

Der Bürgermeister



Stadt
Kempen

Stadt Kempen · Postfach 10 07 20 · 47884 Kempen

An das Tiefbauamt
Stadt Kempen

Im Hause

Ihr Schreiben / Ihr Zeichen

Mein Zeichen

C/32SR-VAO-003-2021

Dienststelle: Ordnungsamt
Verwaltungsgebäude, Neustraße 32

Auskunft erteilt: Sandra Reimann
Zimmer: 2
Telefon: 02152 / 917 - 2451
Telefax: 02152 / 917 - 4806
E-Mail: verkehrsangelegenheiten@kempen.de
Öffnungszeiten: Mo. – Fr.: 8.30 – 12.30 Uhr
Mo. – Do.: 14.30 – 16.00 Uhr
und nach Absprache

Datum
21.01.2026

Anordnung nach § 45 StVO Nr.: 003-2021 - Ergänzung

Sehr geehrter Herr Otten,

gemäß § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06.03.2013 in der z.Z. geltenden Fassung ordne ich hiermit die nachfolgend genannte/n Verkehrszeichen/Verkehrsregelung unter Einhaltung der allgemein anerkannten Richtlinien sowie der fachgerechten Ausführung an.

Einzelauftrag Dauerauftrag Veranstaltung

Lage/Örtlichkeit/Straße: „Berliner Allee und Birkenallee“ – ab Straelener Straße bis
Dämkesweg

Verkehrszeichen Nr.: Demontage VZ 241 – dafür Montage VZ 240

Vorbemerkung:

Die Berliner Allee, im weiteren Verlauf Birkenallee und Oedter Straße, ist die einzige westliche Nord-Süd-Verbindung (Umgehung) zwischen der Straelener Straße (weiter zum Kempener Außenring L 361) aus Richtung Wachtendonk/A40 kommend und dem südlich verlaufenden Kempener Außenring (B509) in Richtung Grefrath, Nettetal A61. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen.

Entlang der Berliner Allee verläuft beidseitig ein Geh- und Radweg, welcher ursprünglich bis 2021 als getrennter Geh- und Radweg mit Zeichen 241 angeordnet war. Durch verschiedene Änderungen der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestbreiten für Geh- und Radwege wurde in einem Ortstermin festgestellt, dass die vorhandene Breite des getrennten Geh- und Radweges nicht den aktuellen Vorschriften entspricht. Nach Begehung der Örtlichkeit mit der Kreispolizeibehörde Viersen wurde eine reine Änderung der Beschilderung von einem getrennten in einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit Z. 240 als unschädlich angesehen und mit VAO 003-2021 angeordnet. Die Beschilderung mit Zeichen 241 wurde demontiert und dafür Zeichen 240 montiert.

Hausadresse: Rathaus Kempen
Buttermarkt 1
47906 Kempen
www.kempen.de

Telefon: (02152) 917-0
Telefax: (02152) 917-370
E-Mail: rathaus@kempen.de

Öffnungszeiten Rathaus:
Mo. – Fr.: 8.00 – 12.30 Uhr
Mo. – Mi.: 14.30 – 16.00 Uhr
Donnerstag: 14.30 – 18.00 Uhr

Sparkasse Krefeld
Volksbank Kempen-Grefrath eG

IBAN: DE72 3205 0000 0011 0015 59 BIC: SPKRDE33
IBAN: DE71 3206 1414 0501 5550 37 BIC: GENODE1KMP

Gläubiger-Identifikationsnummer der Stadt Kempen: DE06ZZZ00000326654
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE119997297

