



Amtsblatt

der Stadt Gifhorn

Nr. 04, 2025

Veröffentlicht am: 24.01.2025

Bekanntmachung über die Widmung von Straßen für den öffentlichen Verkehr

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Gifhorn hat in seiner Sitzung vom 16.01.2025 folgende Allgemeinverfügung (Ziffer 1) und die Anordnung ihrer sofortigen Vollziehung (Ziffer 2) beschlossen, die hiermit öffentlich bekannt gemacht werden:

1. Die Widmungen für den öffentlichen Verkehr werden:
 - a) auf der Hindenburgstraße (Gemarkung Gifhorn, Flur 10, Flurstück 20/4) im Bereich nach der Einmündung Knickwall bis zum Steinweg in einer Länge von 133m,
 - b) auf dem Steinweg (Gemarkung Gifhorn, Flur 10, Flurstück 88/7) zwischen Hindenburgstraße und Michael-Clare-Straße in einer Länge von 20m,
 - c) auf der Michael-Clare-Straße (Gemarkung Gifhorn, Flur 11, Flurstück 68/8) in einer Länge von 71m

mit Wirkung zum 01.07.2025 teileingezogen

Der öffentliche Verkehr wird auf den unter Ziffer 1) Buchst. a) bis c) genannten Grundstücken mit Wirkung zum 01.07.2025 auf folgende Verkehrsarten beschränkt:

- Fußgängerverkehr.
- Radverkehr von abends bis vormittags gemäß dem dafür geltenden Ratsbeschluss (derzeit abends von 17 bis morgens 12 Uhr, an Wochenmarkttagen bis morgens 8 Uhr und an Sonntagen ganztägig).
- Anliegerverkehr zur Erreichbarkeit der hinter der Bebauung liegenden Grundstücke Steinweg 44, 46, 48, 50, 52 und 54 sowie Hindenburgstraße 1a, 2 über deren Zufahrt

in der Hindenburgstraße, weiterhin ist die öffentliche Nutzung der derzeitigen Parkflächen auf dem Flurstück 11/5 zu gewährleisten.

- Anliegerverkehr zur Erreichbarkeit der hinter und neben der Bebauung liegenden Grundstücke Steinweg 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 51; Michael-Clare-Straße 1, 2, 3, 4, 6, 8 sowie Lindenstraße 2 über deren Zufahrt in der Michael-Clare-Straße.
 - Linienbusverkehr bei Nutzung der Haltestelle.
 - Rettungsverkehr (Polizei, Rettungsdienst, FFW, THW u. ä.).
2. Die sofortige Vollziehung der Ziffer 1) wird angeordnet.

Die von der Ziffer 1) erfassten Grundstücke sind in der beigefügten **Anlage 1** markiert. Die Anlage 1 ist Bestandteil dieser Allgemeinverfügung.

Begründung:

I. Sachverhalt:

Die Stadt Gifhorn plant einen Ausbau der Hindenburgstraße zwischen den Einmündungen des Knickwalls und dem Steinweg. Dieser Ausbau wird erheblichen Einfluss insbesondere auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Hindenburgstraße, der Michael-Clare-Straße und der dazwischen querenden Teilstrecke des Steinweges haben. Die Hindenburgstraße und die Michael-Clare-Straße sind für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Die Widmungen beider Straßen schränken auf beiden Straßen den jeweiligen Gemeingebrauch nicht ein.

Der Ausbau der Hindenburgstraße hat folgende Gründe:

Die aktuelle Bushaltestelle in der Hindenburgstraße ist nicht barrierefrei.

Aktuell befindet sich in der Mitte der Fahrbahn der Hindenburgstraße eine Verkehrsinsel, an der zu beiden Seiten Linienbusse halten. Die Linienbusse halten hintereinander. Zusätzlich halten sie in westlicher und östlicher Fahrtrichtung nebeneinander auf gegenüberliegenden Seiten der Verkehrsinsel. Der mittige Wartebereich ist schmal und für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc. kaum nutzbar. Der südliche Gehweg ist schmaler als 2 m. Auf der Nordseite der Hindenburgstraße unterbricht die aktuelle Bushaltestelle die Gehwegeverbindung. Die Bushaltestelle weist kein Blindenleitsystem auf, das sehbehinderten Passagieren helfen könnte, die Verkehrsinsel zu finden und sich auf ihr zu orientieren. Der Wartebereich weist kein Einstiegsfeld auf. Die Linienbusse müssen z. T. vor abgesenkten Bordsteinen halten, was die Höhendifferenzen nochmals vergrößern. Zusätzlich weisen die Fahrbahnen streckenweise hohe Längs- und Querneigungen auf.

