

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Julia Willie Hamburg und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

**Angeordneter Rückbau eines Pop-up-Radweges in Hannover: Ist Minister Althusmann tatsächlich „radverkehrsfeindlich“? Teil II**

Anfrage der Abgeordneten Julia Willie Hamburg und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 18.10.2021 - Drs. 18/10097  
an die Staatskanzlei übersandt am 19.10.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 10.11.2021

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Die Landeshauptstadt Hannover hat im Sommer einen sogenannten Pop-up-Radweg an der Straße Schiffgraben ausgewiesen. Ziel und Absicht der Stadt war es zu erproben, dem Rad- und Fußgängerinnen- und -fußgängerverkehr mehr Raum zu gewähren, ohne damit in den fließenden Autoverkehr einzugreifen. Ein Versuch, der laut Medienberichten aus der Sicht der Polizeidirektion Hannover gelungen ist. Danach überwogen die „Vorteile für den Rad- und Fußgängerverkehr gegenüber den eher als gering einzuschätzenden Nachteilen für den Kfz-Verkehr“ (*Neue Presse*, 08.09.2021). Weiter heißt es dort: „Eine Fortführung der Maßnahme wäre daher wünschenswert.“

Mit der Einrichtung des Pop-up-Radweges ist die Stadt Hannover der novellierten Straßenverkehrsordnung (StVO) gefolgt: Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO ist ein Verkehrsversuch wie auf der Straße Schiffgraben zugelassen. Eine besondere Gefährdungslage nach StVO § 45 Abs. 9 Satz 3 ist nicht erforderlich. Stattdessen greift die „Sonderregelung“ § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO. Trotz dessen hat das Verkehrsministerium sechs Tage vor der niedersächsischen Kommunalwahl am 12.09.2021 gegenüber der Stadt Hannover angeordnet, den temporären Radweg an der Straße Schiffgraben zurückzubauen. Laut Medienberichterstattung beharrt das Ministerium in seiner Begründung darauf, dass die Unfalllage vor Ort als gefährlich eingestuft werden müsse, um einen solchen Radweg auszuweisen. Dies aber habe die Polizei nicht getan. Die Anweisung des Ministeriums sorgt für Kritik und Verständnislosigkeit: So reagierte der ADFC Hannover „entsetzt über die radverkehrsfeindliche Haltung des Verkehrsministers Althusmann“ (Pressemitteilung ADFC 07.09.2021). Die Anordnung zeige laut ADFC Hannover, dass der Christdemokrat kein Verständnis vom Rad- und Fußverkehr habe. Die *Neue Presse* vermutet, dass „man in dem Haus von Minister Bernd Althusmann (CDU) lediglich von einer alten Regelung der Straßenverkehrsordnung ausgegangen“ sei (*Neue Presse*, 08.09.2021). „Nicht aber von einer Neuerung, die sogenannte ‚Verkehrsversuche‘ zulässt.“ Auch innerhalb der CDU verstehen Parteimitglieder nicht, wie es zu der Anordnung kommen konnte: CDU-Bezirksbürgermeisterin Cornelia Kupsch etwa befürwortet das Modellprojekt und reagiert enttäuscht (*Neue Presse*, 08.09.2021). Der Argumentation des Ministers könne sie nicht folgen. Laut *Hannoverscher Allgemeiner Zeitung* rieche die Anordnung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung wenige Tage vor der Kommunalwahl nach „Wahlkampf“ (*HAZ* 08.09.2021).

In der Anfrage vom 09.09.2021 mit der Drucksache 18/9893 fragten wir u. a. die Landesregierung, wann das Verkehrsministerium in der Vergangenheit gegenüber Kommunen schon einmal angeordnet hatte, Radwege zurückzubauen. Dazu antwortete die Landesregierung (Drucksache 18/10004): „Es wird keine Statistik über die Anzahl und Art fachaufsichtlicher Verfahren in der obersten Verkehrsbehörde geführt. Für eine detailliertere Antwort wären umfangreichere Auswertungen vonnöten. Der dafür erforderliche Aufwand ist innerhalb des für eine kurzfristige Kleine Anfrage zur Verfügung

stehenden Zeitrahmens nicht realisierbar.“ Im Rahmen einer längerfristigen Kleinen Anfrage, die der Landesregierung mehr Zeit für die Beantwortung lässt, fragen wir daher:

Wann und wo hat das Verkehrsministerium seit 2008 gegenüber Kommunen angeordnet, Radwege zurückzubauen (bitte einzeln nach Jahr, Kommune und mit juristischer Begründung aufführen)?

### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht verschiedene Führungsformen für den Radverkehr vor. Es gibt grundsätzlich baulich angelegte Radwege (mit oder ohne Benutzungspflicht), Radfahrstreifen, Schutzstreifen, für den Radverkehr freigegebene Gehwege sowie die Führung im Mischverkehr auf der Straße. Des Weiteren kann in Einzelfällen auch die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr oder die Freigabe für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße erfolgen. Baulich angelegte Radwege können zudem für den Zweirichtungsverkehr freigegeben sein. Dies erfolgt teilweise auch in der Ausgestaltung von linken Radwegen. Darüber hinaus ist die Verkehrsbehörde ermächtigt, Radschnellwege, Fahrradstraßen oder Fahrradzonen anzuordnen.

Wann welche Radverkehrsführung in Betracht kommt, ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und erfolgt auf der Grundlage der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen. Hierbei werden insbesondere die baulichen Voraussetzungen (Breite der Fahrbahn, Vorhandensein und Breite eines Geh-/Radweges im Seitenraum), die Verkehrsführung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Bedeutung der Straße einhergehend mit der Verkehrsbelastung bei der Entscheidung maßgebend sein. Die unteren Verkehrsbehörden führen die StVO in eigener Zuständigkeit unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse aus. Eine rechtmäßige Umsetzung wird unterstellt.

Dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) obliegt die Fachaufsicht über die unteren Straßenverkehrsbehörden. Eine Prüfung wird nur anlassbezogen bei Zweifeln an der Recht- und Zweckmäßigkeit einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung durchgeführt. Maßstab allein für eine Entscheidung über die Beibehaltung oder Rücknahme einer verkehrsbehördlichen Anordnung in Bezug auf den Radverkehr sind die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Eine Einschätzung zur Rechtmäßigkeit einer Anordnung erfolgt immer erst nach Anhörung der unteren Straßenverkehrsbehörde.

In der Regel beginnt das Ministerium mit einer Prüfung, wenn sich Petentinnen und Petenten über einen bestimmten Sachverhalt beschweren oder die Medien über einen Sachverhalt berichten, der bereits auf den ersten Anschein den Eindruck der Rechtswidrigkeit erweckt. Ohne einen solchen äußeren Anlass erfolgt grundsätzlich keine fachaufsichtliche Prüfung.

Üblicherweise wenden sich die Petentinnen und Petenten erst dann an die Fachaufsicht, wenn sie vor Ort bei der zuständigen Verkehrsbehörde mit ihrem Anliegen nicht das gewünschte Ziel erreicht haben. In der überwiegenden Zahl von Sachverhalten, die insoweit geprüft wurden, haben die unteren Verkehrsbehörden rechtmäßig entschieden, sodass ein fachaufsichtliches Einschreiten (Weisung) nur in seltenen Fällen erforderlich ist.

### **Wann und wo hat das Verkehrsministerium seit 2008 gegenüber Kommunen angeordnet, Radwege zurückzubauen (bitte einzeln nach Jahr, Kommune und mit juristischer Begründung aufführen)?**

Es wird in der Frage lediglich vom Rückbau von Radwegen gesprochen. Aus dieser Formulierung geht nicht hervor, welche Führungsform dies umfassen soll. Zur Beantwortung der Frage wurden daher die Vorgänge, bei denen eine direkte Überprüfung einer Radverkehrsführung erfolgte, dahin gehend überprüft, ob Weisungen zur Rücknahme einer verkehrsbehördlichen Anordnung in Bezug auf den Radverkehr erteilt wurden. Insbesondere Sachverhalte, bei denen Radverkehrsführungen lediglich mitgeprüft wurden, der Schwerpunkt jedoch rechtlich anderweitig lag, wurden nicht berücksichtigt, da diese Fälle aus der großen Vielzahl an durchgeführten fachaufsichtlichen Prüfungen nicht zweifelsfrei zu identifizieren sind. Eine detaillierte Überprüfung sämtlicher straßenverkehrsrechtlicher Sachverhalte ist aufgrund des immensen Umfangs in der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage

zur schriftlichen Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit bzw. Frist nicht vollständig mit vertretbarem Aufwand zu leisten, zumal nur bei Rechtswidrigkeit die angefragten Weisungen erteilt werden. Aus vorstehenden Gründen kann daher im Rahmen der fristgemäßen Beantwortung der Kleinen Anfrage nicht sichergestellt werden, dass die unten aufgeführten Sachverhalte sämtliche Fälle zu Radverkehrsführungsformen benennen, die im Rahmen der Fachaufsicht seitens des MW seit 2008 beanstandet wurden.