Der Verlauf und Ausbau des 1994 angelegten Geh- und Radweges stellt sich wie folgt dar: Entlang der Birkenallee verläuft ab der Einmündung der Eichendorffstraße in Fahrtrichtung Peschweg und weiter zur Einmündung „Birkenallee 3-9“ (kurz vor dem Kreisverkehr Birkenallee, Mülhauser Straße, Berliner Allee) begleitend rechtsseitig neben der Fahrbahn ein vollflächig rot gepflasterter „Weg“. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite verläuft in Gegenrichtung ab dem „Mülhauser Weg“ bis zur Einmündung der „Eichendorffstraße“ begleitend neben der Fahrbahn ein grau gepflasterter reiner Gehweg mit Baumbestand und einem markierten Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn. In der Regel sind Radwege rot gepflastert und die oftmals daneben verlaufenden Gehwegbereiche grau oder beige gepflastert. Die rote „Markierung“/Pflasterung des Weges wird in der Regel über Straßeneinmündungen in Form von rotmarkierten Radfahrfurten mit weißen Randmarkierungen und teilweise einem aufgebracht Symbol „Fahrrad“ fortgeführt. Die vorgenannten markierten Radfahrerfurten lassen sich auf der Birkenallee an diversen Einmündungen vorfinden. Der rein in grau gepflasterte Gehweg zwischen „Mülhauser Weg“ und „Eichendorffstraße“ ist durch den Baumbestand teilweise nicht nutzbar, da hier eine Restbreite von unter 0,50 m verbleibt, so dass davon auszugehen ist, dass die meisten Verkehre (Fuß- und Radverkehre) hauptsächlich den gegenüberliegenden rot gepflasterten Geh- und Radweg nutzen. Der Radfahrerschutzstreifen ist nur einseitig angelegt und beginnt an der Ecke „Mülhauser Weg und Birkenallee“ in Fahrtrichtung Oedter Straße. An der Ecke „Birkenallee und Birkenallee“ in Fahrtrichtung Kreisverkehr (KV) Mülhauser Straße ist der Geh – und Radweg (aktuell Z. 240, vormals Z. 241) mit dem Zusatzzeichen „Anfang“ beschildert. Hier scheint der getrennte Geh- und Radweg seinen Ursprung/Beginn zu haben und war vor Änderung der Beschilderung 2021 mit Zeichen 241 und dem Zusatzzeichen „Anfang“ angeordnet. Auffällig ist, dass ab dieser Stelle der „Weg“ nicht mehr ausschließlich rot gepflastert ist, sondern getrennt angelegte Bereiche für Fußgänger und Radfahrer in roter und danebenliegend grauer Pflasterung aufweist. Diese unterschiedliche Pflasterung verläuft ab hier weiter über den KV Mülhauser Straße, Birkenallee in nördlicher Richtung weiter in die Berliner Allee – hier dann auf beiden Seiten der Straße in ähnlicher Form. Die Breite des rot gepflasterten Bereiches ist teilweise unter 1,30 m, der grau gepflasterte Bereich ist dahingegen in Teilen deutlich breiter als 2,00 m. Im weiteren Verlauf der Berliner Allee nähern sich die beiden Bereiche an und sind annähernd gleich breit, allerdings nicht mehr trennscharf durch die im Laufe der Zeit verblasste Farbe der unterschiedlich angelegten Pflasterung zu erkennen. Die Gesamtbreite variiert zwischen 2,20 m und 2,50 m. An den einmündenden Straßen sind die Radfahrerfurten mittels weißer Blockmarkierung vollflächig rot eingefärbt. Einige Furten weisen zusätzlich das Symbol „Fahrrad“ auf. Der Ausbaucharakter der Straße bleibt im Verlauf der Berliner Allee bis zur Straelener Straße weitestgehend für beide Straßenseiten gleich.

Ab dem Kreisverkehr Birkenallee, Mülhauser Straße, Berliner Allee verläuft die Nord-Süd-Verbindung weiter über die Berliner Allee als Kreisstraße 12 (K12) bis zur Kreuzung „Berliner Allee, Dämkesweg, Ziegelheider Straße“. Hier beträgt die Breite des rot gepflasterten Weges/Bereiches für Radfahrer knapp 1,00 m auf beiden Straßenseiten. Die Radfahrfurten sind wie vorgenannt beschrieben weiterhin vollflächig rot mit weißer Blockmarkierung dargestellt. Die Straße verläuft ab der vorgenannten Kreuzung als Gemeindestraße weiter bis zur Straelener Straße. Der Ausbaustand des Geh- und Radweges ändert sich erst in Höhe des Luise-von-Duesburg-Gymnasium (LvD) in Höhe Berliner Allee 42. Das Gymnasium besteht an dieser Stelle seit 1966. Der rot gepflasterte Radwegbereich verfügt ab dem LvD bis zur Straelener Straße über eine Breite von 2,00 m bis 2,50 m und eine Gesamtbreite (Geh- und Radweg) zwischen 3,60 m bis 4,00 m. Die Gesamtbreite des Geh- und Radwegs in Gegenrichtung von der „Straelener Straße“ kommend bis zur Kreuzung „Berliner Allee, Dämkesweg, Ziegelheider Straße, Birkenallee“ bleibt annähernd gleich bei 2,20 bis 2,50 m.

Die bauliche Herstellung in der vorgenannten Form erfolgte bereits 1994, gemäß Stellungnahme des Straßenbauamts, hier Tiefbauamt Stadt Kempen vom 08.10.2025. Die rote Pflasterung

ist aktuell nicht mehr deutlich zu erkennen. Aufgrund des vorgenannten Ausbaus des vormals getrennten Geh- und Radweges und den zwischenzeitlich geänderten Mindestbreiten ist die alte Beschilderung mit Zeichen 241 mit VAO Nr. C/32 VAO 003-2021 im Jahr 2021 abgeordnet und Z. 240 angeordnet worden. Nach erfolgter Anordnung und Austausch der Beschilderung durch den städtischen Baubetriebshof wurde gegen die Verkehrszeichen 240 und die damit weiterhin gültige/angeordnete Radwegbenutzungspflicht entlang der Birkenallee und Berliner Allee geklagt. Aufgrund des Klageverfahrens wurde im Nachgang die Frage der Rechtmäßigkeit der Radwegbenutzungspflicht auf dem gesamten Straßenzug aufgeworfen und ob diese im Zuge der baulichen- und oder verkehrlichen Veränderungen der letzten 30 Jahre seit der ursprünglichen Anordnung noch angemessen und notwendig ist.



