden Grundstücks XX ist und dort ein Gewerbe betreibt, ergibt sich bereits daraus, dass die eingerichtete Fußgängerzone seinen gesteigerten Gemeingebrauch an der gesperrten Straße dadurch beschränkt, dass sie ein Anfahren seines Grundeigentums und seines Geschäfts mit dem Pkw durch Hilfskräfte, XX, Kunden, Besucher und Lieferanten verhindert und er diese Straße damit nur noch eingeschränkt für seine Verkehrsbedürfnisse nutzen kann (*vgl. VG Hamburg, Beschluss vom 16.5.2019, 15 E 1775/19, juris Rn. 36, 46*).

c. Dem Antrag fehlt auch nicht das erforderliche Rechtsschutzbedürfnis. Der Widerspruch des Antragstellers vom 5. Dezember 2019 erfolgte fristgerecht. Die Widerspruchsfrist beträgt bei Verkehrszeichen mangels einer Rechtsmittelbelehrung gemäß §§ 58 Abs. 2, 70 Abs. 2 VwGO ein Jahr und beginnt für einen Verkehrsteilnehmer mit dem Zeitpunkt, in dem er zum ersten Mal auf das Verkehrszeichen trifft (*BVerwG, Urteil vom 23.09.2010, 3 C 37/09, juris Rn. 13*). Unabhängig vom genauen Zeitpunkt der Kenntnisnahme der am 1. September 2019 aufgestellten Schilder durch den Antragsteller war diese Frist im Dezember 2019 noch nicht abgelaufen.

Das Widerspruchsrecht des Antragstellers ist auch nicht verwirkt. Die Verwirkung eines Rechts setzt außer der Untätigkeit des Berechtigten während eines längeren Zeitraums voraus, dass besondere Umstände hinzutreten, welche die verspätete Geltendmachung als Verstoß gegen Treu und Glauben erscheinen lassen. Das ist insbesondere der Fall, wenn der Verpflichtete infolge eines bestimmten Verhaltens des Berechtigten darauf vertrauen durfte, dass dieser das Recht nach so langer Zeit nicht mehr geltend machen würde (Vertrauensgrundlage), der Verpflichtete ferner drauf vertraut hat, dass das Recht nicht mehr ausgeübt werde (Vertrauenstatbestand) und sich infolgedessen in seinen Vorkehrungen und Maßnahmen so eingerichtet hat, dass ihm durch die verspätete Durchsetzung des Rechts ein unzumutbarer Nachteil entstünde (*BVerwG, Beschluss vom 11.9.2018, BVerwG 4 B 34.18, juris Rn. 14 f.; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24.10.2019, OVG 10 B 2.15, juris Rn. 69*).

Diese Voraussetzungen liegen nicht vor. Dahinstehen kann, ob ein nach rund drei Monaten eingelegter Widerspruch überhaupt das erforderliche Zeitmoment erfüllt. Denn es fehlt jedenfalls die nötige Vertrauensgrundlage, aufgrund derer die Antragsgegnerin darauf hätte vertrauen dürfen, dass der Antragsteller von seinem Widerspruchsrecht keinen Gebrauch mehr machen würde. Bereits mit Schreiben vom 5. Oktober 2019 beantragte er unter Verweis auf die seinem Betrieb durch die Fußgängerzone entstehenden Schwierigkeiten zunächst die Erteilung mehrerer Ausnahmegenehmigungen. Mit Schreiben vom 8. November 2019 wandte er sich wiederum unter Verweis auf ihm und weiteren Gewerbebetrieben durch die Fußgängerzone entstehende wirtschaftliche Schwierigkeiten an die Antragsgegnerin. Er bat sie um Mitteilung einer Rechtfertigung der Planung und schriftliche Darlegung der zwischen den verschiedenen widerstreitenden Interessen getroffenen Abwägung. Unter anderem aufgrund von Planungsunsicherheiten im Projektgebiet fühle er sich aufgefordert, weitere Schritte einzuleiten. Ferner übermittelte er der Antragsgegnerin eine kritische Auswertung der von der Initiative „Ottensen bewegt“ in Eigenregie durchgeführten Befragung

von Anwohnern und Unternehmern im Projektgebiet hinsichtlich ihrer Zufriedenheit mit dem Projekt und der wirtschaftlichen Auswirkungen auf die an der Umfrage teilnehmenden Betriebe. Daraufhin teilte die Antragsgegnerin ihm mit Schreiben vom 20. November 2019 die rechtliche Grundlage der Maßnahme mit und informierte ihn darüber, dass auch in Kenntnisnahme seiner Einwände derzeit keine grundlegenden Änderungen an dem Projekt geplant seien.

