

**Gisela Ditzen**

Berliner Allee 8  
47906 Kempen

[g@ditzen.eu](mailto:g@ditzen.eu)  
+49 2152 519899

Kempen, den 10.12.2022

---

Verwaltungsgericht Düsseldorf

6. Kammer

Postfach 20 06 60

40105 Düsseldorf

### **Aktenzeichen 6 K 2153/22**

In dem Verfahren

Gisela Ditzen ./ Stadt Kempen

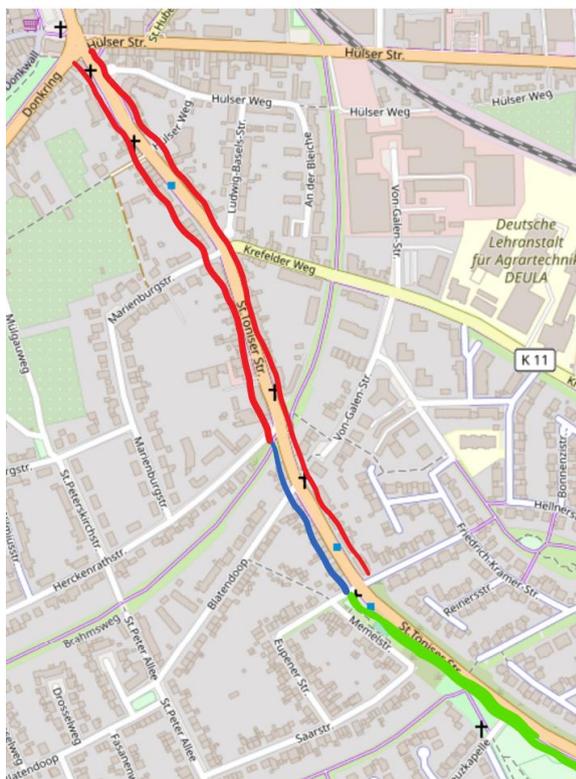
folgt hier die gewünschte Stellungnahme:

Die Jahresfrist ist in beiden Fällen nicht verstrichen, da in beiden Fällen die Schilder neu angeordnet wurden.

### **St. Töniser Str.**

**Auf der St. Töniser Str. gab es keine Radwegebenutzungspflicht mit dem VZ 240** und in vielen Teilen der Straße gibt es auch aktuell keine Radwegebenutzungspflicht.

Von der Ecke Donkring / Hülser Straße / St. Töniser Str. bis Eupener Str. besteht aktuell (mit Ausnahme der angegriffenen neuen Anordnung) auf beiden Seiten *keine* Radwegebenutzungspflicht (s. Skizze rote Linie, s.u. Fotodokumentation).



