

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 St. Töniser Str.**

Sehr geehrter Herr Dellmans,

bei unserer Critical Mass wurde ich von Teilnehmer informiert, dass auf der St. Töniser Str. ohne vorherige Bekanntgabe das VZ 240 aufgestellt wurde. Das Schild trägt das Datum 2021 und somit besteht noch die einjährige Einspruchsfrist.

Die vorgenommene Anordnung der Radwegbenutzungspflicht mit dem VZ 240 ist für mich nicht nachvollziehbar, besonders da auf einer Straße die Radwegebenutzungspflicht unterschiedlich geregelt wird. Deshalb lege ich hiermit gegen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit dem VZ 240 Widerspruch ein. Die Begründung kann man fast identisch meinem Widerspruch des VZ auf der Berliner Allee übernehmen.

***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.“*<sup>1</sup>

Das Verwaltungsgericht Berlin hat in seinem im Jahr 2000 ergangenen Urteil<sup>2</sup> 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.**

Diese besonderen Umstände sind im benannten Straßenzug nicht zu erkennen da auf der gleichen Straße in einem anderen Teilstück keine Radwegbenutzungspflicht angeordnet ist.

Die Mindestbreite von 2,50 m ist auch nicht gegeben.

Auch hier stehen die Mülltonnen ebenfalls auf dem Gehweg, wodurch die Breite nochmals reduziert ist.

Die Bordsteinabsenkungen entsprechen nicht den Vorgaben der ERA.

### **Zusammenfassung**

---

<sup>1</sup> BRat-Drs.374/1/97, S. 11

<sup>2</sup> VG Berlin, Urteil vom 28. September 2000, Az 27 A 206,99

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.
4. die unterschiedliche Regelung auf einer Straße ist verwirrend und schadet nur der Sicherheit.
- 5. Der Radweg ist durchgehend zu schmal.**

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 Ausnahmemöglichkeiten 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

Gisela Ditzen, Berliner Allee 8, 47906 Kempen

Bordsteinradwege eben nicht so sicher sind, wie man dies früher angenommen hat<sup>123</sup>.

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.**

S-Pedelecs müssen immer die Straße benutzen und würden durch eine Radwegebenutzungspflicht unnötig gefährdet, da KFZ-Nutzer die verschiedenen Räder nicht unterscheiden können. Diese Mobilitätsform verdient es, besonders geschützt zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

Gisela Ditzen

---

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup>Ole 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

<sup>3</sup> Landesschutzpolizeiamt Berlin, Radzeit 3/2001, S. 20