

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-030-2021

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

19.01.2026

Anordnung nach § 45 StVO Nr.: 030-2021 - 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: „St. Töniser Straße“ – Einmündung „Herckenrathstraße“ u.
„Blatendoop“

Verkehrszeichen Nr.: 2x VZ 240 mit Rohrpfosten

Vorbemerkung:

Ein Bürger bat am 19.04.2021 um Auskunft bei der Stadtverwaltung Kempen, ob es sich bei dem Weg auf/entlang der „St. Töniser Straße“ in Höhe der „Herckenrathstraße“ um einen Radweg handelt. Nach erfolgter Recherche vor Ort durch den kommunalen Außendienst konnte keine Beschilderung mit Zeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder Zeichen 241 „getrennter Geh- und Radweg“ auf der „St. Töniser Straße“ im Bereich der Einmündungen „Herckenrathstraße“ und „Blatendoop“ festgestellt werden. Im weiteren Verlauf der „St. Töniser Straße“ ist hinter der Einmündung „Eupener Straße“ in Fahrtrichtung Kempener Außenring eine Beschilderung mit Zeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ angeordnet, welche an der vorgenannten Stelle, gemäß digitalen Befahrungsbildern bereits im September 2020 bestand. Der Ausbau des Geh- und Radweges gestaltet sich wie folgt: die Pflasterung ist unterschiedlich farblich angelegt. Ein „Streifen“ ist als Radweg mittels roter Pflasterung kenntlich gemacht. Die Radfurten entlang der Einmündungen Hülser Weg, „Marienburgstraße“, „Krefelder Weg“, „Herckenrathstraße“, „Blatendoop“, „Johannes-Hundt-Straße“, „Eupener Straße“, „An der Kreuzkapelle“ sind rot eingefärbt und markiert (weiß). Die bauliche Herstellung in der vorgenannten Form erfolgte bereits 1994, gemäß Stellungnahme des Straßenbaulastträgers, hier Tiefbauamt Stadt Kempen vom 08.02.2023. Die rote Pflasterung ist aktuell nicht mehr deutlich zu erkennen (siehe Fotos im Anhang).

Hausadresse: Rathaus Kempen
Buttermarkt 1
47906 Kempen
Telefon: (02152) 917-0
Telefax: (02152) 917-370
E-Mail: rathaus@kempen.de
www.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
Volksbank Krefeld eG

IBAN: DE72 3205 0000 0011 0015 59 BIC: SPKRDE33
IBAN: DE71 3206 1414 0501 5550 37 BIC: GENODED1KMP
IBAN: DE17 3206 0362 0201 4780 14 BIC: GENODED1HTK

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

Aufgrund des vorgenannten Ausbaus des Geh- und Radweges sowie der Markierung der Radfahrerfurten und der in Teilen vorhandenen Beschilderung ist davon ausgegangen worden, dass die Beschilderung an den Einmündungen Herckenrathstraße und Blatendoop „fehlt“, so dass diese zur Konkretisierung mit VAO Nr. C/32 VAO 030-2021 im Jahr 2021 angeordnet wurde. Nach erfolgter Anordnung und Aufstellung von Zeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ durch den städtischen Baubetriebshof an den Einmündungen „Herckenrathstraße“ und „Blatendoop“ wurde gegen die aufgestellten Verkehrszeichen und die damit einhergehende Radwegbenutzungspflicht entlang der St. Töniser Straße 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 St. Töniser Straße zwischen Herckenrathstraße und Eupener Straße

Bei der St. Töniser Straße handelt es sich anfänglich zwischen dem Innenring und dem Krefelder Weg um eine als Kreisstraße klassifizierte innerstädtische zweistreifige Vorfahrtsstraße. Die Kreisstraße 11 „knickt“ im weiteren Verlauf ab und wird über den Krefelder Weg weitergeführt. Die St. Töniser Straße verläuft ab dem Krefelder Weg“ weiter als Gemeindestraße in südlicher Richtung und verbindet den Innenring (Burgring, Möhlenring, Hessenring, Donkring, Moorenring) der Stadt Kempen mit dem Kempener Außenring (B509) über eine Strecke von 1,4 km. Im weiteren Verlauf geht die St. Töniser Straße ab dem Kempener Außenring in die L362 über und verbindet so die Stadt Kempen mit der Stadt Tönisvorst. Zwischen dem „Moorenring“ und der „Eupener Straße“ ist ein begleitender Geh- und Radweg mit unterschiedlicher Pflasterung (rot und beige/grau) baulich 1994 angelegt worden (siehe E-Mail des Straßenbaulastträgers im Anhang vom 08.02.2023). Die Beschilderung mit Zeichen 240 an der Ecke „Moorenring“ und „Engerstraße“ zu Beginn der „St. Töniser Straße“ weist zudem auf der Rückseite ein RAL Zeichen mit Datum von 1994 auf, was die Aussage des Straßenbaulastträgers stützt (siehe Fotos vom 16.08.2023 gefertigt durch den kommunalen Außendienst). Ab der Ecke „Thomasstraße“ und „Moorenring“ weist die Beschilderung mit Zeichen 240 ein RAL Zeichen mit Datum 1995 auf. Im Kreuzungsbereich des Innenringes, hier „Moorenring“ und „Donkring“ und der „St. Töniser Straße“ sind auf den Streuscheiben der Lichtsignalanlagen (LSA) beide Symbole Fußgänger und Fahrrad aufgebracht sowie getrennte Furten weiß markiert. In Höhe „St- Töniser Straße“ Haus Nr. 2-14 wird der Geh- und Radweg auf einem kurzen Wegstück durch ein Pflanzbeet „geteilt“. Ab der „Eupener Straße“ verläuft der bis dahin beidseitig angelegt Geh- und Radweg einseitig in Fahrtrichtung „Kempener Außenring“. An der Einmündung ist Zeichen 240 mit RAL-Zeichen aus 1993 aufgestellt. Die Radfurten der einmündenden Straßen zwischen dem „Moorenring“ und „An der Kreuzkapelle“ sind farblich rot abgesetzt und weiß markiert. Die vorgenannte 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. Auf Befahrungsbildern des Herstellers „Apple“ liegen Bilder aus 2010 vor, in welchem die vorgenannten Verkehrszeichen 240 an der Einmündung „Eupener Straße“ sowie „Moorenring“ zu erkennen sind. Eine Radwegbenutzungspflicht scheint somit bereits seit dem Ausbau 1994 zu bestehen. 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 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 Geh- und Radweg) auf der St. Töniser Straße 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 (siehe auch Urteil vom 18.11.2010 - BVerwG 3 C 42.09). 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 hierfür die Beurteilung eines ganzen Bündels 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.

