

[REDACTED]

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Montag, 8. Juni 2026 10:45  
**An:** [REDACTED]  
**Betreff:** AW: AO - HV-Zone Parkstraße, Fahrradstraße: Hasenweg/Nachtigallenstraße

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Donnerstag, 24. Juli 2025 14:37  
**An:** verkehrslenkung@stadt-gl.de  
**Betreff:** AW: AO - HV-Zone Parkstraße, Fahrradstraße: Hasenweg/Nachtigallenstraße

Hallo [REDACTED]  
hallo [REDACTED]

hinsichtlich der von Ihnen übersandten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung bzgl. der Fahrradstraße im Bereich Hasenweg möchte ich zunächst hinsichtlich der rechtlichen Voraussetzungen Folgendes ausführen:

Rechtsgrundlage für die vorliegend beabsichtigte straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist entweder § 45 Abs. 1b) Nr. 5 Alt. 2 StVO, wonach die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung treffen, oder die Generalklausel des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO, welcher Beschränkungen des Verkehrs aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung ermöglicht. Jeweils in Verbindung mit § 45 Abs. 9 S. 1 StVO, wonach Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 2 StVO ist im Falle der Anordnung einer Fahrradstraße die Anwendung von Satz 3 ausgeschlossen. Es kommt daher nicht darauf an, ob aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 S. 1 StVO müssen gleichwohl vorliegen.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) erläutert, dass Fahrradstraßen „[...] dann in Betracht [kommen], wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Daher müssen bereits zum Zeitpunkt der Anordnung hinreichende Anhaltspunkte (z. B. eine nachgewiesene stetige Zunahme des Radverkehrs oder ein städtebauliches Verkehrskonzept) dafür vorliegen, dass in naher Zukunft der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Sollen im Rahmen der Umsetzung eines Verkehrskonzeptes Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden, ist es nicht erforderlich, dass der Radverkehr auf allen Abschnitten vorherrschend ist/wird.

Die VwV-StVO betont, dass in Fahrradstraßen anderer Fahrzeugverkehr nur in Ausnahmefällen zugelassen werden darf und führt hier als Beispiel den Anliegerverkehr auf. Sie legt daher fest, dass vor einer „Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung)“ müssen. Ausnahmen vom Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs von der Benutzung einer Fahrradstraße müssen auf zwingenden oder zumindest gewichtigen Gründen beruhen, die der Auflösung von Konflikten und Gefahren wegen des Miteinanders von Kraftfahrzeug- und Radverkehr auf der Fahrbahn der Fahrradstraße im Einzelfall nicht entgegenstehen, vgl. VG Hannover, Urteil vom 13.08.2021 – 7 A 5667/19.

Soll die Anordnung auf § 45 Abs. 1 b) Nr. 5 Alt. 2 StVO gestützt werden, so ist hierfür das Vorliegen eines städtebaulichen Verkehrskonzeptes erforderlich. Welche inhaltlichen und verfahrensmäßigen Anforderungen an ein solches Verkehrskonzept zu stellen sind, ist meines Wissens nach gerichtlich bisher nicht abschließend geklärt. Es muss jedenfalls:

1. Hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden

2. Von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein und
3. Sofern es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es den Erfordernissen planerischer Abwägungen genügen

(vgl. Urteil des BVerwG vom 20.04.1994, 11 C 17.93)

Ob das hiesige Verkehrskonzept diesen grundlegenden Anforderungen genügt, kann meinerseits im Rahmen der kurzfristigen rechtlichen Überprüfung nicht beurteilt werden. Jedenfalls sollten im Rahmen der Begründung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung tiefergehende Ausführungen hinsichtlich des erfolgten Abwägungsprozesses (insbesondere hinsichtlich der vollständigen Freigabe der Fahrradstraße für den Kraftfahrzeugverkehr sowie hinsichtlich der Funktion des betroffenen Straßenzuges im Zusammenspiel mit dem vorliegenden Verkehrskonzept) erfolgen. Grundsätzlich ist es auch möglich, die erfolgten Erwägungen abgesondert von der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung selbst durchzuführen, solange diese im Verwaltungsvorgang aktenkundig sind.

Im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung beziehen Sie sich weiterhin auf die Generalklausel des § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S.1 StVO. Dieser setzt für den Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung eine konkrete Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs voraus, wobei es zur Annahme einer derartigen Gefahrenlage genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können. Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass – möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände – die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt. Die entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung „Fahrradstraße“ muss zudem zwingend erforderlich im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 1 StVO sein. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Anordnung dann zwingend erforderlich, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 1. September 2017 – 3 B 50/16). Eine Anordnung ist nur dann zwingend erforderlich im Sinne der Vorschrift, wenn es sich um die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme handelt.

Sofern diese Voraussetzungen vorliegen, muss eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung ermessensfehlerfrei erfolgen. Dabei muss jedenfalls erkennbar werden, dass sich die Straßenverkehrsbehörde hinreichend mit den bestehenden Gefahrenpotenzialen, die aus dem Aufeinandertreffen des fließenden sowie ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs, den Fußgängern und dem Radverkehr, der Breite der Fahrbahn und der Zulassung des Kraftfahrzeugverkehrs, auseinandergesetzt und auf dieser Grundlage abgewogen hat, ob trotz dieser Aspekte und unter diesen Bedingungen die Anordnung einer Fahrradstraße in dem in Rede stehenden Straßenabschnitt in Betracht kommt. Die widerstreitenden Interessen der verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern sind hierbei umfassend gegeneinander abzuwägen.

Meiner Ansicht nach erscheint bereits fraglich, ob die Voraussetzungen der Generalklausel vorliegend überhaupt erfüllt sind, jedenfalls sollte im Rahmen der Dokumentation des Abwägungsprozesses noch weiter ausgeführt werden, woraus sich die Gefahrenlage ergibt und weshalb die Anordnung einer Fahrradstraße die unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme darstellt. Auch hinsichtlich der Berücksichtigung der widerstreitenden Interessen diverser Verkehrsteilnehmer sollten weitergehende Ausführungen dokumentiert werden.

Meiner Ansicht nach erscheint es sinnvoller, die Anordnung der Fahrradstraße ausschließlich auf § 45 Abs. 1b) Nr. 5 StVO zu stützen, wenngleich hinsichtlich der Rechtssicherheit aus den zuvor dargestellten Gründen weiterhin Bedenken bestehen.

Bezüglich der Einrichtung einer eingeschränkten Halteverbotszone bestehen diesseits ebenso Bedenken, ob eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung einer gerichtlichen Überprüfung standhalten würde. Meiner Ansicht nach ist die Einrichtung der Halteverbotszone kein der Fahrradstraße immanenter Bestandteil, sodass eine Anordnung unter den Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 1 u. 3 StVO erfolgen müsste – ohne die für die Fahrradstraßen geltende Privilegierung des § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 2 StVO. Jedenfalls sollten auch hierzu weitergehende Ausführungen hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit einer solchen Anordnung erfolgen, wie auch bereits durch Herrn Schubert mit Mail vom 09.07.2025 zu bedenken gegeben wurde.