Prüfung der Radwegbenutzungspflicht im Bereich der Oedter Straße, Birkenallee und Berliner Allee

Oedter Straße, Birkenallee, und Berliner Allee sind innerstädtische zweistreifige Haupteerschließungsstraßen, welche in die Straelener Straße münden und auch durch den ÖPNV genutzt werden. Sie verbinden als einzige Nord-Süd Verbindung im Kempener Westen die Straelener Straße mit dem Kempener Außenring (B509) über eine Strecke von 2,7 km. Der Kempener Außenring ist die Umgehungsstraße um das innerstädtische Gebiet der Stadt Kempfen. Allerdings fehlt eine westliche Umgehung. Hierfür nutzen die Verkehre die Straßenzüge Berliner Allee, Birkenallee und Oedter Straße. Zwischen der Mülhauser Straße (K11) und der

Ziegelheider Straße (K12) ist die Berliner Allee als Kreisstraße (K12) klassifiziert. Birkenallee und Berliner Allee sind durch Beschilderung mit Zeichen 301 „Vorfahrt“ für die Hauptrichtung Nord-Süd und Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ für die Nebenrichtungen in Ost-West-Richtung ausgewiesen.

Die Markierung und in Teilen Roteinfärbung einmündender Straßen, sofern sie zu dem nachgenannten Zeitpunkt schon ausgebaut und vorhanden waren, lässt sich bereits in „Historischen digitalen Orthophotos“ des „Geoportal NRW“ öffentlich im Internet einsehen und belegen, auch wenn die unterschiedlich farbige Pflasterung des Geh- und Radweges hier bereits kaum mehr zu erkennen ist. Hierbei ist die Anordnung mittels Zeichen 240 als gemeinsamer Geh- und Radweg oder mittels Zeichen 241 als getrennter Geh- und Radweg nachrangig, da beide Beschilderungen das Verbot aussprechen, mit dem Fahrrad die Fahrbahn zu benutzen.

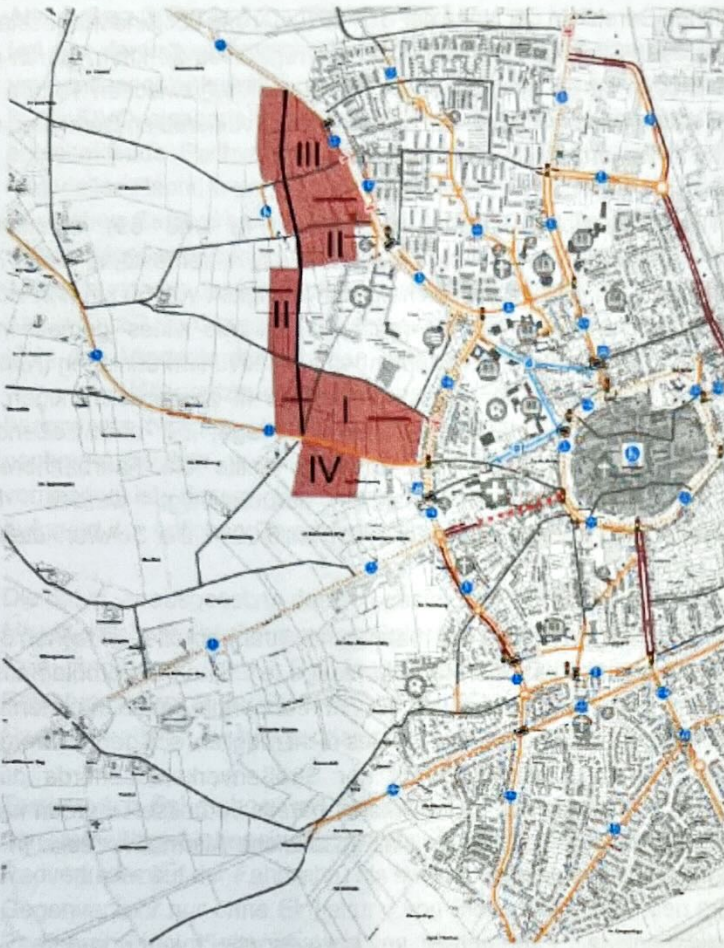
Eine durch Zeichen 240 oder 241 angeordnete Radwegebenutzungspflicht ist als Verkehrsbeschränkung an den in § 45 Abs. 9 Satz 2 und § 45 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) genannten Voraussetzungen zu messen. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden 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 – also etwa der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs – erheblich übersteigt.

