



## Verwaltungsgericht Hamburg

# Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 19, am 11. Juli 2022 durch

die Vorsitzende Richterin am Verwaltungsgericht XXX,  
die Richterin am Verwaltungsgericht XXX,  
den Richter XXX

### **beschlossen:**

Der Antrag wird abgelehnt.

Die Kosten des Verfahrens tragen die Antragsteller.

Der Streitwert wird auf 2.500,-- Euro festgesetzt.

### **Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten und sonst von der Entscheidung Betroffenen die Beschwerde an das Hamburgische Obergericht zu. Sie ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe des Beschlusses beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Die Beschwerdefrist wird auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Hamburgischen Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, 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 Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, 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 Obergerverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht 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 Obergerverwaltungsgericht zu. Die Streitwertbeschwerde ist beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzulegen.

Sie ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt hat, schriftlich oder zu Protokoll der Geschäftsstelle 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.

Die Antragsteller begehren die vorläufige Einstellung von Bauarbeiten, mit denen der bisherige mit einer Ampelanlage versehene Kreuzungsbereich XXX/XXX vor ihrem Eckgrundstück XXX zu einem Kreisverkehr umgestaltet werden soll.

Ausweislich des verkehrstechnischen Lageplans vom XXX ist durch die Neuordnung der Nebenflächen im Zusammenhang mit der Einrichtung des Kreisverkehrs sowie der Fahrbahn die zu dem Grundstück der Antragsteller führende Gehwegüberfahrt nicht mehr vorgesehen und kann die dortige Garage der Antragsteller nicht mehr genutzt werden.

#### II.

1. Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO mit dem Ziel, die Bautätigkeiten im Bauabschnitt XXX Knotenbereich XXX/XXX gemäß der Baustelleninformation für die Bauphase 3 zur Herstellung der Fahrbahn zu einem Verkehrskreis und zur Erneuerung der Nebenflächen bis zur endgültigen Entscheidung in der Hauptsache einzustellen, ist zulässig.

Insbesondere steht nicht gemäß § 123 Abs. 5 VwGO der Vorrang eines Verfahrens nach § 80 Abs. 5 VwGO entgegen. Der Umbau des streitgegenständlichen Kreuzungsbereichs ist eine Maßnahme der Wegebaulast im Sinne des § 13 Abs. 1 HWG. Gemäß § 13 Abs. 2 HWG bestimmt die Wegeaufsichtsbehörde Art und Umfang des Ausbaus eines öffentlichen Weges. Maßnahmen der nicht-förmlichen Straßenplanung (vgl. Hoffmann-Riem/Koch, Hamburgisches Staats- und Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 2006, S. 336) im Rahmen des § 13 Abs. 2 HWG werden mangels unmittelbarer rechtlicher Außenwirkung nicht als Verwaltungsakte oder Allgemeinverfügungen, sondern als Verwaltungsinterna verstanden.