Der Antragsteller hat somit zu keinem Zeitpunkt den Eindruck erweckt, der Maßnahme zuzustimmen oder auf sein Widerspruchsrecht zu verzichten. Es kann ihm insbesondere nicht zum Nachteil gereichen, wenn er vor Einlegung des Widerspruchs eine gewisse Zeit verstreichen ließ, um die ab September 2019 in der Praxis eintretenden Veränderungen für seinen Geschäftsbetrieb zu beobachten und zu bewerten sowie nach Mitteilung der Rechtsgrundlage des Projekts am 16. Oktober 2019 zunächst rechtlichen Rat einzuholen und ein rechtliches Vorgehen zu prüfen.

2. Der Antrag ist auch in der Sache begründet.

Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers war anzuordnen, denn das Aussetzungsinteresse des Antragstellers überwiegt das öffentliche Vollzugsinteresse.

Nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 VwGO kann das Gericht in den Fällen, in denen die aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen – wie hier analog § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO – kraft Gesetzes ausgeschlossen ist, deren aufschiebende Wirkung anordnen. Dabei ist das Interesse des Antragstellers am Suspensiveffekt seines Rechtsbehelfs mit dem öffentlichen Interesse am Sofortvollzug abzuwägen.

Nach der im Eilverfahren allein möglichen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage ergeben sich hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass die in Umsetzung der verkehrsbehördlichen Anordnung vom 19. August 2019 erfolgte Aufstellung der Verkehrszeichen zur Einrichtung einer Fußgängerzone rechtswidrig ist und den Antragsteller in seinen Rechten verletzt. Unter diesen Umständen überwiegt im Rahmen der gebotenen Interessenabwägung das Suspensivinteresse des Antragstellers gegenüber dem Vollzugsinteresse der Antragsgegnerin.

Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass die Eilsache hier die Hauptsache praktisch vorwegnimmt. Denn die probeweise Einrichtung der Fußgängerzone dürfte für

den verbleibenden Versuchszeitraum von etwas über einem Monat separat später nicht mehr sinnvoll nachgeholt werden können. Eine solche Vorwegnahme der Hauptsache ist nur zulässig, wenn sie zur Gewährung effektiven Rechtsschutzes gemäß Art. 19 Abs. 4 GG notwendig ist und wenn außerdem ein hoher Grad an Wahrscheinlichkeit für einen Erfolg im Hauptsacheverfahren spricht (vgl. *VG Regensburg, Beschluss vom 15.3.2019, RN 5 S 19.189, juris Rn. 29 m.w.N.; Kopp/Schenke, VwGO, 25. Auflage 2019, § 80 Rn. 156*). Dies ist hier der Fall.

Die probeweise Einrichtung der Fußgängerzone ist mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtswidrig, weil es für die hiermit verbundenen Eingriffe in Anliegerrechte keine tragfähige gesetzliche Grundlage gibt (a.). Auch hat der Antragsteller ein rechtlich schützenswertes Aussetzungsinteresse, welches das öffentliche Interesse an der regulären Beendigung des Verkehrsversuchs überwiegt (b.).

a. Die probeweise Einrichtung der streitbefangenen Fußgängerzone in Ottensen stellt voraussichtlich einen rechtswidrigen hoheitlichen Eingriff in grundrechtlich geschützte Rechtspositionen des Antragstellers dar.

Ein solcher Eingriff bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Denn die probeweise eingerichtete Fußgängerzone beschränkt in nicht unerheblicher Weise die Nutzung des Grundstücks des Klägers (Art. 14 Abs. 1 GG) und die Ausübung seines Gewerbes (Art. 12 Abs. 1 GG).

Die Antragsgegnerin hat die Maßnahme auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO gestützt, welcher seine Ermächtigungsgrundlage in § 6 Abs. 1 Nr. 16 StVG hat. Darin wird der Erlass von Rechtsverordnungen über die Beschränkung des Straßenverkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Regelungen und Maßnahmen erlaubt. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung dieser Norm liegen jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht vor. Auch ist nichts dafür ersichtlich, dass die angegriffene Maßnahme derzeit auf einer anderen rechtlichen Grundlage zulässig wäre.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO dürfte als Rechtsgrundlage für die Erprobung der angegriffenen Fußgängerzone ausscheiden, weil die Norm im Falle einer Beschränkung des fließenden Verkehrs das Bestehen einer qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3

StVO voraussetzt (aa.). Eine qualifizierte Gefahrenlage in diesem Sinne liegt im Projektgebiet in Ottensen aber nicht vor (bb.).

aa. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO setzt in gleicher Weise wie die Generalklausel des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs oder sonstige durch § 45 StVO geschützte Rechtsgüter voraus.