Die Radwegebenutzungspflicht nach Zeichen 240 (gemeinsamer Rad- und Fußweg) oder 241 (getrennter Rad- und Fußweg) ist eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO und eine Beschränkung der Benutzung der Straße im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO müssen Radfahrer Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist. Kehrseite dieses Nutzungsgebotes ist das Verbot für Radfahrer, auf den so gekennzeichneten Strecken die Fahrbahn zu benutzen. Das Verkehrszeichen begründet zwar kein Verbot der Benutzung der Straße (zu der auch Radwege zählen), wohl aber einen Ausschluss der Fahrradfahrer von der Benutzung der Fahrbahn und damit eine Beschränkung in Bezug auf die allgemeine Verkehrsregel, dass Fahrzeuge einschließlich Fahrräder die Fahrbahn benutzen (§ 2 Abs. 1 StVO).

§ 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die – erstens – auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt. In solchen Fällen dient die Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO können – wie das Bundesverwaltungsgericht im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Überholverböten bereits entschieden hat – bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z. B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Diese Grundsätze sind auch in Bezug auf die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht anwendbar. Dass auch hier für die Beurteilung ein ganzes Bündel von Faktoren von Bedeutung ist, bestätigt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Danach kommt die Anlage von Radwegen im Allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung und der Verkehrsablauf erfordern.

Belastungsbereiche



Für die Beurteilung der auf den besonderen örtlichen Verhältnissen beruhenden Gefahrenlagen im Sinne der genannten Vorschriften wurde die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Bereich der Oedter Straße, Birkenallee und Berliner Allee unter Berücksichtigung der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit sowie der vorhandenen Fahrbahnbreiten abgestellt.

Hierbei wurde auf der Oedter Straße (Stand Feb. 2020) mit einer Straßenbreite von 6,00 m eine Kraftfahrzeugverkehrsstärke je Stunde von 633 Fahrzeuge/Stunde, auf der Birkenallee (Stand Juni 2021) mit einer Straßenbreite von 4,30 bis 5,00 m von 648 Fahrzeuge/Stunde und 369 Fahrzeuge/Stunde (Stand Juli 2024, Ferienzeit) und auf der Berliner Allee (Stand Oktober 2024) mit einer Straßenbreite von 6,00 m von 840 Fahrzeuge/Stunde sowie (Stand November 2024) mit einer Straßenbreite von 5,70 m von 576 Fahrzeuge/Stunde ermittelt, sodass der Belastungsbereich III zu berücksichtigen ist. Im Belastungsbereich III kann das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn sollen nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen, gegebenenfalls mit Schutzstreifen oder flankierenden Maßnahmen.

Die Belastungsbereiche der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) bieten Anhaltspunkte, welche Radverkehrsführung bei welcher Belastung/Verkehrsstärke in Frage kommt. Die Belastungsbereiche der ERA stellen die Kraftfahrzeugstärke der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gegenüber. Die Einordnung in den Belastungsbereich der ERA 2010 dient dazu, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Radverkehrs zu verbessern, indem angemessene und sichere Führungsformen auf Straßen mit hoher Verkehrsdichte geschaffen werden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Oedter Straße, Birkenallee und Berliner Allee zumeist 50 km/h, nur im nördlichen Bereich in der Nähe der Schule (LvD) und der Kindertagesstätte Müllewapp (Ecke Von-Broichhausen-Allee und Berliner Allee) beträgt diese 30 km/h. Durch die Änderung der StVO vom 11.12.2024 ist ein so genannter „Lückenschluss“ zwischen Tempo 30 Strecken möglich und für die Berliner Allee zwischen den vorgenannten vulnerablen Bereichen mit VAO 013-2025 angeordnet und zwischenzeitlich umgesetzt worden.

Die an den vorgenannten Messbereichen (Höhe Haus Nr. 11a und 59) ermittelten Krafffahrzeugverkehrsstärken ergeben im Mittel eine Krafffahrzeugverkehrsstärke von 708 Fahrzeugen/Stunde. In Abhängigkeit zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Höhe Haus Nr. 11 und 30 km/h in Höhe Haus Nr. 59 (ggü. LvD) sowie eines gemessenen Schwerlastanteils von bis zu 9,50 % ist gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Kapitel 2.3.2 ERA 2010) auf zweistreifigen Straßen der Belastungsbereich III zu berücksichtigen. In Belastungsbereich III kommen zum Beispiel Radfahrstreifen, in Frage. Zur abschließenden Beurteilung einer geeigneten Führungsform des Radverkehrs sollte die Fahrbahnbreite, Unfallauswertungen sowie der Schwerlastverkehrsanteil berücksichtigt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt im vorgenannten Bereich zwischen 5,70 m bis 6,00 m. Der Schwerlastanteil beträgt zwischen 3,62 % und 9,50%.

Nach der ERA 2010 stellt sich der Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Straßenbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m und Krafffahrzeugverkehrsstärken über 400 Fahrzeuge je Stunde als problematisch dar. Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite die oben genannten Grenzen, so ist eine andere Führungsform anzustreben. Ist dies nicht möglich, soll geprüft werden, ob durch verkehrsplanerische oder in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde durch verkehrsrechtliche Maßnahmen die Sicherheit des Radverkehrs bereits verbessert werden kann. Andernfalls sollte geprüft werden, ob dem Radverkehr eine zusätzliche Alternativstrecke in der Erschließung als Netz angeboten werden kann.