Die Antragsteller sind auch antragsbefugt. In der veröffentlichten Rechtsprechung des Hamburgischen Obergerichtes wurde bisher ausdrücklich offengelassen, ob von Wegebaumaßnahmen Betroffene einen Anspruch auf fehlerfreie Abwägung ihrer subjektiv-öffentlichen Rechte haben (OVG Hamburg, Beschl. v. 15.2.2007, 3 Bf 330/04.Z u.a., juris Rn. 11; Beschl. v. 2.10.1998, 2 Bs 356/98, juris Rn. 5). Im Gesetz finden sich hierzu keine Vorgaben. Angesichts der möglichen Betroffenheit von Anliegern einer Wegebaumaßnahme in grundrechtlich geschützte Rechtspositionen erscheint es der beschließenden Kammer nach der hier im Eilverfahren möglichen rechtlichen Prüfung jedoch als geboten, insoweit keinen rechtsschutzfreien Raum zu belassen, sondern einen Rechtsschutz zu gewähren, der in etwa dem eines förmlich ausgestalteten Verwaltungsverfahrens entspricht (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 2.10.1998, 2 Bs 356/98, juris Rn. 5) und damit nicht nur die Beachtung zwingenden Gesetzesrechtes erfordert, sondern auch eine Überprüfung der Abwägung der betroffenen privaten Belange im Rahmen der nach § 13 Abs. 2 HWG zu treffenden Entscheidung der Wegebauaufsichtsbehörde zum Gegenstand hat (vgl. VG Hamburg, Beschl. v. 17.5.2019, 15 E 1673/19, juris Rn. 35, m.w.N.). Die Antragsteller sind als Eigentümer eines Grundstücks, das in dem streitgegenständlichen Kreuzungsbereich bzw. in dem Bereich des geplanten Kreisverkehrs liegt, Anlieger im Sinne des § 3 Abs. 1 HWG. Das Hamburgische Wegegesetz enthält zwar keine Vorschrift, die dem Anlieger einer öffentlichen Straße ein subjektives Recht auf eine Verbindung seines Grundstücks mit dem öffentlichen Wegenetz gewährt. Insoweit regelt § 17 HWG lediglich die Befugnis, dass Anliegerinnen und Anlieger die an ihr Grundstück angrenzenden Wegeteile über den Gemeingebrauch hinaus auch für Zwecke ihres Grundstücks benutzen können, soweit nicht diese Benutzung den Gemeingebrauch dauernd ausschließt oder erheblich beeinträchtigt oder in den Wegekörper eingreift. Die Ersatz- und Entschädigungsregelungen in § 21 Abs. 6 HWG gehen jedoch stillschweigend von einer Rechtsposition des Anliegers aus. Vorliegend er-

scheint es in Anbetracht der Tatsache, dass der Einbau der Kellergarage auf dem Grundstück der Antragsteller mit Bescheid vom XXX genehmigt worden ist und die Garage ohne eine vorhandene und erlaubte Gehwegüberfahrt nicht genutzt werden kann, möglich, dass im Rahmen der Planung der Wegebaumaßnahme abzuwägende berechnete Belange von der Antragsgegnerin nicht hinreichend erfasst oder jedenfalls nicht hinreichend gewichtet und abgewogen wurden und sie hierdurch in ihren Rechten verletzt werden. Der Feststellung einer expliziten Grundrechtsverletzung (insbesondere Art. 2 oder 14 GG) bedarf es hierzu nicht.

Durch den bereits erfolgten Beginn der Baumaßnahmen ist auch keine Erledigung eingetreten, die das Rechtsschutzbedürfnis entfallen ließe. Denn die Kammer geht davon aus, dass die Baumaßnahmen voraussichtlich erst XXX beendet sein werden.

2. Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO hat jedoch in der Sache keinen Erfolg.

Nach § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO kann das Gericht eine einstweilige Anordnung in Bezug auf den Streitgegenstand treffen, wenn diese Regelung als notwendig erscheint, um wesentliche Nachteile abzuwenden. Nach § 123 Abs. 3 VwGO in Verbindung mit § 920 Abs. 2 ZPO sind sowohl ein Anordnungsanspruch auf die begehrte Regelung als auch ein Anordnungsgrund, d.h. die Eilbedürftigkeit des Begehrens, glaubhaft zu machen. Nach der im Eilverfahren möglichen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage ist derzeit nicht mit der für den Erlass einer einstweiligen Anordnung erforderlichen Wahrscheinlichkeit zu erkennen, dass die Antragsteller einen Anspruch darauf haben, dass die Wegebaumaßnahmen für das streitbefangene Vorhaben bis zur endgültigen Entscheidung in der Hauptsache eingestellt werden.

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, juris Rn. 12).

Der Anspruch richtet sich gegen hoheitliche Maßnahmen –wie die hier streitgegenständliche – 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, 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; VG Hamburg, Beschl. v. 5.5.2022, 5 E 1724/22, juris Rn. 44).