Insbesondere, wenn Linienbusse halten, sehen sich Kfz-Fahrende mit engen Raumverhältnissen im Haltestellenbereich sowie einer unübersichtlichen Gesamtsituation konfrontiert. Überdies müssen Passagiere des Linienbusverkehrs aufgrund der mittigen Insellage und der schmalen Bürgersteige die Fahrbahn überqueren. Die Strecken zur Fahrbahnquerung sind

selbst für sehntüchtige zu Fuß Gehende nicht genau definiert. Dies verleitet zum ungeordneten Überqueren der Fahrbahn.

Für die noch ungeschützteren Fahrradfahrende gelten die Ausführungen zu den Kfz-Fahrenden erst recht.

Halten die Linienbusse in der Hindenburgstraße, bildet sich ein Rückstau. Der Rückstau behindert insbesondere den durchgehenden MIV sowie Fahrradfahrende und blockiert die Grundstückszufahrten.

Ausgangspunkt aller Überlegungen für einen barrierefreien Umbau der Haltestelle ist die Auflösung der aktuellen Insellage. Eine Verbreiterung der Hindenburgstraße ist nicht möglich. Die Hindenburgstraße ist im Haltestellenbereich beiderseitig bebaut. Die anliegenden Grundstücke gehören nicht (ausschließlich) der Stadt Gifhorn.

Die aktuellen Barrieren im Bushaltestellenbereich lassen sich nur durch eine Auflösung der Insellage beheben. Ein durchgehender MIV wäre dann aufgrund des zusätzlich benötigten Raums für einen barrierefreien Linienbusverkehr und barrierefreie Gehwege nicht mehr möglich.

Die Insellage kostet Platz und animiert zu unübersichtlichen Querungen der Fahrbahn, insbesondere durch Linienbuspassagiere.

Die Stadt Gifhorn plant, die Bushaltestellen an die nördlichen und südlichen Fahrbahnseiten zu versetzen. Die Geh- und Haltebereichsflächen sollen verbreitert werden.

Die Vorteile dieses Ausbaus bestehen in einem geradlinigeren Straßenverlauf, dem Erhalt der Grundstückszufahrten, der Errichtung einer querenden Übergangsstelle zwischen den Haltepositionen sowie einer Vergrößerung der Warteflächen.

Mit der räumlichen Entzerrung steigt die ohnehin schon bestehende Rückstaugefahr nochmals an. Stehen die Linienbusse sich in Zukunft versetzt bzw. diagonal gegenüber, ist die Straße für Kfz-Fahrende (noch) schlechter einsehbar. Der Rückstau würde überdies die Zufahrt zur Polizeidienststelle behindern.

In seiner Sitzung vom 09.06.2022 hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Gifhorn das Ausbaukonzept beschlossen.

Die Stadt Gifhorn hat sich unter insgesamt sieben Ausbauvarianten für die oben beschriebene entschieden. Diese Variante vereint die Vorteile, dass sie

- keine Grundstückszufahrt versperrt und
- einseitigen Durchgangsverkehr für Not- und Rettungsdienste ermöglicht und
- räumliche Distanz zwischen den Bushaltestellen schafft und
- räumliche Distanz zur Fußgängerzone schafft und
- breite Warteflächen schafft und
- sechs statt vier Bushaltestellen schafft.

Im Übrigen würde der Raum für den durchgehenden MIV auch dann wegfallen, wenn die Stadt Gifhorn an der Insellage der Bushaltestelle festhielte. Während der Haltevorgänge wäre dann gar kein Durchgangsverkehr für Not- und Rettungsdienste während der Haltevorgänge mehr möglich

Die Teileinziehungen der drei genannten Straßen schränken den durchgehenden MIV ein. Dadurch wird der durchgehende MIV zukünftig auf umliegende Straßen ausweichen.