keine Radwege-  
benutzungspflicht

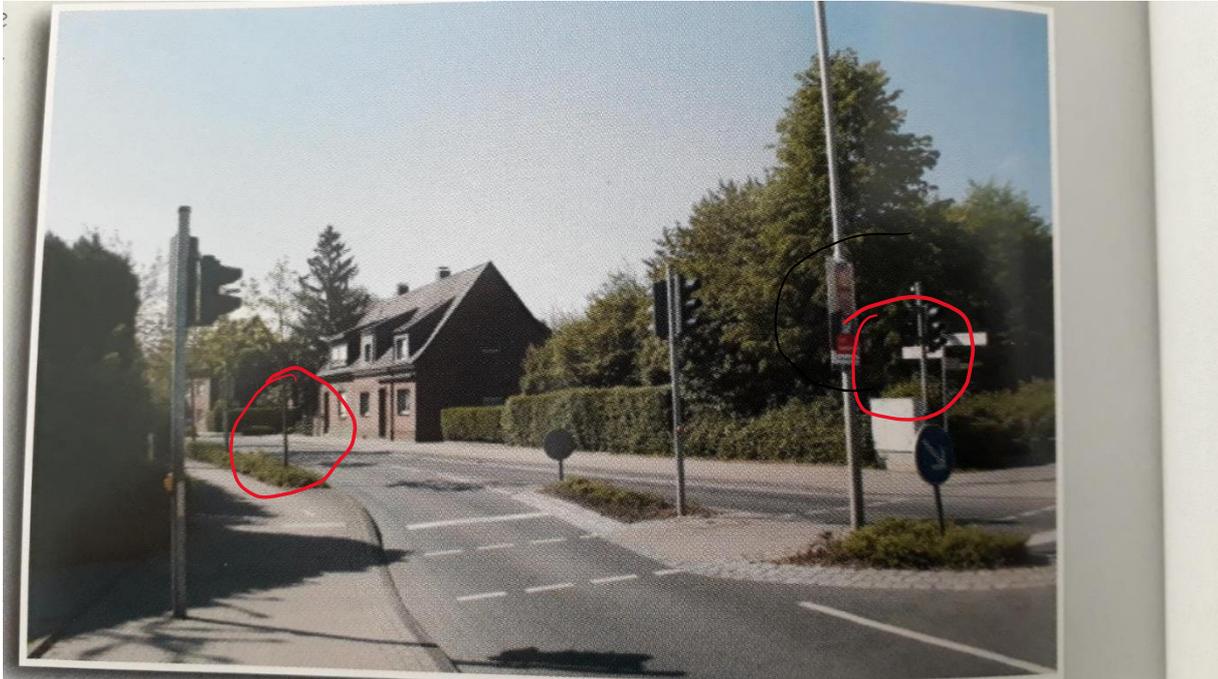
neu angeordnetes  
VZ240

zweirichtungs-  
Radweg

Erst ab der Eupener Straße gab und gibt es (abgesetzt von der Straße im Bereich des Grünzugs) auf der westlichen Seite einen kombinierten Zweirichtungsfuß- und -radweg (s. Skizze grüne Linie).

**Die Klage betrifft nur den kurzen Straßenabschnitt von der Herckenrathstr. bis Eupener Str. auf der rechten Seite (stadtauswärts, s. blaue Linie)**

Auf der gegenüberliegenden Seite ist auch jetzt keine Benutzungspflicht.



An diesem alten Foto (Andreas Storz, Königreich Kempen, Verlag Zeitreisen, 2011) zeigt die Klägerin auf, dass hier keine Benutzungspflicht angeordnet war.



Da die Häuser in der St. Töniser Straße im angefochtenen Bereich direkt am Weg stehen, trifft hier zusätzlich das Ausschusskriterium nach ERA 3.6 „dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge“ zu.

Auf der St. Töniser Straße gab es vor vielen Jahren eine Radwegebenutzungspflicht. Davon zeugen die nur noch mit Mühe erkennbaren ehemals rot eingefärbten separaten Spuren auf dem Gehwegbereich. Diese Benutzungspflicht wurde aufgehoben. Es sind wahrscheinlich um das Jahr 2008 herum sämtliche ehemaligen Schilder (wahrscheinlich VZ 241) komplett entfernt worden.

Nachweise/Zeugenaussagen:

1. Der ehemalige Leiter des Ordnungsamts, Ulrich Eckerleben, Reinersstraße 18, erklärte, dass zu Beginn seiner Übernahme der Amtsleitung (lt. RP vom 11.07.2019 im Jahr 2008) die Schilder an der St. Töniser Straße entfernt worden sind. An den Grund könne er sich nicht mehr erinnern. Aus Schilderungen anderer Anwohner ergeben sich Anhaltspunkte, dass die Maßnahme von Straßen-NRW ausgegangen sein könnte.
2. Frau Ursula Thon, St. Töniser Straße 60 bestätigt, dass auf der gesamten Straße seit vielen Jahren keine entsprechenden Schilder mehr gestanden haben.
3. Familie Drillkens, St. Töniser Straße 88a, kann bezeugen, dass erst im Herbst 2021 von der Herckenrathstraße bis zur Eupener Straße nagelneue Schilder mit entsprechender Stange aufgestellt worden. An deren Hecke sei nie ein Schild gestanden, bis es dann im Zuge der angegriffenen Maßnahme errichtet worden ist, was sie nun beim Schneiden der Hecke stört).



4. Die (schon leicht verblichene) Beschilderung an der Ampel am Anfang der St. Töniser Straße, die den Verkehr nur geradeaus, bzw. linksabbiegend gestattet, trägt zusätzlich das Zusatzschild „Radverkehr frei“. Dies zeigt, dass von einer Benutzung der Straße durch Radfahrer ausgegangen wird.

Ecke Don-  
kring/St. Töni-  
serstr.  
- stadtein-  
wärts -  
Siehe hier be-  
sonders das  
Schild Rad-  
fahrer frei an  
dem Ampel-  
mast



Das Schild ist so alt, dass es schon ziemlich verblüht ist.

5. Fotodokumentation, dass von der Ecke Donkring keine Schilder zur Radwegebe-  
nutzungspflicht (weder VZ240 noch VZ241) stehen:

Ecke Don-  
kring/St.  
Töniserstr.  
- stadtaus-  
wärts -





Aus diesen Angaben ergibt sich zweifelsfrei, dass seit vielen Jahren auf der gesamten St. Töniser Straße keine Radwegebenutzungspflicht angeordnet war. Aus welchen Gründen diese (möglicherweise ca. 2008) aufgehoben worden ist, entzieht sich der Kenntnis der Klägerin, müsste sich aber aus den Akten der Straßenverkehrsbehörde Kempen, von Straßen-NRW oder der Kreispolizei Viersen ergeben.