Diese Voraussetzungen dürften vorliegend nicht erfüllt sein.

a) Soweit der Vortrag der Antragsteller dahin zu verstehen sein sollte, dass die Wegebaumaßnahme verfahrensfehlerhaft erfolgt sei, ist dieses nicht feststellbar. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass hier gegen das Gebot der Öffentlichkeitsbeteiligung verstoßen worden wäre. Eine gesetzliche Regelung zur Öffentlichkeitsbeteiligung enthält insoweit nur § 13b HWG. Diese Norm hat allerdings einen immissionsschutzrechtlichen Hintergrund und betrifft nicht vorrangig die hier zu Tage tretenden Probleme der Anlieger (vgl. VG Hamburg, Beschl. v. 17.5.2019, 15 E 1673/19, juris Rn. 40f.). Ob und wann bei der nicht-förmlichen Straßenplanung Verfahrensfehler subjektive Rechte verletzen können, bedarf deshalb hier keiner weiteren Prüfung.

b) Ein Anordnungsanspruch folgt hier ferner nicht aus der Verletzung zwingenden materiellen Rechts. Es ist keine Gesetzesvorschrift ersichtlich, die der Rechtmäßigkeit der streitigen Wegebaumaßnahme, die keine Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück der Antragsteller vorsieht, entgegensteht. Weiter lässt sich unmittelbar aus Grundrechten der Antragsteller kein Unterlassungsanspruch herleiten. Auch Art. 14 Abs. 1 GG dürfte keinen Anspruch der Antragsteller begründen, die Antragsgegnerin zu verpflichten, die Baumaßnahmen vorerst einzustellen. Dazu im Einzelnen:

Die Rechtsposition des Anliegers ist auf solche Befugnisse beschränkt, die ihm als Eigentümer zur Vermeidung einer mit Art. 14 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 GG unverhältnismäßigen Inhalts- und Schrankenbestimmung mindestens zu gewährleisten sind, wobei diese Mindestgewährleistung die Bedürfnisse des Anliegers nur im Kern umfasst (vgl. BVerfG, Beschl. v. 11.9.1990, 1 BvR 988/90, juris Rn. 5). Der gegenüber dem schlichten Gemeindegebrauch gesteigerte Anliegergebrauch reicht 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 aner kennenswertes Bedürfnis hervor geht. 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. 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, juris Rn. 12 m.w.N.; VG Hamburg, Beschl. v. 5.5.2022, 5 E 1775/19, juris Rn. 52). Dabei ist es von Verfassungs wegen nicht geboten, den Anlieger vor Zufahrt erschwernissen zu bewahren, die sich aus der besonderen örtlichen Lage und einer etwaigen situationsbedingten Vorbelastung ergeben, in die sein Grundstück hineingestellt ist (vgl. BVerfG, Beschl. v. 11.9.1990, juris Rn. 5; VGH Mannheim Urt. v. 22.6.2016, 5 S 531/13, juris Rn. 26). Eine uneingeschränkte Anfahrtsmöglichkeit zu einem Grundstück „bis unmittelbar vor die Haustür“ gehört in städtischen Ballungsgebieten auch für den Eigentümer eines Wohngrundstücks nicht zum Kernbereich des Anliegergebrauchs. Anlieger und Anwohner haben keinen Anspruch auf eine bestimmte Ausgestaltung und einen bestimmten Umfang der Grundstücksverbindung mit der Straße, sofern diese nur als Verkehrsmittler erhalten bleibt (BVerwG, Urt. v. 27.2.2018, 7 C 26/16, juris Rn. 38).

Dies dürfte auch für den Fall der Antragsteller gelten, und zwar umso mehr, als ihr Grundstück schon vor Beginn der Baumaßnahme direkt im Bereich einer Kreuzung lag. Die Gehwegüberfahrt mündete zu diesem Zeitpunkt direkt in den Kreuzungsbereich und führte über den dort befindlichen und beampelten Fußgängerüberweg und nicht durch eine eigens zugunsten der Antragsteller durch die Trägerin der Wegebau last gestaltete Gehwegüberfahrt zur Einmündung in die XXX. Auch wegen dieser vorbelasteten Situation des Grundstücks dürfte die Zufahrtsmöglichkeit nicht vom Kern des Anliegergebrauchs umfasst sein. Die Neuordnung der Verkehrsflächen und Errichtung des Kreisverkehrs haben nicht dazu geführt, dass die vorhandene erhebliche Zufahrt erschwernis zum Grundstück der Antragsteller entfallen wäre. Das Grundstück befindet sich künftig in unmittelbarer Nähe zum Kreisverkehr und dem Fußgängerüberweg.