Die Stadt Gifhorn rechnet jedoch nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der umliegenden Straßen durch die verfügbaren Teileinziehungen. Sie hat die Auswirkungen einer Teilspernung der drei genannten Straßen bereits erprobt. Im Zeitraum vom 23.10.2023 bis 21.04.2024 hat die Stadt Gifhorn einen Verkehrsversuch durchgeführt und dabei u.a. folgende Verkehrszeichen (VZ) aufgestellt:

- An der Ecke Hindenburgstraße/Steinweg das VZ 242.1-40 "Ende einer Fußgängerzone" mit dem Zusatzzeichen "Linienverkehr und Einsatzfahrzeuge Querung frei" und dem Zusatzzeichen "Werktags von 17 bis 12 Uhr außer an Mittwoch und Samstag 17:00 – 8:00 Uhr und sonntags Fahrrad frei".
- Bereits an der Einmündung zur Allerstraße wies das VZ 357-51 die Verkehrsteilnehmer auf eine "Für Fußgänger zulässige Sackgasse" mit dem Zusatzzeichen "Zufahrt des Parkhauses frei" an.
- Zudem errichtete die Stadt Gifhorn das VZ 357-51 "Für Fußgänger durchlässige Sackgasse" mit dem Zusatzzeichen 1008-34 "Keine Wendemöglichkeit" sowie das VZ 209 "Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts" und das VZ 209 -10 "Vorgeschriebene Fahrtrichtung links".
- Auf der Michael-Clare-Straße ordnete die Stadt Gifhorn mit dem VZ 242.1 -40 "Beginn/Ende einer Fußgängerzone" mit dem Zusatzzeichen "Linienverkehr und Einsatzfahrzeuge Querung frei" und dem Zusatzzeichen "Werktags von 17 bis 12:00 Uhr, außer an Mittwoch und Samstag 17:00 – 8:00 Uhr und sonntags Fahrrad frei" an. Das VZ "Pfeil Wegweiser Parkhaus Hindenburgstraße" ordnete die Stadt ab.

Inzwischen hat die Stadt Gifhorn die Datenmengen aus dem Verkehrsversuch ausgewertet. Wie zu erwarten war, ist der Anteil des Kfz-Verkehrs in der Hindenburgstraße und der Michael-Clare-Straße erheblich zurückgegangen. Da der Durchgangsverkehr für den Linienbusverkehr noch offenstand und der MIV noch im Rahmen des Anliegerverkehrs möglich ist, ist der Kfz-Verkehr jedoch nicht auf null gesunken.

Aufgrund dieser Erfahrungen hat der Rat der Stadt Gifhorn in seiner Sitzung am 17.06.2024 (DS X/0712) gemäß § 8 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) die Absicht des Teileinziehungsverfahrens für folgende Straßen und Straßenteilstücke beschlossen:

- Hindenburgstraße (Gemarkung Gifhorn, Flur 10, Flurstück 20/4) im Bereich nach der Einmündung Knickwall bis zum Steinweg in einer Länge von 133m
- Steinweg (Gemarkung Gifhorn, Flur 10, Flurstück 88/7) zwischen Hindenburgstraße und Michael-Clare-Straße in einer Länge von 20m

- Michael-Clare-Straße (Gemarkung Gifhorn, Flur 11, Flurstück 68/8) in einer Länge von 71m

Die Absicht der Teileinziehungen wurde am 18.06.2024 im Internet öffentlich bekanntgemacht. Darüber hinaus lag diese während der Öffnungszeiten im Fachbereich Ordnung zur öffentlichen Einsichtnahme aus.

Zwei Personen legten im September 2024 schriftliche Beschwerde („*Widerspruch*“) gegen die beabsichtigten Teileinziehungen ein. Die Bushaltestelle sei seit 24 Jahren funktionstüchtig und bedürfe lediglich einer Reparatur. Der darüberhinausgehende Umbau und die damit einhergehende Sperrung für den MIV beeinträchtigt aber die Anliegenden in ihrer privaten Lebensgestaltung. Insbesondere die familiäre Pflege werde durch die Umleitung des MIV erschwert, da der durchgehende MIV nicht mehr möglich sein wird. Beide Personen regten an, die Bushaltestelle mit drei Fahrspuren zu reparieren und barrierefrei anzupassen. Nähere Vorschläge für einen barrierefreien Umbau bei gleichzeitigem Erhalt des durchgehenden MIV enthielten die schriftlichen Einwendungen nicht.