Zusätzlich weisen die Fahrspuren der Fahrbahnen im Bereich der Oedter Straße eine Fahrbahnbreite von max. 3,00 m, auf der Birkenallee eine Fahrbahnbreite von max. 2,15 m und auf der Berliner Allee eine Fahrbahnbreite von max. 2,85 m. In Teilbereichen werden diese auch unterschritten. Bei einer Fahrspurweite von 2,75 m ist ein gefahrloses Überholen von Radfahrern unter Einhaltung des Mindestabstands nicht möglich. Zudem ist annähernd im gesamten fraglichen Bereich ein Ausweichen von Radfahrern, die die Fahrbahn mitbenutzen, nach rechts über den eigentlichen Fahrbahnbereich hinaus – etwa auf das Bankett o.ä. – nicht möglich, da der getrennte Geh- und Radweg von der Fahrbahn mit einer erhöhten Bordsteinkante deutlich abgesetzt ist.

Zudem sind zweistreifige Fahrbahnen mit Fahrstreifenbreiten zwischen 3,00 m und 3,50 m in Bezug auf den Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall Pkw/Fahrrad entsprechend der RAS 6.1.7.2 (Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn) als kritisch einzustufen, da hier das Überholen von Radfahrern bei Gegenverkehr nur ohne Einhaltung von Sicherheitsabständen möglich ist. Die gemeinsame Führung von Rad- und motorisiertem Verkehr im Mischverkehr sind deshalb lediglich bei geringen Verkehrsstärken und niedrigem Geschwindigkeitsniveau geeignet.

Es erscheint auch unschädlich, dass der Radweg als Altbestand im vorgenannten Bereich nicht vollumfänglich den Anforderungen der VwV-StVO Nr. II 2 a) bb) und cc) zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO entspricht. Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel dabei durchgehend betragen: bei baulich angelegten Radwegen (Z. 237) möglichst 2 m, mindestens 1,50 m und bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z. 240) innerorts min. 2,50 m. Gemäß VwV-StVO: Zu § 2, Abs. 4, Satz 2, Punkt II.2.a (Randziffer 23) beziehen sich die vorgegebenen Maße für die lichte Breite auf ein einspuriges Fahrrad. Bei Fahrrädern, die aufgrund ihrer Maße (Breite) nicht auf den Radweg passen, zum Beispiel Dreiräder, Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger,

soll die Nichtbenutzung von Radwegen „nicht beanstandet werden“, gemäß VwV-StVO: Zu § 2, Abs.4, Satz 2, Punkt II.2.a (Randziffer 23).

Bei den Verwaltungsvorschriften zu den hier einschlägigen Regelungen der StVO handelt es sich um ermessenslenkende Verwaltungsvorschriften, die eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen sollen. Sie sind zwar für die Behörde verbindlich, solange der zu entscheidende Sachverhalt sich nicht als atypisch darstellt, es handelt sich jedoch nicht um materielles Recht, welches auch das Gericht binden würde. Die Straßenverkehrsbehörde darf bei atypischen Sachverhalten von den Vorgaben der VwV-StVO abweichen, so dass es im hier zu entscheidenden Fall auch nicht darauf ankommt, ob die Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Abweichung von der Mindestbreite, welche die VwV-StVO (vgl. nach Nr. II 2 a) bb) und cc) zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO) selbst vorsieht, eingehalten werden oder nicht. Die Benutzungspflicht für einen nicht den Mindestanforderungen entsprechenden Radweg darf auch dann angeordnet werden, wenn die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer im Verhältnis zu der auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhenden Gefahr im Sinn von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nochmals deutlich gesteigerten Gefährdung der Radfahrer selbst führen würde, ein Radweg vorhanden ist, dessen Benutzung zumutbar ist und ein Ausbau des vorhandenen Radwegs aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht ohne weiteres möglich ist.

Die dabei vorausgesetzte deutlich gesteigerte Gefahr für Radfahrer bei der Nutzung der Straße im Mischverkehr ergibt sich aus dem Belastungsbereich der Stufe III gem. ERA 2.3, die unter anderem eine Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht als geboten erscheinen lässt. Für den Belastungsbereich der Stufe III wird als Führungsform für den Radverkehr, die Anordnung eines Radfahrstreifens, Radwegs oder eines gemeinsamen Geh- und Radwegs empfohlen.

Zweistreifige Fahrbahnen mit Fahrstreifenbreiten zwischen 3,00 m und 3,50 m sind in Bezug auf den Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall Pkw/Fahrrad entsprechend der RAST 6.1.7.2 (Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn) als kritisch einzustufen, da hier das Überholen von Radfahrern bei Gegenverkehr nur ohne Einhaltung von Sicherheitsabständen möglich ist (beim Überholen eines Radfahrers ist ein Seitenabstand von mindestens 1,5 m einzuhalten, gemäß § 5 Abs. 4 S. 3 StVO). Für die gemeinsame Führung von Rad- und motorisiertem Verkehr sind sie deshalb lediglich bei geringen Verkehrsstärken und niedrigem Geschwindigkeitsniveau geeignet.

Aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite ist ein gefahrloses Überholen von Radfahrern ohne Spurwechsel nicht möglich. Wegen des hohen Kraftfahrzeugaufkommens kann ein solcher Spurwechsel häufig entweder nicht stattfinden, was zu einer erheblichen Verlangsamung des Gesamtverkehrs jedenfalls auf der rechten Fahrbahn und/oder zu abrupten und für den nachfolgenden Verkehr gefährlichen Spurwechseln führen kann. Das Geschwindigkeitsniveau des Kraftfahrzeugverkehrs in den vorgenannten Bereichen reicht nahe an die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h heran. In Teilen wird diese auch überschritten. Siehe Tabelle „Übersicht Messungen 2021-2024“, Spalte V85. Verglichen wird hier der so genannte V85 Wert, ein statistisches Maß für das Geschwindigkeitsniveau, welches von 85 % der gemessenen Fahrzeuge gefahren wird. Er zeigt an, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Es ist allgemein bekannt, dass es zahlreiche Kraftfahrzeugführer gibt, die entgegen den ihnen durch die Straßenverkehrs-Ordnung auferlegten Sorgfalts- und Rücksichtnahme-Verpflichtungen nicht die notwendige Geduld aufbringen, mit langsamer Geschwindigkeit hinter einem Radfahrer herzufahren, bis sich eine gefahrlose Möglichkeit zum regelkonformen Überholen (beim Überholen eines Radfahrers ist ein Seitenabstand von mindestens 1,5 m einzuhalten, gemäß § 5 Abs. 4 S. 3 StVO) ergibt, was angesichts der schmalen Fahrspurbreite nur durch einen Spurwechsel möglich ist. Vielmehr überholen solche Kraftfahrzeugführer den Radfahrer mit einem viel zu geringen Seitenabstand, was ohne weiteres zum Anfahren des Radfahrers und/oder zu dessen Sturz führen kann. Dass im Fall eines Sturzes für einen Radfahrer bei einem derart hohen Verkehrsaufkommen für diesen die naheliegende Gefahr schwerster Verletzungen oder sogar des Todes besteht, liegt

auf der Hand und bedarf keiner weiteren Vertiefung. Ebenso kann es zu Folgeunfällen kommen, die Gefahren auch für andere Verkehrsteilnehmer beinhalten.

Die Benutzung des Radwegs ist den Radfahrern auch zumutbar, da diese relativ gut ausgebaut und über Jahre hinweg in dieser Form ohne nennenswerte Vorkommnisse genutzt wurden. Zwar erfordert die gemeinsame Nutzung des gemeinsamen Geh- und Radweges durch Fußgänger und Radfahrern eine ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme, welche als Grundregel nach § 1 StVO, von allen Verkehrsteilnehmern erwartet wird. Zudem ist das VU-Geschehen mit Beteiligung von Radfahrenden und Fußgängern auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen unauffällig bzw. nicht vorhanden. Mit der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in den vorgenannten Bereichen besteht insbesondere die Gefahr, dass es hier zu einer Unfallhäufung zwischen Fahrradfahrern und PKW- bzw. Schwerlastverkehrsfahrern kommen könnte, da diese überwiegend von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, die zu den angrenzenden Schulen fahren.

Eine anderweitige Möglichkeit die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben und den Radverkehr sicher im Mischverkehr auf die Straße zu führen, wäre die Verbreiterung der Straße, was aus baulichen Gegebenheiten nicht ohne weiteres umsetzbar ist. In den Bereichen wo Radwege keinen Sicherheitsgewinn bringen, sollte den Radfahrern die Möglichkeit offenbleiben, die Fahrbahn zu benutzen. In besonders gelagerten Fällen konnte und kann aber nach wie vor von den Regelstandards der VwV-StVO abgewichen werden.

Prüfung Maß an Gefährdung

Nachdem die Radwegbenutzungspflicht von der StVO nicht mehr generell, sondern nur dort vorgesehen ist, wo ein entsprechendes Verkehrszeichen sie konkret anordnet, muss die Verkehrsbehörde in jedem Fall feststellen, ob eine Gefahr für Leben und Gesundheit der Radfahrer vorliegt oder ob zumindest die Verkehrsverhältnisse die Benutzungspflicht erfordern. Hierbei bedarf es der Prüfung, ob und welches Maß an Gefährdung trotz des vom Regelstandard abweichenden Zustandes des Radweges die Benutzungspflicht rechtfertigt.