Bereits die Entstehungsgeschichte der 1980 in Kraft getretenen gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage für diese Vorschrift, § 6 Abs. 1 Nr. 16 StVG, weist auf das Gefahrerfordernis hin. Ausdrücklich nennt der Gesetzgeber die Verkehrssicherheit als Zielrichtung der Vorschrift (*BT-Drs. 8/3150, S. 10*). Erfasst werden sollten Fälle, in denen nicht die Frage zweifelhaft ist, ob überhaupt eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs vorliegt, sondern solche, in denen noch geklärt werden muss, welche Maßnahmen zur Abwehr dieser Gefahr geeignet und erforderlich sind (*VG München, Urteil vom 6.7.2017, juris Rn. 39; Rebler in: Lütkes/Bachmeier/Müller/Rebler, Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht, 325. Lieferung, Stand 12/2019, § 45 StVO Rn. 64*).

Entsprechend gingen Teile der Rechtsprechung und Literatur unter Bezugnahme auf die Entstehungsgeschichte der Verordnungsnorm und ihre gesetzliche Grundlage bereits von Anbeginn an von einem Gefahrerfordernis aus (*ausführlich hierzu: OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 19.12.1995, 25 B 2750/95, juris Rn. 7 ff.; zustimmend VG München, Beschluss vom 14.1.1997, M 6 E 96.5970, juris Rn. 35; VG Koblenz, Urteil vom 19.4.1993, 3 K 748/92.KO, DAR 1993, 310, 311; Ruder, VBIBW 1995, 337 ff. mit Verweis auf Steiner, NJW 1993, S. 3161*).

Jedenfalls aber mit der Schaffung des durch die 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997 eingefügten § 45 Abs. 9 StVO dürfte die

Notwendigkeit des Vorliegens einer besonderen Gefahrenlage keinen Zweifeln mehr begegnen. Nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs – wie sie hier in Form der Anordnung der Fußgängerzone vorliegen – nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Mit der Anfügung von § 45 Abs. 9 StVO ist § 45 Abs. 1 StVO zwar modifiziert und konkretisiert, aber nicht ersetzt worden. Aus dessen Wortlaut und dem systematischen Verhältnis von § 44 StVO (sachliche Zuständigkeit) und § 45 StVO (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) ergibt sich, dass es sich bei § 45 Abs. 9 StVO nicht um eine bloße Zuständigkeitsregelung handelt, sondern dass dort die materiellen Voraussetzungen für die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen geregelt werden (*m.w.N. BVerwG, Beschluss vom 3.5.2011, 3 B 91/10, juris Rn. 4*). Als in Bezug auf Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs speziellere Regelung konkretisiert und verdrängt § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO in seinem Anwendungsbereich die allgemeine Regelung in § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO (*vgl. BVerwG, Urteil vom 23.9.2010, 3 C 37/09, juris Rn. 25 zu § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO a.F., welcher dem heutigen § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO entspricht*). § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO findet dabei grundsätzlich auf alle Beschränkungen und Verbote nach § 45 Abs. 1 StVO Anwendung, d.h. sowohl auf solche nach Satz 1 als auch solche nach Satz 2 (*speziell bzgl. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO vgl. VG Mainz, Beschluss vom 23.7.2018, 3 L 619/18.MZ, juris Rn. 8; VG Bayreuth, Beschluss vom 9.4.2018, B 1 S 18.52, juris Rn. 26; VG München, Urteil vom 6.7.2017, M 23 K 16.1305, juris Rn. 40; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 22.10.2003, 8 B 468/03, juris Rn. 12*).