Die Stadt Gifhorn hat die Einwendung inhaltlich geprüft und hält an dem geplanten und vom Verwaltungsausschuss am 09.06.2022 beschlossenen Ausbaukonzept fest. Die Absicht eines barrierefreien Umbaus der Hindenburgstraße teilt die Stadt Gifhorn mit den Beschwerdeführenden. Ein barrierefreier Ausbau ist aber technisch nicht machbar, solange die Insellage der Bushaltestelle erhalten bleibt. Die Auflösung der Insellage zieht das praktische Erfordernis nach sich, die drei genannten Straßen für den durchgehenden MIV zu sperren (s.o.).

II. Rechtliche Bewertung

1. Zu Ziffer 1)

1.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage ist § 8 Abs. 1 Satz 2 NStrG. Danach soll der Träger der Straßenbaulast eine Straße teileinziehen, wenn nachträgliche Beschränkungen der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden.

1.2 Formelle Rechtmäßigkeit

Die Stadt Gifhorn hat das Verfahren nach § 8 Abs. 2 NStrG eingehalten. Danach ist die Absicht der Einziehung mindestens drei Monate vorher in der Gemeinde, die die Straße berührt, ortsüblich bekanntzugeben. Der Rat hat seine Teileinziehungsabsicht am 17.06.2024 beschlossen und daraufhin drei Monate lang im Internet bekannt gemacht.

1.3 Tatbestandsvoraussetzungen

Die Tatbestandsvoraussetzungen der Rechtsgrundlage in § 8 Abs. 1 Satz 2 NStrG liegen vor.

1.3.1. Die Stadt ist Trägerin der Straßenbaulast

Die Stadt Gifhorn trägt die Straßenbaulasten an den teileingezogenen Straßengrundstücken, die Teile von Gemeindestraßen sind.

1.3.2. Angabe des Datums der Wirksamkeit

Die oben verfügten Teileinziehungen werden am 01.07.2025 in Kraft treten. Nach § 8 Abs. 3 NStrG ist die Einziehung mit Angabe des Tages, an dem die Eigenschaft als Straße (teilweise) endet, öffentlich bekanntzumachen.

1.3.3. Gründe des öffentlichen Wohls

Die Stadt Gifhorn beschränkt die Benutzungsart und den Benutzerkreis aus Gründen des öffentlichen Wohls.

Das öffentliche Wohl besteht insbesondere im barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Hindenburgstraße. Hierzu ist die Stadt Gifhorn nach § 8 Abs. 3 PBefG verpflichtet. Der barrierefreie Umbau der Haltestelle erfordert, den Gemeingebrauch in Form von Durchgangsverkehr auf den genannten Straßengrundstücken einzuschränken.

Des Weiteren besteht das öffentliche Wohl in der geringeren Kollisionsgefahr auf der querenden Teilstrecke des Steinweges zwischen zu Fuß Gehenden sowohl mit Kfz-Fahrenden als auch mit Fahrradfahrenden.

1.3.4. Gründe des öffentlichen Wohls überwiegen

Die Gründe des öffentlichen Wohls überwiegen das Interesse am uneingeschränkten Beibehalt des Gemeingebrauchs.

1.3.4.1. Zum barrierefreien Ausbau

Der geplante barrierefreie Ausbau überwiegt die Interessen der Anliegenden und der übrigen Verkehrsteilnehmenden an einer Beibehaltung der Möglichkeiten des durchgehenden MIV.

Die Stadt hat den Ausbau der Hindenburgstraße hin zu einer barrierefreien Bushaltestelle abgewogen mit den Interessen am Erhalt der Möglichkeit des durchgehenden MIV auf der Hindenburgstraße, der querenden Teilstrecke des Steinweges und der Michael-Claire-Straße. Das Interesse an einem Umbau überwiegt.

Bereits abstrakt überwiegt das Interesse an einer Teileinziehung.