Im Bereich des Sicherheitsrechts gibt es die abstrakte Gefahr und die konkrete Gefahr. Der Unterschied zwischen beiden Gefahrenarten liegt nur in der Betrachtungsweise; bei der konkreten Gefahr „konkret“, d. h. auf den Einzelfall, bei der abstrakten Gefahr „abstrakt-generell“, als auf den typischen Fall bezogen. Eine konkrete Gefahr liegt danach vor, wenn in dem zu beurteilenden konkreten Einzelfall irgendwann, freilich in überschaubarer Zukunft, mit dem Schadenseintritt hinreichend wahrscheinlich gerechnet werden muss; eine abstrakte Gefahr ist gegeben, wenn eine generell-abstrakte Betrachtung für bestimmte Arten von Verhaltensweisen oder Zuständen zu dem Ergebnis führt, dass mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein Schaden im Einzelfall einzutreten pflegt und daher Anlass besteht, diese Gefahr mit generell-abstrakten Mitteln, also einem Rechtssatz, insbesondere einer Polizeiverordnung, zu bekämpfen, was wiederum zur Folge hat, dass auf den Nachweis der Gefahr eines Schadenseintritts im Einzelfall verzichtet werden kann. Im Sicherheitsrecht jedenfalls setzt die abstrakte Gefahr kein geringeres Maß an Wahrscheinlichkeit voraus; es ist auch nicht so, dass die konkrete Gefahr – im Gegensatz etwa zur abstrakten – unmittelbar bevorstehen muss. Um eine Verkehrsregelung mit Verkehrszeichen treffen zu können, muss eine konkrete Gefahr vorliegen. Es gibt auch noch die „dringende“ Gefahr. Diese liegt i. S. von Art. 13 Abs. 3 GG vor, wenn ohne das Einschreiten der Polizei- oder Ordnungsbehörde mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein wichtiges Rechtsgut geschädigt würde. Weiterhin kennt die Rechtsprechung noch die „gegenwärtige Gefahr“ und die etwas seltsam konstruierte „gesteigerte abstrakte Gefahr“.

Prüfung – Verkehrsverhältnisse in der historischen Einordnung

Die, in Teilen, bereits seit den 90er Jahren bestehende Beschilderung wurde lediglich geändert, nicht aber die Radwegbenutzungspflicht als solche neu angeordnet, da diese bereits mit Zeichen 241 bestand.

Eine Verschlechterung für den Fußgänger, dass dieser nach Änderung der Beschilderung 2021 nicht mehr „gesichert“ alleine auf dem rein in grau gepflasterten Bereich geht und der Radfahrer nicht mehr nur den rein in rot gepflasterten Bereich nutzen muss, konnte nicht festgestellt werden.

Setzt man die „Historischen Digitalen Orthophotos“ des „Geoportal“ NRW aus der Zeitspanne 1974 bis 2022 in zeitlichen Bezug zueinander, lassen sich Rückschlüsse auf die Veränderungen des Ausbauzustandes der, an die Birkenallee sowie Berliner Allee, angrenzenden (Wohn-) gebiete und indirekt auf eine Zu- oder Abnahme der Verkehre bzw. Verkehrsstärken ziehen.

Das Wohngebiet östlich an der Berliner Allee zwischen „Luise-von-Duesburg Gymnasium (LvD)“ und „Dämkesweg“ ist zw. 1974 und 1977 und das Hallen- und Freibad „AquaSol“ westlich an der Berliner Allee 1977 erbaut worden. In den Folgejahren hat sich der Ausbauzustand entlang der Berliner Allee bis heute nicht wesentlich verändert. Angrenzend an die Berliner Allee ist auf dem Schmeddersweg 2007 eine Reithalle sowie 2018 eine Asylunterkunft gebaut worden. An der Birkenallee sind 1997 Wohngebiete westlich des Straßenzuges hinzugekommen. Durch die Erschließung reiner Wohngebiete ist davon auszugehen, dass die Verkehre in Nord-Süd-Richtung, bspw. zu den Arbeitsstätten der Bewohner und zur Autobahn als auch in Richtung Innenstadt, zu KiTa, Nahversorgung und Ärzten bis 2021 (Jahr der ursprünglichen VAO 003-2021) zugenommen haben. Im Allgemeinen ist von einer Zunahme der Verkehre allgemein, sowohl PKW als auch Fahrrad auszugehen. Nachfragen zu Verkehrsdaten (Radverkehr) sowohl bei internen Stellen (Tiefbauamt als Straßenbaulasträger, Planungs-, Bauordnungs-, und Denkmalamt, Referat für Umwelt- und Klimaschutz) als auch externen Stellen und Institutionen (Kreis Viersen: Straßenbaulasträger, Kreisstatistiker, Abteilung für Kreisentwicklung, Polizei Kreis Viersen; Abfrage bei Destatis; Straßen NRW: Landesverkehrszentrale, Radverkehrsbeauftragte) ergaben die in den Anlagen aufgeführten Ergebnisse der Verkehrsstärken. Spezifische Datenerhebungen zu den gestiegenen Fahrradverkehren konnten nicht ermittelt werden. Datenbanken zu Radverkehrsstärken befinden sich noch im Aufbau, so dass keine aussagekräftigen Daten zur Berliner Allee angeführt werden können.