c) Auch ergibt die hier im Eilverfahren gebotene Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht mit der für den Erlass einer einstweiligen Anordnung erforderlichen Wahrscheinlichkeit,

dass der Anspruch der Antragsteller auf angemessene Berücksichtigung ihrer rechtlich geschützten Belange im Rahmen der nach § 13 Abs. 2 HWG erfolgenden Abwägungsentscheidung in einer Weise verletzt wurde, dass hieraus der geltend gemachte Unterlassungsanspruch die streitbefangenen Wegebaumaßnahmen betreffend folgen könnte.

In Bezug auf Maßnahmen des Wegebbaus ist der Gemeingebrauch an einer Straße bereits durch deren Zweckbestimmung in der Weise begrenzt, dass die Anlieger alle den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkenden Maßnahmen hinnehmen müssen, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, die Straße in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten oder den weitergehenden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen (m.w.N. Stahlhut in Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl. 2010, Kapitel 26 Rn. 52; OVG Greifswald, Beschl. v. 22.7.2011, 1 M 100/11, juris Rn. 16). Da die Straße als öffentliche Einrichtung nicht allein der Erschließung der Anliegergrundstücke, sondern im besonderen Maße auch dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis in seinen unterschiedlichen Ausgestaltungen dient, ist bei der Straßenplanung ein Ausgleich zwischen einer Vielzahl von Interessen erforderlich (vgl. BVerwG, Beschl. v. 1.5.1999, 4 VR 7/99, juris Rn. 5). Der Gemeingebrauch der Anlieger darf jedoch nicht mehr als erforderlich eingeschränkt werden. Hieraus ergeben sich Rücksichtspflichten der bauenden Verwaltung, insbesondere die Pflicht, die Interessen der Anlieger und die sie betreffenden Folgen einer Wegebaumaßnahme zu erforschen und mit gegenläufigen öffentlichen Interessen abzuwägen (OVG Greifswald, Beschl. v. 22.7.2011, 1 M 100/11, juris Rn. 20).

Gerichtlicher Prüfungsmaßstab kann insoweit aber nur die Vertretbarkeit einer behördlichen Entscheidung sein (vgl. OVG Münster, Beschl. v. 13.10.2000, 11 B 1186/00, juris Rn. 3 f.). Insbesondere unterliegen die Veränderung und der Ausbau von Straßen sowie Maßnahmen zu deren Reparatur und Erhaltung einem planerischen Abwägen, das erhebliche Entscheidungsspielräume umfasst und deshalb nur begrenzt der richterlichen Kontrolle unterliegen kann (vgl. OVG Greifswald, Beschl. v. 22.7.2011, 1 M 100/11, juris Rn. 20). Ein Ausfall dieses planerischen Abwägens und die Nichtbeachtung erheblicher Anwohnerbelange stehen dabei der Rechtmäßigkeit einer nicht-förmlichen Straßenplanung entgegen.

Hieran gemessen ist die Wegebaumaßnahme für den Umbau des streitgegenständlichen Kreuzungsbereichs und damit auch der langfristige Entfall der Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück der Antragsteller trotz der damit verbundenen Zugangerschwernisse voraussichtlich nicht zu beanstanden.

Insoweit geht die Kammer in diesem Eilverfahren davon aus, dass, anders als in förmlichen Planfeststellungsverfahren, ein Ergebnis nicht-förmlicher Straßenplanung in dem Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung zu überprüfen ist, sodass die Abwägungsentscheidung bis

dahin ergänzt und verbessert werden kann (vgl. den Rechtsgedanken von § 114 Satz 2 VwGO), ohne dass dieses eines weiteren (förmlichen) Verfahrens bedürfte. Die hier im gerichtlichen Verfahren nachgeschobenen Erwägungen sind deshalb – entgegen der Auffassung der Antragsteller – zu berücksichtigen (VG Hamburg, Beschl. v. 5.5.2022, 15 E 1775/19, juris Rn. 50). Vor diesem Hintergrund ist es vorliegend rechtlich nicht erheblich, dass nach dem Vorbringen der Antragsteller gemäß ihrem Schriftsatz vom 7. Juli 2022 den Planungsunterlagen (Abwägung der Stellungnahme der 1. Verschickung vom XXX sowie der Schlussverschickung vom XXX) zu entnehmen sei, dass die Antragsgegnerin es unterlassen habe, „die tatsächliche Belastungssituation der Eigentümer überhaupt zu ermitteln“, bevor die Abwägungsentscheidung getroffen worden sei.