Einerseits ist die Stadt Gifhorn zu einem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Hindenburgstraße nach § 8 Abs. 3 PBefG gesetzlich verpflichtet. Der barrierefreie Umbau erfordert eine Auflösung der aktuellen Insellage der Bushaltestelle. Nach Auflösung der Insellage wäre durchgehender MIV eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs. (s.o.). Der Umbau der Hindenburgstraße und die Einschränkung des durchgehenden MIV in der Hindenburgstraße zieht praktisch auch das Erfordernis nach sich, den durchgehenden MIV auf der querenden Teilstrecke des Steinweges und der Michael-Claire-Straße einzuschränken. Der

durchgehende MIV verläuft auch über diese beiden Straßen. Insbesondere die querende Teilstrecke des Steinweges dient zwischen Hindenburgstraße und Michael-Clare-Straße als Abkürzung und kann bei einer Teileinziehung daher nicht ausgespart werden.

Andererseits haben Anliegende und sonstige Verkehrsteilnehmende keinen Anspruch auf die uneingeschränkte Beibehaltung des Gemeingebrauchs nach § 14 Abs. 2 NStrG.

Auch konkret bezogen auf die Hindenburgstraße, den querenden Teil des Steinweges und die Michael-Clare-Straße überwiegt das Interesse an den Teileinziehungen.

Die Teileinziehungen werden den Gemeingebrauch nicht vollständig aufheben. Der Linienbusverkehr bleibt unberührt und wird ohne durchgehenden MIV sogar mehr Platz im beengten Straßenraum haben. Den motorisierten Lieferverkehr und den querenden Fahrradverkehr schließen die Teileinziehungen nicht generell aus.

Der Anliegerverkehr in der Hindenburgstraße und der Michael-Clare-Straße bleibt auch mit Kfz möglich, lediglich die querende Teilstrecke des Steinweges wird fortan nicht mehr als Abkürzung dienen. Umwege sind grundsätzlich hinzunehmen. Der Verkehrsversuch von Oktober 2023 bis April 2024 ergab keine Überlastung der umgebenden Ausweichstrecken.

1.3.4.2. Zur Verringerung der Kollisionsgefahr

Zu Fuß Gehende des Steinweges gewinnen auf der querenden Teilstrecke zwischen Hindenburgstraße und Michael-Clare-Straße mehr Verkehrssicherheit, wenn der durchgehende MIV eingeschränkt wird und eine geringere Kollisionsgefahr zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz nach Entlastung des Durchgangsverkehrs besteht.

Entsprechendes gilt für die Kollisionsgefahr mit Radfahrenden, die die Hindenburgstraße und die Michael-Clare-Straße über die querende Teilstrecke des Steinweges durchfahren. Dieser durchgehende Radverkehr wird auf Tages- und Wochenzeiten beschränkt, in denen erfahrungsgemäß weniger Passanten die Fußgängerzone im Steinweg benutzen. Während dieser Tages- und Wochenzeiten bleibt es Fahrradfahrenden unbenommen, an den Ecken des Steinweges zur Hindenburgstraße bzw. Michael-Clare-Straße abzustiegen und ihre Fahrräder für eine kurze Strecke von 20m zu schieben. Angesichts des Kollisionsrisikos zwischen zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden ist ein zeitlich begrenztes Erfordernis zum Absteigen und Schieben zumutbar. Sicherheit für Leben und Gesundheit überwiegen den Komfort der Fahrradfahrenden, zu jeder Tages- und Wochenzeit die querende Teilstrecke des Steinweges durchfahren zu können. Die Sicherheit von Leben und Gesundheit umfasst dabei auch den Schutz der Fahrradfahrenden vor den eigenen Sturzrisiken. Fahrradfahrende werden nicht lediglich aus Rücksicht auf zu Fuß Gehende zu bestimmten Tages- und Wochenzeiten absteigen und schieben müssen.

1.4. Rechtsfolgen

Auf Rechtsfolgenseite „soll“ nach § 8 Abs. 1 Satz 2 NStrG die Teileinziehung bei überwiegen den Gründen des öffentlichen Wohls angeordnet werden. „Soll“-Vorschriften enthalten ein intendiertes Ermessen. Lediglich in atypischen Fällen sind Ausnahmen vom „soll“-Grundsatz zu machen.