Ergebnis der Prüfung

Es besteht auf Grund der gegebenen besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs erheblich übersteigt. Es könnte eine deutlich erhöhte Unfallgefahr für Rad- und Kraftfahrer gegeben sein, falls beide Verkehrsarten auf der Fahrbahn abgewickelt würden. Berliner Allee, Birkenallee und Oedter Straße dienen als einzige in Nord-Süd Verbindung im Kempener Westen der Abwicklung des Verkehrs mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen. Eine qualifizierte Gefahrenlage sei angesichts dessen gegeben. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt auf der Berliner Allee zwischen 4-9,5 %. Bei einer Fahrbahnbreite von 6 bis 7 m, einem Verkehrsaufkommen von >400 Kfz/h sowie eines Schwerlastanteils von <6 % wird der Mischverkehr von der ERA 2010 als problematisch angesehen.

Bei einer Fahrbahnbreite von 5,70 m – 6,00 m könnten Radfahrer von Kraftfahrern nur durch Ausweichen auf die Gegenfahrbahn überholt werden, was nur bei entsprechend freier Strecke möglich ist. Die Lage von Bushaltestellen auf der Fahrbahn könnte zusätzlich zu Situationen führen, in denen ein gefahrloser Überholvorgang ausgeschlossen ist. Die bei verkehrsgerechtem Verhalten resultierenden erheblichen Behinderungen widersprechen der von einer Hauptverkehrsstraße (streckenweise Kreisstraße) zu erwartenden Verkehrsfunktion. In dem

konkreten Einzelfall als unerheblich angesehen wird ist, dass die in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vorgesehene Mindestbreite des „von den Radfahrern zu nutzenden Radweges“ nicht erreicht wird, da die Mitbenutzung der Fahrbahn zu einer Gefahrensituation führen könnte, die auch mit Blick auf den Ausbauzustand des Radweges nicht hinnehmbar sei. Bei Fahrrädern, die nicht auf den Radweg passen, zum Beispiel Dreiräder und Fahrräder mit Anhänger, soll die Nichtbenutzung von Radwegen „nicht beanstandet werden“ (VwV-StVO: Zu § 2, Abs.4, Satz 2, Punkt II.2.a (Randziffer 23)).

Durch die Radwegbenutzungspflicht entstehen keine unzumutbaren Gefahren für Radfahrer; etwaigen Konflikten an Grundstücksein- und -ausfahrten kann durch Vorsicht und Rücksicht begegnet werden.

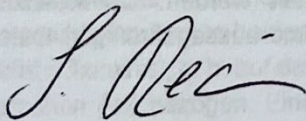
Die Prüfung der Verkehrslage, soweit dies möglich war, ergab für den Bereich Berliner Allee keine grundlegenden Veränderungen in den vergangenen Jahren, seit der vermutlichen Anordnung der ursprünglichen Radwegbenutzungspflicht (geschätzt mit Herstellung des Geh- und Radweges 1990/194) mit Zeichen 241 und der geänderten Beschilderung mit Anordnung durch Zeichen 240 im Jahr 2021. Die Erschließung der Wohngebiete südlich-westlich der Berliner Allee (westlich an der Birkenallee) lassen allerdings auf eine Zunahme aller Verkehrsarten, vornehmlich PKW und Radverkehr, schließen. Aus Sicht der hiesigen Verkehrsbehörde erscheint unter den vorgenannten Gründen eine Trennung des Radverkehrs vom fließenden Kraftfahrzeugverkehr geboten. Hierzu wird auch auf die Stellungnahme der Polizei verwiesen, die von einer Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht abrät.

Die mit VAO 003-2021 geänderte Beschilderung des Geh- und Radweges mit Anordnung von Zeichen 240 an Stelle der bisherigen Zeichen 241 und daraus (weiterhin) resultierenden Radwegbenutzungspflicht entlang der „Berliner Allee“ wird aufrechterhalten und bleibt angeordnet.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf, Bastionstraße 39, 40213 Düsseldorf erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Reimann)

Anlagen:

- Lageplan (S. 11)
- Stellungnahmen (S. 12-14)
- Ermittlung der erforderlichen Tatsachen (S. 15)
- Verkehrsstärken Karten, Land NRW (S. 16-18)
- Verkehrszählungen Straßen NRW (Tabellen, S. 19)
- Übersicht Messungen 2021-2024 Stadt Kempen (Tabelle, S. 20)
- Messung Birkenallee 2024 (Tabelle, S. 21)
- Straßenbreite Berliner Allee und Birkenallee (Tabelle, S. 22-23)
- Fotodokumentation Berliner Allee 2021 (S. 24-35)
- Fotodokumentation Birkenallee 2021 (S. 36-40)
- Historische digitale Orthophotos (S. 41-55)
- Schulwegplan Stadt Kempen (S. 56)
- Radverkehrsnetz (Kartenausschnitt, S. 57)
- ÖPNV Karte (S. 58)