

An den Bürgermeister der Stadt Kempen
Christoph Dellmans
Buttermarkt 1
47906 Kempen

Kempen, 23.10.2021

Widerspruch gegen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit dem VZ 240 StVO auf der Berliner Allee

Sehr geehrter Herr Dellmans,

als Anwohnerin benutze ich die Berliner Allee sowohl als Fußgängerin (teils mit Hund) als auch als Radfahrerin mehrmals täglich. Dabei muss ich als Radfahrerin aufgrund der ausgeschilderten Benutzungspflicht den dort vorhandenen schlechten Radweg benutzen. Als Fußgängerin habe ich jetzt mehr Platz bekommen, den ich aber aufgrund der vielen Radfahrer, die mich an den Rand klingeln, nicht nutzen kann. So habe ich auch als Fußgänger keinerlei Vorteile. Die Autofahrer hupen mich als S-Pedelec-Fahrer weiterhin auf der Straße an und versuchen mich auf den Radweg zu drängen, wodurch schon viele gefährliche Situationen entstanden sind.

Dieses Schild ist ohne vorherige Bekanntgabe angebracht worden, den genauen Zeitpunkt habe ich nicht dokumentiert. Es liegt mir aber ein Foto vom 6.4.2021 vor, welches beweist, dass dieses Schild hier zu dem Zeitpunkt nicht angebracht war und somit die einjährige Einspruchsfrist noch besteht.

Die vorgenommene Anordnung der Radwegbenutzungspflicht mit dem VZ 240 ist für mich nicht nachvollziehbar, zumal im Radkonzept geplant ist, den Radverkehr auf der Fahrbahn der Berliner Allee (mit Tempo 30 und Piktogrammen auf der Fahrbahn) führen. Deshalb lege ich hiermit gegen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit dem VZ 240 Widerspruch ein.

Begründung

Im Zuge der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften traten zum 1. Oktober 1998 Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) bzgl. der Benutzungspflicht von Radwegen (§ 2, Abs. 4) in Kraft. Nunmehr sind nur noch solche Radwege benutzungspflichtig, die durch Zeichen 237, 240 oder 241 als solche gekennzeichnet sind. Zugleich wurden die entsprechenden Verwaltungsvorschriften (VwV-

StVO) dahingehend geändert und ergänzt, dass nur noch unter definierten Voraussetzungen Radwege als benutzungspflichtig beschildert werden dürfen. Als zwingende Voraussetzungen werden benannt (VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2), dass die Benutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen im Einzelfall erforderlich und verhältnismäßig ist und die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem **Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist**. Die Frage der Erforderlichkeit von Anordnungen durch Verkehrszeichen wird weiterhin in den §§ 39 und 45 StVO deutlich geregelt.

So heißt es in § 39, Abs. 1:

"Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist."

In § 45 Abs. 9 StVO heißt es unter anderem: *"Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs 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."*

In der Begründung für diese Regelung heißt es: *"Neben der Änderung des §39 bedarf es auch einer korrespondierenden Ergänzung des §45 durch einen neuen Absatz 9. Auf die Begründung zu §39 Abs. 1 und §43 Abs. 1 Satz 2 (neu) [Anm. "§39 Abs. 1 gilt entsprechend."] wird verwiesen. Während die genannten Normen an die Verkehrsteilnehmer adressiert sind, verpflichtet der neue Absatz 9 von §45 StVO die zuständigen Behörden, bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen **zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen und/oder Verkehrseinrichtungen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen.**"¹*

Das Verwaltungsgericht Berlin hat in seinem im Jahr 2000 ergangenen Urteil² betont, dass beide Bestimmungen zu berücksichtigen sind. **Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht ist nur zulässig, wenn sie unter besonderen Umständen "bei einer aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestehenden außergewöhnlichen Gefahrenlage" zwingend geboten ist.**

¹ BRat-Drs.374/1/97, S. 11

² VG Berlin, Urteil vom 28. September 2000, Az 27 A 206,99

Diese besonderen Umstände sind im benannten Straßenzug nicht zu erkennen. Im Stadtgebiet Kempen befinden sich sogar auf ebenso befahrenen Straßen mit zwei Fahrstreifen und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, an denen keine Radwegbenutzungspflicht angeordnet ist (St. Töniser Str.). Auf der Berliner Allee ist sogar bis auf einer Strecke von ca. 400m Tempo 30 angeordnet. **Nach neuester Gesetzgebung kann auf solchen kurzen Tempo 50-Strecken durchgehend Tempo 30 angeordnet werden.**

Die notwendige Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Benutzungspflicht ist nicht erkennbar. Tatsächlich ist nicht einmal eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Benutzung des Radwegs erkennbar, sondern das Gegenteil. Regelmäßig führt die Streckenführung des Radweges zu Konflikten mit anderen Radfahrern, Fußgängern oder ein- und ausbiegenden Kfz. An den Einmündungen (insbesondere Schmeddersweg) kommt es immer wieder zu besonderen Gefahren, da Fahrzeuge auf den Gehweg fahren, um besser den KFZ-Verkehr zu sehen und dabei „übersehen“ sie Radfahrer und Fußgänger.