Da die Teileinziehung verhältnismäßig ist, liegt kein atypischer Fall vor. Die Verhältnismäßigkeit ergibt sich aus den folgenden Erwägungen:

1.4.1. Einschränkung des durchgehenden MIV

Die Teileinziehung dient dem legitimen Zweck, die Haltestelle Hindenburgstraße barrierefrei auszubauen. Aus den oben beschriebenen Gründen zieht ein solcher Ausbau als praktische Konsequenz zwingend die Notwendigkeit nach sich, den durchgehenden MIV in der Hindenburgstraße, der querenden Teilstrecke des Steinwegs sowie der Michael-Clare-Straße einzuschränken.

Die Teileinziehungen sind hierzu auch geeignet, da der MIV die Hindenburgstraße und die Michael-Clare-Straße dann nicht mehr durchfahren und den Steinweg nicht mehr queren kann. Dies ermöglicht der Stadt Gifhorn als Trägerin der Straßenbaulast, die Haltestelle Hindenburgstraße in der oben beschriebenen Weise auszubauen und damit barrierefrei zu gestalten.

Die Teileinziehungen sind erforderlich. Bisher schränken die Widmungen der Hindenburgstraße und der Michael-Clare-Straße den Gemeingebrauch nicht ein. Insbesondere die Einschränkung des durchgehenden MIV wäre auf der Grundlage der bisherigen Widmungen nicht möglich. Eine Beibehaltung des uneingeschränkten Gemeingebrauchs einschließlich des durchgehenden MIV förderte den legitimen Zweck nicht gleichsam. Ein weiterhin durchgehender MIV hinderte die Stadt Gifhorn daran, die aktuelle Insellage der Haltestelle aufzulösen. Ohne deren Auflösung gestaltet sich der barrierefreie Ausbau der Haltestelle als praktisch undurchführbar. Die Beibehaltung der Insellage führte zu noch größeren Rückstaugefahren, insbesondere vor den Grundstückszufahrten der Polizei. Praktisch ist es der Stadt Gifhorn unmöglich, den durchgehenden MIV lediglich auf der vom Umbau unmittelbar betroffenen Hindenburgstraße einzuschränken, ohne insbesondere den durchgehenden MIV auch auf der Michael-Clare-Straße und der querenden Teilstrecke des Steinweges einzuschränken.

Die Teileinziehungen sind angemessen. Sie bringen das Interesse der Stadt Gifhorn, den durchgehenden MIV einzuschränken als praktisch zwingende Folge eines barrierefreien Ausbaus in einen schonenden Ausgleich mit den Anliegerinteressen und den Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmenden an einer möglichst weitreichenden Aufrechterhaltung des bisherigen Gemeingebrauchs.

Die Stadt Gifhorn erhält den Gemeingebrauch, soweit es infolge des barrierefreien Ausbaus möglich ist. Auch bei diesem Interessenausgleich ist der Ausgangspunkt, dass die Stadt Gifhorn zum barrierefreien Ausbau gesetzlich verpflichtet ist, umgekehrt aber kein Anspruch auf Erhalt des bisherigen Gemeingebrauchs besteht nach § 14 Abs. 2 NStrG.

Insbesondere berühren die Teileinziehungen nicht:

- Den durchgehenden Fußgängerverkehr.
- Den durchgehenden Linienbusverkehr.
- Den durchgehenden Rettungsverkehr einschließlich des dazugehörigen Kfz-Verkehrs.
- Den Anliegerverkehr einschließlich des Kfz-Verkehrs in einseitiger Richtung.

Lediglich der durchgehende MIV wird zu Abkürzungszwecken nicht mehr möglich sein. Dem Verlust dieser Abkürzungsmöglichkeit stehen insbesondere der Gewinn an Barrierefreiheit,

geringerer Rückstaugefahr, vereinfachtem Linienbusverkehr und weniger Gefahren für die zu Fuß Gehenden des „Steinweges“ durch bisher querende Kfz gegenüber.

1.4.2. Einschränkungen des durchgehenden Fahrradverkehrs

Für Fahrradfahrende und ihr Kollisionsrisiko mit zu Fuß Gehenden auf der querenden Strecke des Steinweges gilt entsprechendes.