Soweit die Antragsgegnerin ihre gegenteilige Rechtsmeinung auf zwei obergerichtliche Entscheidungen aus den Jahren 1992 und 1994 (*VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 26.10.1994, 5 S 2344/94, juris Rn. 19 ff.; Hessischer VGH, Beschluss vom 19.10.1992, 2 TH 246/92, juris Rn. 53,54*) stützt, ist dies damit nicht weiterführend. Denn diese Entscheidungen konnten die Verordnungsnovelle aus dem Jahr 1997 noch nicht berücksichtigen. Zudem fehlt es beiden Entscheidungen an einer vertieften Auseinandersetzung mit der Frage, ob die Ermächtigung aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO eine konkrete Gefahr voraussetzt.

Schließlich sprechen auch systematische Erwägungen für das Erfordernis einer qualifizierten Gefahrenlage. So ergibt sich dieses aus einem Umkehrschluss zu § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO. Darin hat der Ordnungsgeber eine Reihe verkehrsrechtlicher Anordnungen aufgelistet, die von den Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ausgenommen sind, da sie regelmäßig nicht der Abwendung einer konkreten Gefahr dienen. Hierzu zählt die Anordnung von Fahrradstraßen nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 StVO oder von Tempo 30-Zonen nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 StVO. Die Erprobung einer Fußgängerzone zählt bisher jedoch nicht dazu. Vielmehr soll erst mit der vom Bundesverkehrsministerium geplanten künftigen Änderung der StVO der Handlungsspielraum der Straßenverkehrsbehörden durch Schaffung einer weiteren Ausnahmeregelung in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO für Verkehrsversuche nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Var. 2 StVO dahingehend erweitert werden. Nach dem Willen des Ordnungsgebers sollen Beschränkungen des fließenden Verkehrs im Rahmen der Erprobung verkehrsregelnder oder -sichernder Maßnahmen in Zukunft nicht mehr des Nachweises und einer Begründung einer besonderen örtlichen Gefahrenlage für eines der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter bedürfen (*vgl. BR-Drs. 591/19 vom 7.11.2019, S. 2 und 101*). Für den zu entscheidenden Fall kommt diese Verordnungsnovelle zu spät.

Entgegen der Ansicht der Antragsgegnerin entsteht auch kein Wertungswiderspruch, weil die Verkehrsbehörden nach § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 StVO die notwendigen Anordnungen zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen treffen dürfen und hierfür, anders als nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO, keine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gefordert wird. Denn bei der dauerhaften Einrichtung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen handelt es sich um einen im Kern straßenrechtlichen Vorgang, in dem die Straßenverkehrsbehörde letztlich nur vollziehend tätig ist. Der auf Dauer angelegten straßenverkehrsrechtlichen Einrichtung eines Fußgängerbereichs hat die Widmung nach dem Straßenrecht und – sofern es sich um bereits uneingeschränkt dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen handelt – die nachträgliche Einschränkung der Widmung durch Teileinziehung vorauszu-gehen. Diese lokale planerische Entscheidung einschließlich einer umfassenden Abwägung der betroffenen Interessen hat der örtliche Planungsträger bereits im Vorfeld der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung zu treffen.

Der Begriff „Kennzeichnung“ in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 StVO soll dabei nach den Gesetzesmaterialien (*BT-Drs. 8/3150, S. 10 zu dessen Ermächtigungsgrundlage in § 6 Abs. 1 Nr.*

15 StVG) deutlich machen, dass den Straßenverkehrsbehörden nicht die Befugnis eingeräumt werden soll, zu entscheiden, ob Fußgängerbereiche oder eine verkehrsberuhigte Zone eingerichtet werden sollen. Von der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden ist vielmehr allein die Frage, wie der verbleibende Verkehr in diesen Bereichen in Vollzug der städteplanerischen Entscheidung zu regeln ist. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 StVO erleichtert damit nur die Publikation der getroffenen straßenrechtlichen Entscheidung, ermächtigt aber nicht selbst zur Einrichtung von Fußgängerbereichen (*Rebler in: Lütkes/Bachmeier/Müller/Rebler, Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht, 325. Lieferung, Stand 12/2019, § 45 StVO Rn. 82*). In gleicher Weise ist die Straßenverkehrsbehörde auch, wie hier bereits der Wortlaut erkennen lässt, in Fällen des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO nur unterstützend tätig, da die dort angesprochene geordnete städtebauliche Entwicklung ein Verkehrskonzept bzw. Lärmschutz- oder Luftreinhaltepläne voraussetzen, die nicht in die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörde fallen (*BVerwG, Urteil vom 20.4.1994, 11 C 17/93, BVerwGE 95, 333 ff., juris Rn. 22*).

bb. Eine qualifizierte Gefahrenlage liegt im Projektgebiet in Ottensen nicht vor.