Die vom Vorhaben betroffenen Anwohnerbelange dürften von der Antragsgegnerin noch hinreichend erkannt und gewichtet worden sein. Die Antragsgegnerin würdigt den Umstand, dass die Zufahrt zur Garage der Antragsteller, die künftig nicht mehr für alle ursprünglich verfolgten Zwecke nutzbar wäre, entfällt.

Die Erwägung der Antragsgegnerin, dass angesichts der konkreten Einzelfallsituation der öffentliche Belang einer verkehrssicheren Verkehrsführung das Interesse der Antragsteller am Fortbestand der Überfahrt, die bereits bisher direkt in den Kreuzungsbereich mündete und künftig direkt in den Kreisverkehr führen würde, überwiegt, ist überzeugend.

Nachvollziehbar ist es, wenn die Antragsgegnerin ausführt, dass die im Streit befindliche Wegebaumaßnahme, die der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität dient, die Schaffung einer Überfahrt zum Grundstück der Antragsteller nicht zulässt. Zu Recht weist sie darauf hin, dass eine Überfahrt vom Grundstück der Antragsteller in den Kreisverkehr, die den Gehweg, der auf den künftigen Fußgängerüberweg führt, kreuzen und die Nutzer der streitgegenständlichen Grundstücksüberfahrt zwingen würde, entweder im Kreisverkehr rückwärts in die Garage einzufahren oder rückwärts in den Kreisverkehr aus dieser herauszufahren, eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit nach sich ziehen würde. Es entstünde eine äußerst unübersichtliche Situation. Die Nutzer der Überfahrt müssten die Verkehre des Kreisverkehrs, des zuführenden Arms sowie den Bereich des Fußgängerüberwegs und des vorgelagerten Gehwegs im Blick behalten, um sicher in den Fließverkehr einzufahren und diesen verlassen zu können, ohne dass es wie bei einer Ampel verlässliche temporäre Verkehrsunterbrechungsphasen gibt. Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Antragsgegnerin in diesem Zusammenhang zu Lasten der Antragsteller in ihre Abwägung einfließen lässt, dass die XXX an der maßgeblichen Stelle eine Hauptverkehrsstraße ist und Hauptverkehrsstraßen u.a. der Abwicklung des übergeordneten Ver-



kehr durch Bündelung auf leistungsfähig ausgebauten Straße dienen, die Hauptverkehrsarbeit mit relativ hohem Verkehrsbelastungen leisten, das Rückgrat zur zuverlässigen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs darstellen sowie eine hohe Bedeutung zur Abwicklung des straßengebundenen ÖPNV sind. Es wäre also nicht nur die Verkehrssicherheit gefährdet, sondern auch die genannten Funktionen einer Hauptverkehrsstraße durch das in jedem Fall erforderliche Rückwärtsfahren im Kreisverkehr beeinträchtigt. Dies dürfte im Übrigen auch für die Situation gelten, in der vorwärts direkt vom Kreisverkehr auf eine schmale Überfahrt und vorwärts in den Kreisverkehr von einer schmalen Überfahrt eingebogen wird, so dass die Antragsgegnerin fehlerfrei davon abgesehen hat, eine solche Variante umzusetzen. Denn auch bei diesen Abbiegevorgängen müssten Nutzer der Überfahrt ihre Geschwindigkeit im Kreisverkehr deutlich und, um den nachfolgenden fließenden Verkehr nicht zu gefährden, frühzeitig reduzieren, was die Verkehrsteilnehmer des Kreisverkehrs erheblich behindern und damit die oben ausgeführten Funktionen der Hauptstraße beeinträchtigen würde. Das Abbiegen von der Überfahrt in den Kreisverkehr wird nicht so reibungslos und komfortabel verlaufen können wie von den zuführenden Armen aus und deshalb auch zur Verlangsamung des Verkehrs führen. Die Situation bliebe zudem dadurch unübersichtlich, dass vom Nutzer der Überfahrt auch hier die Verkehre des Kreisverkehrs, des zuführenden Arms sowie der Bereich des Fußgängerüberwegs, des diesem vorgelagerten Gehwegs und des an den Wohnhäusern entlang führenden Gehwegs zu beachten sind, um sicher in den Fließverkehr einfahren und diesen verlassen zu können. Darüber hinaus besteht in dem vorliegenden stark befahrenen Kreisverkehr im Interesse der Verkehrssicherheit das gewichtige Bedürfnis nach klaren unmissverständlichen Verhältnissen, dem eine vom Kreisverkehr abzweigende Überfahrt entgegenstehe. Denn es ist zu befürchten, dass die Teilnehmer des Kreisverkehrs durch eine vom Kreis abgehende Überfahrt verunsichert würden, weil sie während der Fahrt abklären müssten, ob es sich um einen abführenden Arm handeln könnte.