Es ist auch schon deshalb nicht plausibel, weil nicht zu erklären ist, warum es keinerlei schilderlose Verkehrszeichenträger oder Spuren im Boden gibt und warum dann nur auf einem geringen Teil der Straße neue Schilder aufgestellt worden sind.

Da die Häuser direkt am Weg stehen, trifft hier zusätzlich das Ausschlusskriterium nach ERA 3.6 „dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge“ zu.

**Die Angabe der Beklagten, dass die Schilder abhanden gekommen oder gestohlen worden und deshalb ersetzt worden seien, ist nicht zutreffend.**

**Die Anordnung des Zeichens 240 ist deshalb eine Anordnung, gegen die innerhalb der Jahresfrist geklagt worden ist.**

## Berliner Allee

Die Klage betrifft die Anordnung des Schildes VZ240 (und nicht die allgemeine Radwegbenutzungspflicht!).

**Die Verwaltungsvorschrift zu § 2 StVO unterscheidet ab Randnummer 16 klar zwischen unterschiedlichen Voraussetzungen für die Anordnung der Verkehrszeichen 237, 240 und 241. Die Beklagte hat vor der Anordnung von Zeichen 240 die Frage der Voraussetzungen erneut geprüft (oder war jedenfalls dazu verpflichtet).**

Das Schild 240 wurde im Herbst 2021 aufgestellt, wann die Aufstellung angeordnet worden ist, entzieht sich der Kenntnis der Klägerin. Diesbezüglich möge die Beklagte die entsprechende Anordnung vorlegen.

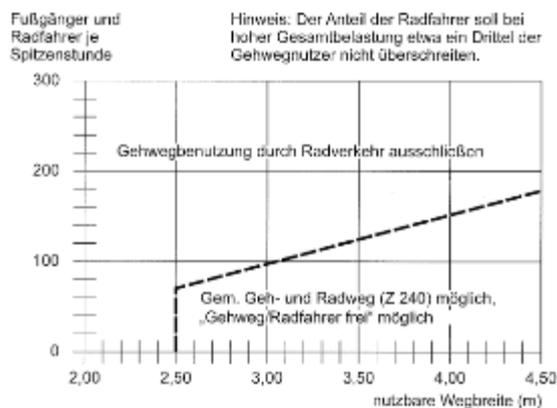
Diese neue Anordnung ist durch die Montage des Verkehrszeichens bekanntgemacht worden - innerhalb eines Jahres vor der Erhebung der Klage. Wenn die Beklagte die Voraussetzungen für die Anordnung von Zeichen 240 nicht geprüft hat, dann hat sie das Aufstellen der Verkehrszeichen 240 zumindest angeordnet, denn anders ist nicht zu erklären, dass sie die früheren Verkehrszeichen 241 ersetzt haben. **Diese Anordnung setzt eine neue Klagefrist in Gang.**

Es ist nicht ersichtlich, ob die Stadt vor dessen Anordnung die Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 neu geprüft und in einer schriftlichen Bewertung festgehalten hat. Diese wird sich aus dem Verwaltungsvorgang ergeben, der von der Beklagten vorzulegen ist.

Ebenfalls ist nicht erkennbar, dass die Ausschlusskriterien nach ERA 3.6 für das Zeichen 240 geprüft wurden, da dazu in der Stellungnahme der Beklagten nichts steht.

Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- starkes Gefälle(> 3 %),
- dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
- Überschreitung der Einsatzgrenzen gemäß dem Bild 15.



**Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr**

Da an der Berliner Allee ein Friedhof, eine Kita, zwei Schulen, ein Schwimmbad und ein Sportpark liegen, sind hier sehr viele besonders schutzbedürftige Menschen unterwegs.

Zusätzlich ist dies eine Hauptfahrradroute (s. Fahrradkonzept von 1997, [Radkonzept, 1997 – Bürgerinitiative Kempen \(BIKK\) \(think-bikk.de\)](#))

### 3 Das Radverkehrskonzept und was dahinter steckt

Mit einem Netz ist es so wie mit einer Kette: entscheidend ist die schwächste Stelle. Kempen besitzt heute bereits ein ausgedehntes Radwegenetz. Doch wo sind die Schwächen oder gar die Lücken? Sind die Radwege überhaupt dort, wo sie gebraucht werden? Warum fahren die Radler auf der Straße und benutzen nicht den Radweg? Warum überqueren Fußgänger und Radfahrer die Straße und benutzen nicht die Ampel oder die Brücke? Warum parken hier so viele Radfahrer?