§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO setzt eine konkrete Gefahrenlage voraus, die erstens auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und zweitens das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter, insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern oder öffentliches und privates Sacheigentum, erheblich übersteigt und sich damit als „qualifizierte Gefahrenlage“ darstellt (*BVerwG, Urteil vom 18.11.2010, 3 C 42/09, juris Rn. 25, und Urteil vom 23.9.2010, 3 C 37.09, juris Rn. 27*). Die danach erforderliche qualifizierte Gefahrenlage bestimmt sich nicht allein nach der Verkehrsdichte im fraglichen Bereich, sondern wird von einer Gemengelage verschiedener Faktoren beeinflusst, so unter anderem von der Breite und dem Ausbauzustand der für den Fahrzeug- und Fußgängerkehr zur Verfügung stehenden Fläche, den Ausweichmöglichkeiten, der Inanspruchnahme von Flächen durch parkende Fahrzeuge und deren Auswirkungen auf den Verkehr, der Übersichtlichkeit der Streckenführung, der Verteilung des Verkehrs über den Tag und dem Anteil des Schwerlastverkehrs (*BVerwG, Beschluss vom 23.4.2013, 3 B 59/12, juris Rn. 9; VG Neustadt, Urteil vom 20.5.2019, 3 K 272/18.NW, juris Rn. 30*).

Für das Vorliegen einer diesen Anforderungen genügenden Gefahrenlage ist im vorliegenden Fall nichts ersichtlich. Zwar wird das Projektgebiet im Stadtteil Ottensen von mehreren Straßen durchzogen, in denen neben dem motorisierten Individualverkehr aufgrund der

dichten Wohnbebauung und zahlreicher Geschäfte auch viele Fußgänger und Radfahrer auf engem Raum verkehren. Es fehlen jedoch Nachweise dafür, dass es aufgrund dessen zu einer deutlich erhöhten Gefährdung von Personen oder Sacheigentum gekommen wäre. Entsprechend standen bei der probeweisen Einrichtung der Fußgängerzone vor allem stadtplanerische Erwägungen im Vordergrund, wie sich aus der Entstehungsgeschichte des Projektes „Ottensen macht Platz“ und den dazu veröffentlichten Materialien ergibt. Erprobt werden sollte eine Maßnahme zur Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Viertel.

Eine nach Ansicht der Antragsgegnerin mögliche „abstrakt-generelle“ Annahme einer besonderen örtlichen Gefahrenlage in größeren Metropolen ohne weitere Nachweise wird den rechtlichen Anforderungen nicht gerecht. Abgesehen davon, dass dies auf eine vom Verordnungsgeber wohl kaum gewollte ungleiche Anwendung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO auf Groß- und Kleinstädte hinausläufe, wäre ein solches Abgrenzungskriterium nicht nur schwer zu handhaben, sondern auch inhaltlich ungeeignet. Denn eine den örtlichen und tatsächlichen Verhältnissen in Ottensen vergleichbare Verkehrssituation kann es auch in Kleinstädten oder Gemeinden geben, in denen es ein belebtes Zentrum mit Fußgänger-, Fahrrad- und motorisiertem Verkehr auf engem Raum gibt. Im Gegenzug verfügt Hamburg über erhebliche Flächen, auf denen kein oder nur geringer Verkehr herrscht. Es ist nicht ersichtlich, weshalb bei gleicher Sachlage in kleineren Städten höhere rechtliche Anforderungen für die Erprobung einer Fußgängerzone gelten sollten.

b. Das private Aussetzungsinteresse des Antragstellers, als Grundeigentümer und Gewerbetreibender nicht derzeit höchstwahrscheinlich unrechtmäßigen Verkehrsbeschränkungen ausgesetzt zu sein, überwiegt das öffentliche Vollzugsinteresse der Antragsgegnerin.

An der Vollziehung rechtswidriger Verwaltungsakte kann grundsätzlich kein schützenswertes öffentliches Interesse bestehen. Dem Antragsteller kann deshalb nicht entgegengehalten werden, dass fast 5/6 des Projektzeitraums bereits verstrichen sind, zumal die vergangenen beinahe acht Wochen allein auf die Dauer des Rechtsschutzverfahrens entfallen. Die ihn betreffenden Verkehrsbeschränkungen haben auch für die restliche reguläre Dauer des Projekts von etwas über einem Monat noch ein Gewicht, das ein schützenswertes rechtliches Interesse an ihrer Abwendung begründet.