Die Überfahrt zum Grundstück der Antragsteller unterscheidet sich nach diesen Ausführungen wesentlich von den anderen Überfahrten im Plangebiet. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass für das Grundstück XXX, das sich in einer ähnlichen Situation befindet, ebenfalls keine Zufahrt vorgesehen ist.

Es ist weiter nicht zu beanstanden, dass die Antragsgegnerin davon abgesehen hat, wegen der Interessen der Antragsteller eine andere Variante zur Umsetzung ihres im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens, die Wegeflächen zu sanieren, die Verkehrssicherheit– insbesondere durch Schaffung von Schutz- und Fahrradstreifen die Verkehrssicherheit für

Radfahrer – zu erhöhen und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, zu wählen. Angesichts der Enge der Verhältnisse und der Besonderheit der Lage des Grundstücks der Antragsteller ist – auch unter Berücksichtigung der Ausführungen der Antragsteller mit Schriftsatz vom 7. Juli 2022 im Hinblick auf die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Polizei vom 18. März 2020 – nicht ersichtlich, dass eine andere Variante und auch nicht eine der im Erläuterungsbericht zur Baumaßnahme angeführte Variante diese Zwecke in einem vergleichbaren Maße erfüllt und eine verkehrssicher Zufahrt zum Grundstück der Antragsteller ermöglicht hätte.

Diese Abwägung der Antragsgegnerin ist auch nicht etwa deshalb zu beanstanden, weil die ursprüngliche Gehwegüberfahrt im Jahr XXX genehmigt worden sein dürfte. Eine solche Genehmigung ist an die tatsächlichen Verhältnisse geknüpft und begründet kein Recht auf Unveränderlichkeit. Dies ergibt sich auch aus § 18 Abs. 2 HWG, wonach die Erlaubnis widerrufen werden darf, wenn die Verkehrsverhältnisse oder der Zustand der öffentlichen Wege dies erfordern. Erst recht gebieten es diese Genehmigung oder andere Rechtspositionen der Antragsteller entgegen der Auffassung der Antragsteller nicht, dass die Antragsgegnerin „die Null-Variante“, d. h. ein Absehen von der beabsichtigten Baumaßnahme ernsthaft hätte in Betracht ziehen müssen, zumal eine Umgestaltung des hier im Streit befindlichen Kreuzungsbereichs und der XXX aus den genannten gewichtigen Gründen des Wohls der Allgemeinheit für erforderlich gehalten werden darf. Hier sei weiter darauf hingewiesen, dass § 21 Abs. 6 HWG die Möglichkeit der Entschädigung von Eigentümern im Falle unmittelbarer Vermögensnachteile vorsieht.

### III.

Unter Berücksichtigung der zuvor gemachten Ausführungen war es nicht veranlasst, einen Hängebeschluss zu erlassen.

IV.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Festsetzung des Streitwertes beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 52 Abs. 1 GKG. Die Kammer ist dabei vom hälftigen Regelstreitwert ausgegangen.

XXX

XXX

XXX