Mit der Benutzungspflicht kann es der Verkehrsbehörde nicht besonders ernst sein, denn sie legt offensichtlich keinen Wert darauf, den Radweg durchgehend benutzbar zu erhalten. So ist täglich zu beobachten, dass Kraftfahrzeuge (Bau-Lkw oder andere Lkw/Pkw, s.u. Fotos) den Radweg ohne weitere Ankündigung auf voller Breite versperren, so dass ein Vorbeikommen nicht möglich ist. Auch aus diesem Grund ist das Vorliegen von wesentlichen Verkehrssicherheitsgründen für eine Benutzungspflicht zu verneinen.

Es kann auch nicht festgestellt werden, dass der Radweg *„frei von Hindernissen“* (VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 II. 2.) ist; er wird regelmäßig durch Hindernisse (Schilder, Mülltonnen) verstellt.

Auf der Berliner Allee beträgt die Breite des Weges gerade einmal ca. 2,30 m (gemessen bis zur Bordsteinkante) vor der Hausnummer 8, während die Anforderungen der der RAST 06 eine *Mindestbreite* von 2,50 m vorsehen. Diese Breite wird teilweise durch Schilder weiter verkleinert.

Ebenso ist der Radweg häufig übersät mit abgebrochenem Geäst oder abgefallenem Laub (insb. vor dem Friedhof und dem Parkplatz des Krankenhauses). Dadurch sind Radfahrer einer erhöhten Sturzgefahr ausgesetzt. Ebenfalls verkleinern Pfützen den Weg. Die Verkehrsfläche entspricht damit nicht den Anforderungen der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 im Punkt II. 1. b¹.

Es lässt sich noch ergänzen, dass der Radweg in beiden Fahrtrichtungen häufig von

¹ Vergleiche dazu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: *„Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung“*

Hundeführern genutzt wird, wodurch nicht genügend Platz für Radfahrer bleibt.

Die Bordsteinabsenkungen entsprechen nicht den Vorgaben der ERA.

Der Weg ist eine gepflasterte Wellenbahn, da alle Einfahrten über die gesamten Breite abgesenkt sind. Dadurch ist weder eine angenehme noch eine schnelle Fahrt möglich. Besonders Kinder im Kindersitz und Schwangere leiden darunter besonders.

Vor dem LvD gibt es am Ende keine Überleitung vom linksseitig geführten Radweg auf den rechtsseitig geführten Radweg. An dieser Stelle befindet sich für Radfahrer keine geeignete Querungshilfe (die angedeutete Gehwegnahe ist unseres Erachtens keine geeignete Querungshilfe), eine Geschwindigkeitsbeschränkung der Fahrbahn besteht hier nur auf Tempo 30 (die oft nicht eingehalten wird) und das **VZ 138 fehlt völlig**. Dies ist besonders bedenklich, da hier viele Schüler queren müssen.

Auf der gesamten Länge der Berliner Allee werden darüber hinaus regelmäßig Mülltonnen abgestellt.

Eine weitere große Gefahrenstelle befindet sich an den Einfahrten zum Parkplatz des Hospitals und des Friedhofs. In räumlicher Nähe zu der Einfahrt zum Parkplatz am Hospital wird der Radweg unmittelbar an einer Bushaltestelle vorbeigeführt – dies ist sowohl für den Radverkehr als auch für wartende Fußgänger gefahrenträchtig. An der Zufahrt zum Parkplatz selber wird der Radweg nahezu von jedem Autofahrer, der in die Berliner Allee einbiegen will, zugestellt, da an der Sichtlinie gehalten wird. Dies gilt auch für Abbieger aus dem Schmeddersweg, von Broichhausen-Allee und Am Schlehdorn. Am Schwimmbad ist aber noch eine viel größere Gefahr, da hier mit hoher Geschwindigkeit eingebogen wird.

Zusammenfassung

Die Benutzungspflicht des Radwegs darf auf der gesamten Länge aus den nachfolgend aufgeführten Gründen nicht aufrecht erhalten werden.