Ein Vollziehungsinteresse kann hier im Einzelfall auch nicht damit begründet werden, dass die Feststellung der Rechtswidrigkeit der angefochtenen Beschilderung nur vorläufig erfolgt ist und der vorzeitige Abbruch des Projekts „Ottensen macht Platz“ erhebliche Nachteile mit sich brächte.

Soweit die Antragsgegnerin anführt, dass für das Erprobungsprojekt Mittel in Höhe von ca. 300.000 € aufgewandt worden seien, die sich bei einem vorzeitigen Abbruch nicht amortisieren würden, überzeugt dies nicht. Vielmehr dürften die in den nahezu fünf Monaten der Projektdurchführung gesammelten Erkenntnisse und Daten für eine erfolgreiche Evaluierung des Verkehrsversuchs ausreichen. Hierfür spricht auch die im November 2019 von der Bezirksversammlung Altona veröffentlichte Zeitplanung des Projekts. Danach sollten bereits am 15. Februar die Auswertungsergebnisse vorgestellt werden. Schon für den 20. Februar 2020 war eine Entscheidung über eine weitere Fortführung der Fußgängerzone angedacht (*Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksversammlung Altona, Drs. Nr. 21-0451*). Da die Auswertung und Bewertung der Daten naturgemäß eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt, dürften das Rohmaterial bereits jetzt im Wesentlichen vorliegen.

Auch sieht die Kammer nicht, dass ein vorzeitiges Ende der Erprobungsmaßnahme weitere unerträgliche Erschwernisse zur Folge hätte. Sofern die Antragsgegnerin einen vorzeitigen Abbau der maßgeblichen Verkehrsschilder anführt, ist ein solcher nicht erforderlich. Die angefochtenen Verkehrszeichen können auch auf andere Weise außer Kraft gesetzt werden, so durch Abdeckungen. Zwar ist der Antragsgegnerin zuzugeben, dass ein vorzeitiger Abbruch der Maßnahme zu Irritationen im Viertel führen kann. Insoweit ist sie gehalten, die Maßnahme wirkungsvoll zu kommunizieren und auf geeignete Weise auf die vorzeitig geänderte Verkehrssituation hinzuweisen. Ohnehin erscheint es der Kammer als zweifelhaft, dass es der Antragsgegnerin gelungen wäre, ohne Unterbrechung mit Beginn des Monats März 2020 eine dauerhafte Fortsetzung des Projekts anzuordnen, die einerseits die weitere Verwendung der vorhandenen Verkehrszeichen erlaubt, andererseits aber gewährleistet, dass die umfassenden Tatsachenerhebungen und Interessenabwägungen, die das Straßen- und Wegerecht für die dauerhafte Errichtung einer Fußgängerzone verlangt (*vgl. z.B. Sauthoff, KommP spezial 2011, 42 ff., 43 f.*), gerade angesichts der offensichtlichen Interessenkonflikte im Viertel bereits planerisch zufriedenstellend abgeschlossen sind.

Sollten Befürworter der probeweise eingerichteten Fußgängerzone auf deren vorzeitiges Ende mit Protesten und anderen Aktionen reagieren, ist ein solcher Versuch der praktischen Interessendurchsetzung nicht geeignet, um die rechtlich geschützten Anliegerinteressen dahinter zurücktreten zu lassen.

Ein Vollziehungsinteresse der Antragsgegnerin folgt schließlich auch nicht daraus, dass sie eine weitere Erprobung der Fußgängerzone nach erfolgter Änderung der StVO auf Grundlage des künftigen § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO erneut anordnen könnte. Zwar könnte dann das Gefahrerfordernis für die Erprobung von Fußgängerzonen unter Umständen entfallen. Diese Regelung gilt jedoch noch nicht, sodass Anlieger jedenfalls bis dahin noch rechtswidrige Einschränkungen ihres gesteigerten Gemeingebrauchs an der gesperrten Straße nicht hinnehmen müssen.

III.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Absatz 1 VwGO.

Die Streitwertfestsetzung folgt aus § 53 Abs. 2 Nr. 2 i.V.m. § 52 Abs. 2 GKG. Aufgrund der hier faktisch vorweggenommenen Entscheidung in der Hauptsache sieht das Gericht von einer Halbierung des Streitwerts nach Nr. 1.5 des Streitwertkataloges für die Verwaltungsgerichtsbarkeit ab.