Die Beschränkung des durchgehenden Fahrradverkehrs auf der querenden Strecke des Steinweges zwischen Hindenburgstraße und Michael-Clare-Straße dient dem legitimen Zweck, das Kollisionsrisiko zwischen Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden einzudämmen.

Dazu ist die Beschränkung auf bestimmte Tages- und Wochenzeiten geeignet. Die Stadt Gifhorn schränkt den durchgehenden Fahrradverkehr auf der querenden Teilstrecke des Steinweges insbesondere zu den üblichen Einkaufszeiten ein. Zu diesen Zeiten benutzen Passanten die Fußgängerzone Steinweg besonders stark.

Die Beschränkung ist auch erforderlich, da eine Freigabe für den durchgehenden Fahrradverkehr nicht gleich geeignet wäre, das Kollisionsrisiko einzudämmen.

Angemessen ist die Einschränkung, da sie nicht alle Tages- und Wochenzeiten betrifft und dem Schutz von Leben und Gesundheit sowohl Fahrradfahrenden selbst als auch zu Fuß Gehenden dient. Leben und Gesundheit überwiegen den Komfort der Fahrradfahrenden, die querende Teilstrecke des Steinweges zu jeder Tages- und Wochenzeit durchfahren zu können, ohne für eine kurze Teilstrecke von 20m absteigen und schieben zu müssen.

2. Zu Ziffer 2)

Rechtsgrundlage ist § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO.

Danach entfällt die aufschiebende Wirkung (von Widerspruch und Anfechtungsklage) nur in den Fällen, in denen die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse von der Behörde, die den Verwaltungsakt erlassen hat, besonders angeordnet wird.

Nach § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO ist das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsaktes schriftlich zu begründen.

Es besteht ein allgemeines öffentliches Interesse an der Vollziehung rechtmäßiger Verwaltungsakte. Wie oben begründet, sind die unter Ziffer 1) verfügten Teileinziehungen rechtmäßig.

Darüber hinaus besteht ein besonderes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung der Teileinziehungen nach Ziffer 1).

Ohne die Anordnung der sofortigen Vollziehung hätte einer Klage gegen die Teileinziehungen nach Ziffer 1) aufschiebende Wirkung. Diese aufschiebende Wirkung würde den barrierefreien Umbau der Haltestelle Hindenburgstraße praktisch um Jahre verzögern. Die Stadt käme dann

über Jahre hinweg ihrer gesetzlichen Pflicht zur barrierefreien Ausgestaltung der Bushaltestelle nicht nach.

Die Verwaltungsgerichtsbarkeit ist chronisch überlastet. Die wesentlichen Ursachen für die Überlastung liegen außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Stadt Gifhorn und des Verwaltungsgerichts Braunschweig. Mit einer mehrjährigen Verfahrensdauer eines erstinstanzlichen Klageverfahrens wäre zu rechnen. Während dieser Zeit dürfte die Stadt die Hindenburgstraße bei aufschiebender Wirkung der Klage gegen Ziffer 1) nicht im Sinne einer barrierefreien Haltestelle umgestalten.

Die Einschränkung insbesondere des durchgehenden MIV ist praktische Voraussetzung für die Auflösung der aktuellen Insellage. Deren Auflösung ist wiederum praktische Voraussetzung für den barrierefreien Umbau der Haltestelle Hindenburgstraße.

Hätte eine Klage gegen die unter Ziffer 1) verfügten Teileinziehungen aufschiebende Wirkung, dürfte die Stadt für den mehrjährigen Zeitraum des Klageverfahrens keine Verkehrszeichen aufstellen, die insbesondere den MIV einschränken. Die bisherigen Widmungen sehen keine derartigen Einschränkungen vor.