1. Besondere, zwingende Gründe für die Anordnung liegen nicht vor.
2. Die Benutzungspflicht erhöht nicht wesentlich die Verkehrssicherheit, sondern verschlechtert sie im Gegenteil sogar.
3. Der Radweg ist nicht frei von Hindernissen, sondern regelmäßig verstellt und somit unbenutzbar.
5. Der Radweg ist durchgehend zu schmal.
6. Die Verkehrsfläche des Radwegs ist nicht nach den allgemeinen Regeln der **Baukunst** und Technik errichtet und **unterhalten**.
7. Das Radwegende am LvD ist ungesichert.

Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist somit weder verhältnismäßig noch zumutbar. Es ist für mich auch nicht erkennbar, warum hier von der in den VwV-StVO eng begrenzten Ausnahmenmöglichkeiten Gebrauch gemacht werden soll, da diese entweder nur an kurzen Engstellen oder befristet bis zu einer baulichen Herstellung der Mindestbedingungen, in jedem Fall aber nur unter Wahrung der Verkehrssicherheit

zulässig ist.

Gegen die Nichteinhaltung der Kriterien der VwV-StVO kann auch nicht vorgebracht werden, dass die Anordnung der Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sei. Denn es sind gerade auch Gründe der Verkehrssicherheit, die den Normgeber zu einer Änderung der StVO einschließlich der VwV-StVO veranlasst haben. Verkehrssicherheit kann nicht nur auf den Autoverkehr bezogen werden, sondern gilt eben auch für den Radverkehr.

In der VwV-StVO zu §2 Abs. 4 Satz 2 StVO ist unter "*II. Radwegebenutzungspflicht*" ausdrücklich bestimmt, dass selbst dann, wenn aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich ist, eine Anordnung nur dann zu erfolgen hat, wenn die dort im Einzelnen genannten und von mir oben angesprochenen Kriterien erfüllt sind. Diese zweifache Erfordernis verdeutlicht die von mir angesprochene Erkenntnis, da gerade in den Kriterien an einen benutzungspflichtigen Radweg Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit zum Ausdruck kommen. Die StVO-Novelle beruht auf diversen wissenschaftlichen Untersuchungen, die gezeigt haben, dass Bordsteinradwege eben nicht so sicher sind, wie man dies früher angenommen hat¹²³.

Die VwV-StVO erlaubt es danach - gerade aus Gründen der Verkehrssicherheit - nicht mehr, dass Radfahrer zur Benutzung solcher Radwege verpflichtet werden, die die in den VwV-StVO genannten Kriterien nicht erfüllen. Eben dies war die Intention der StVO-Novelle, wie in der Begründung zur StVO-Änderung deutlich wird. Denn es heißt dort, dass obwohl Gründe der Verkehrssicherheit für eine Radwegebenutzungspflicht sprechen können, die Benutzung dem Radfahrer dennoch nicht zumutbar ist, wenn sich der Radweg in einem baulich unzureichenden Zustand befindet oder nach Ausmaß und Ausstattung nicht den Erfordernissen des modernen Radverkehrs entspricht. Die Benutzung solcher Radwege sei für Radfahrer im Allgemeinen nicht zumutbar. **Eine Benutzungspflicht kann danach auf Radwegen, die die Kriterien der VwV-StVO nicht erfüllen, auch nicht angeordnet werden.**

Aus allen benannten Gründen ist für mich schlüssig und folgerichtig, warum im Fahrradkonzept der Radverkehr auf der Berliner Allee geführt werden soll, durchgehend Tempo 30 angeordnet werden soll und Piktogramme auf der Straße den Autofahrern deutlich machen sollen, dass hier die Radfahrer auf der Straße fahren dürfen/sollen.

¹ ARGUS (Hg.): "Velo Secur - Sicherheit rund ums Radfahren", Tagungsband (02.-05.05.1990, Salzburg), 1991, Wien, S. 78, zitiert in: ADFC, "Forschungsdienst Fahrrad", Ausgabe 173, 1992

²Ole Bach, Ole Rosbach, Else Jørgensen: "Die Verkehrssicherheit von Radwegen in dänischen Städten", zitiert in: Bundesminister für Verkehr (Hg.): "Forschung Stadtverkehr, Heft A7, Zusammenfassende Auswertungen von Forschungsergebnissen zum Radverkehr in der Stadt", Bergisch Gladbach/Berlin/Bonn, 1991, Abb. 4-7 und S. 176

³ Landesschutzpolizeiamt Berlin, Radzeit 3/2001, S. 20

Gisela Ditzen, Berliner Allee 8, 47906 Kempen

S-Pedelecs müssen schon jetzt die Straße benutzen und würden durch die Forderungen im Radkonzept auch mehr Sicherheit bekommen. Diese Mobilitätsform verdient es auch, besonders geschützt zu werden.

Mit freundlichen Grüßen



