Es ist zudem anzumerken, dass erst in den vergangenen Jahren dem Radverkehr eine stärkere Bedeutung zugeschrieben wurde, und daher neue radverkehrsfreundliche Regelungen in die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften aufgenommen worden sind.

Zu nennen ist hier zuletzt die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2020 S. 814), die am 28.04.2020 in Kraft getreten ist. Im Rahmen von verpflichtenden, alle zwei Jahre stattfindenden Verkehrsschauen haben die Straßenverkehrsbehörden die Rechtmäßigkeit bestehender Anordnungen zu überprüfen und diese an die geltende Rechtslage anzupassen. Dies ist beispielsweise vermehrt bei den Radwegebenutzungspflichten aufgrund der in den Verwaltungsvorschriften (VwV) zur StVO aufgenommenen Breitenvorgaben erfolgt. Entsprechend wenige Sachverhalte werden durch die Fachaufsicht beanstandet.

Bei den nachstehenden Sachverhalten erfolgte eine Beanstandung durch die Fachaufsicht seitens des MW:

Jahr	Kommune	Führungsform	Begründung
2016	Hannover	beidseitige Benutzungspflicht	Für in derselben Fahrtrichtung verlaufende Radwege kann beidseitig keine Benutzungspflicht angeordnet werden, da zwangsläufig nur einer der beiden Anordnungen nachgekommen werden kann, somit Missachtung der Benutzungspflicht auf einer Seite. Zudem erhöhtes Gefahrenpotenzial linker Radwege; diese sollen nach den VwV Rdnr. 33, 35 zu § 2 StVO innerorts die Ausnahme darstellen. Bestätigung der Rechtsauffassung des MW durch das Urteil des VG Hannover v. 17.11.2016, Az. 7 A 2528/16 (Rdnr. 33,37) siehe auch Drs. 18/4601
2018	Winsen (Luhe)	Schutzstreifen	zu geringe Restfahrbahnbreite (VwV Rdnr. 12 zu § 2 StVO)
2018	Winsen (Luhe)	Schutzstreifen	Anordnung in einer Tempo 30-Zone; unzulässig gem. § 45 Abs. 1 c S. 3 StVO, da in Tempo 30-Zonen keine Leitlinien (Zeichen 340) markiert werden dürfen. Ein Schutzstreifen ist gem. VwV Rdnr. 12 zu § 2 StVO ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete Teil der Fahrbahn.
2018	Landkreis Northeim, Landkreis Grafschaft Bentheim	Schutzstreifen außerorts	Im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) initiierten Projektes „Schutzstreifen außerorts“ wurden für Streckenabschnitte in Niedersachsen Ausnahmegenehmigungen für die Anordnung von Schutzstreifen außerorts im Jahr 2012 erteilt. Das BMVI hat das Projekt aufgrund von erheblichen Sicherheitsbedenken vorzeitig beendet, sodass die Ermächtigungsgrundlage für die Ausnahmegenehmigung entfallen ist und die Schutzstreifen auf Intervention des MW demarkiert werden mussten. Schutzstreifen dürfen nur innerorts markiert werden (VwV Rdnr. 12 zu § 2 StVO). siehe auch Drs. 18/2018

<b>Jahr</b>	<b>Kommune</b>	<b>Führungsform</b>	<b>Begründung</b>
2019	Landkreis Leer	Schutzstreifen	Anordnung in einer Tempo 30-Zone; unzulässig gem. § 45 Abs. 1 c S. 3 StVO, da in Tempo 30-Zonen keine Leitlinien (Zeichen 340) markiert werden dürfen. Ein Schutzstreifen ist gem. VwV Rdnr. 12 zu § 2 StVO ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete Teil der Fahrbahn.
2021	Hannover	Radfahrstreifen	unzureichender Nachweis / Begründung des zwingenden Erfordernisses (§ 45 Abs. 1, 9 S.1 StVO) siehe auch Drs. 18/10004

(Verteilt am 12.11.2021)