Zwar hat die Stadt Gifhorn eine entsprechende Beschilderung bereits übergangsweise von Oktober 2023 bis Oktober 2024 erprobt, dies jedoch lediglich auf der Grundlage eines Verkehrsversuches. Eine mehrjährige Beschilderung, die insbesondere den durchgehenden MIV einschränkt, wäre mit dem bisher uneingeschränkten Gemeingebrauch nicht vereinbar. Sowohl die Widmungen der Hindenburgstraße als auch der Michael-Clare-Straße sehen keine Einschränkungen des Gemeingebrauchs vor. Die Stadt würde über den Umweg des Straßenverkehrsrechts den Gemeingebrauch einschränken, während die Klage gegen die Teileinziehungen des Gemeingebrauchs noch aufschiebende Wirkung hätte. Es drohte ein Verstoß gegen den Vorbehalt des Straßenrechts.

Folglich müsste die Stadt für die mehrjährige Dauer eines Klageverfahrens einerseits gegen Straßenrecht in Form des Vorbehalts des Straßenrechts verstoßen, wenn sie andererseits ihrer Pflicht zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle Hindenburgstraße nachkommen möchte. Dieser Widerspruch ist nicht hinnehmbar.

Das besondere öffentliche Interesse an einer sofortigen Vollziehung der unter Ziffer 1) verfügten Teileinziehungen entfällt nicht durch das Interesse der Anlieger oder sonstiger Verkehrsteilnehmer, die genannte Straßengrundstücke weiter insbesondere für den durchgehenden MIV benutzen zu dürfen. Ein Anspruch auf Erhalt des Gemeingebrauchs besteht nach § 14 Abs. 2 NStrG nicht. Ausweichstrecken sind noch in der Gifhorer Innenstadt vorhanden. Der Verkehrsversuch von Oktober 2023 bis April 2024 hat keine Überlastung der Ausweich- und Umleitungstrecken ergeben.

Überdies würde sich die Verringerung der Kollisionsgefahr auf der querenden Teilstrecke des Steinweges über Jahre verschieben, wenn eine Klage gegen die teilweise Einschränkung des durchgehenden Radverkehrs zwischen Hindenburgstraße und Michael-Clare-Straße aufschiebende Wirkung hätte. Auch bezüglich dieses durchgehenden Radverkehrs zu allen Tages- und Wochenzeiten haben Radfahrende keinen Anspruch auf Erhalt des uneingeschränkten Gemeingebrauchs nach § 14 Abs. 2 NStrG.

Diese Allgemeinverfügung gilt einen Tag nach der Bekanntmachung als bekannt gegeben. Rechtsgrundlage für die öffentliche Bekanntmachung ist § 1 Abs. 1 NVwVfG in Verbindung mit §§ 41 Abs. 3 Satz 2, Abs. 4 Satz 4, 43 Abs. 1 Satz 1 VwVfG.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen die Allgemeinverfügung unter Ziffer 1) kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Klage erhoben werden.

Die Klage kann auch durch Übermittlung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Verwaltungsgerichts Braunschweig entweder über das elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) unter: govello-1272981473459-000216750 oder über DE-Mail unter: [vg-braunschweig@egvp.de-mail.de](mailto:vg-braunschweig@egvp.de) (eine Übersendung von normalen E-Mails an diese Adresse ist nicht möglich) erhoben werden.

Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Es muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein.

Die technischen Rahmenbedingungen für die Übermittlung und die Eignung zur Bearbeitung durch das Gericht bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung.

Wird die Klage durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt, eine Behörde oder eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse erhoben, muss sie nach § 55d Satz 1 VwGO als elektronisches Dokument übermittelt werden.

Dies gilt nach § 55d Satz 2 VwGO auch für andere nach der VwGO vertretungsberechtigte Personen, denen ein sicherer Übermittlungsweg nach § 55a Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 VwGO zur Verfügung steht.

Ist eine Übermittlung als elektronisches Dokument aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt auch bei diesem Personenkreis nach § 55d Satz 1 und 2 VwGO die Klageerhebung mittels Schriftform oder zu Protokoll des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen oder Beweismittel sollen angegeben werden, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden. Im Fall der Einreichung eines elektronischen Dokuments bedarf es keiner Abschriften.

Gifhorn, 24.01.2025

Johannes-Jürgen Laub
Erster Stadtrat

Anlage 1: Teileinziehungsplan



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2024



Hindenburgstraße, Steinweg, Michael-Clare-Straße
für den öffentlichen Verkehr teileingezogene Fläche

Anlage



Stadt Gifhorn

Maßstab: 1: 1500