Fragen über Fragen! Das Radverkehrskonzept hat eben diese Schwachstellen im Radwegenetz systematisch erfaßt und analysiert. Anschließend wurden Lösungen entwickelt, damit Radfahren sicherer und komfortabel wird.

#### Das Netz

Nach einer Bestandsaufnahme und Bewertung der Straßen- und Wege wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt, das alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verbindet. Schnell kristallisierten sich drei Hauptverbindungen heraus, die zu einem grobschichtigen Netz verknüpft wurden.

Diese drei Radrouten (Velorouten) wurden durch eine Vielzahl von Hauptammelrouten ergänzt. Die Hauptammelrouten sollen das grobe Veloroutengerüst weiter verdichten und kompletieren.

Natürlich werden auch heute bereits die Velorouten sowie die Hauptammelrouten von vielen Radfahrern benutzt. Bei dieser Vorgehensweise war es demnach wichtig, nicht ein komplett neues Netz zu entwickeln, sondern die Strecken, die beispielsweise Schüler häufig benutzen, sicherer und komfortabel zu gestalten. Wenn auf diesen Strecken also heute bereits viele Radler fahren, und später noch mehr dazu kommen sollen, sollen diese Radfahrer auch auf diesen Straßen und Wegen weiter gefördert werden.

Auszeichnung der Berliner Allee als Hauptverkehrsroute im Radverkehrskonzept von 1997

Auf der Berliner Allee gibt es eine Vielzahl der Grundstückseinfahrten und Zufahrten zu Parkplätzen inkl. einem Parkhaus.

## **Für einen Autofahrer ändert sich durch die Anordnung nichts, aber für die Fußgänger und Radfahrer viel.**

Zeichen 240 ändert zwar im Vergleich mit Zeichen 241 nichts am Verbot der Fahrbahnbenutzung, **enthält aber neue und zusätzliche Beschränkungen für den Radverkehr**, weil er den ihm zur alleinigen Benutzung zugewiesenen Radweg einbüßt.

Mit dem Zeichen 241 hatten Fußgänger und Radfahrer jeweils ihren eigenen Bereich. Mit dem Verkehrszeichen 240 **müssen** jetzt Fußgänger und Radfahrer **gemeinsam** den Gehweg nutzen.

## **Dadurch sind noch mehr Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern als vorher entstanden.**

Dazu kommt - wie schon in der Klage ausgeführt -, dass auf der sowieso zu schmalen Fläche mehrmals in der Woche Mülltonnen zur und nach der Leerung abgestellt werden.

Eine Stellungnahme der Polizei liegt der Klägerin nicht vor, aber sie bezweifelt, dass in der Stellungnahme das Zeichen 240 als besser geeignet als das Zeichen 241 aufgeführt wird. Deshalb bittet sie um Übersendung der Stellungnahme der Polizei, da die Klägerin nicht von einem Rechtsanwalt vertreten wird.

## **Die Anordnung des Schildes 240 ist eine weitere Verschlechterung sowohl für die Radfahrer als auch für die Fußgänger in dem Bereich.**

Die Klage wird von den Verbänden ADFC, FUSS e.V. und VCD unterstützt, da das Radkonzept von 2019 von der Beklagten nicht umgesetzt wird. In dem mit Beschluss vom 17.12.2019 zu TOP 30 vom Rat der Stadt Kempen angenommenen Radverkehrskonzept haben zwei sachverständige Verkehrsplanungsbüros (Planersocietät Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner, Dortmund und Planungsbüro VIA e.G. Verkehrsplanung, Mobilitätsforschung, Kommunalberatung, Köln) für einen Großteil der innerstädtischen Rad-/ Fußwege festgestellt, dass die gesetzlichen Anforderungen für die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht nicht (mehr) vorliegen. Darunter befinden sich auch explizit die Berliner Allee und die St. Töniser Straße. Die Planerbüros haben daher als zulässige Regelung die Einrichtung von Tempo-30 Zonen vorgeschlagen ([https://ris.kempen.de/tops/?\\_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZSQO3EVcvnHeTYJvFWCorWw](https://ris.kempen.de/tops/?_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZSQO3EVcvnHeTYJvFWCorWw)).

Auch der Ist-Bestand an Radverkehrsanlagen ist an der *aktuellen* Gesetzgebung auszurichten, es gibt keinen Bestandsschutz (StVO + VwV-StVO) für ältere Radverkehrsanlagen.

Gisela Ditzen