Für die Beurteilung der auf den besonderen örtlichen Verhältnissen beruhenden Gefahrenlage im Sinne der genannten Vorschriften wurde die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Bereich der St. Töniser Straße unter Berücksichtigung der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit sowie der vorhandenen Fahrbahnbreiten abgestellt. Hierbei wurde auf der St. Töniser Straße eine Fahrbahnbreite von 8,70 m – 9,75 m (inklusive Randstein/Läufer) vor der Einmündung „Herckenrathstraße“ in Fahrtrichtung Kempener Außenring ermittelt. Die relativ großzügige Breite in Höhe der „Herckenrathstraße“ erklärt sich wie folgt: Markiert ist jeweils ein Richtungsfahrsteifen sowie eine Fahrspur für Linksabbieger aus Fahrtrichtung Kempener Außenring in den „Blatendoop“.

Die vorgenannte Linksabbiegespur befindet sich zwischen einer Querungshilfe des so genannten „Brahmsweg“ (Geh- und Radweg in Ost-West-Verbindung Richtung Bahnhof) und eines Fahrbahnteilers über die „St. Töniser Straße“ in Höhe Haus Nr. 84 und ist nicht mittels Pfeilmarkierung (VZ 297) gekennzeichnet jedoch beidseitig durch Leitlinien (Zeichen 340) markiert. Die drei vorgenannten Fahrstreifen verfügen jeweils über eine Breite von 3,00 Metern. Die asphaltierte Breite der Fahrbahn ist etwas geringer, da jeweils ein Läufer aus drei Natursteinen je Fahrbahnseite und um jede Querungshilfe/Fahrbahnteiler angelegt ist. Somit beträgt die Fahrstreifenbreite bspw. in Höhe der Querung des „Brahmsweg“ unter 2,50 m. Inklusive Läufer (beidseitig) entspricht dies einer Breite von rund 3,60 m. Im weiteren Verlauf der St. Töniser Straße in Richtung Kempener Außenring verringert sich die Fahrbahnbreite auf 6,30 m – 6,40 m (inklusive Läufer aus Naturstein) vor der Einmündung „Blatendoop“ und punktuell auf dem Teilstück zwischen „Blatendoop“ und „Eupener Straße“. Zwischen der „Herckenrathstraße“ und der „Eupener Straße“ besteht kein Haltverbot, so dass bei der vorgenannten Fahrbahnbreite einseitig geparkt werden darf. Auf dem Teilstück zwischen „Blatendoop“ und „Eupener Straße“ sind einseitig entlang der Häuser 88-98 zusätzlich Längsparkbuchten angelegt. Auch hier gibt es Querungshilfen sowie eine Bushaltestelle in Höhe Haus Nr. 115 stadteinwärts. Die Bushaltestelle verspringt nicht in Richtung Geh- und Radweg, es gibt keine Einbuchtung, so dass der Bus auf der Fahrbahn der St. Töniser Straße hält. Die Fahrspuren sind hier durch eine Leitlinie kenntlich gemacht, so dass ein Überholen durch Fahrzeuge möglich ist. Die Breite des begleitenden Geh- und Radweges entlang der St. Töniser Straße beträgt zwischen 2,00 m bis 3,80 m. Der Sicherheitsraum ist in Teilen durch Treppenstufen an Hauseingängen, Pflanzbestand, Lichtschächte sowie Laternen eingeschränkt.

Eine KrafftFahrzeugverkehrsstärke (Spitzenwerte je Stunde an Werktagen) von 604 Fahrzeugen/Stunde, wurde auf der St. Töniser Straße in Höhe Haus Nr. 86 (Stand November 2024) mit einer Fahrbahnbreite von 6,20 bis 6,30 m gemessen. Zur ganzheitlichen Betrachtung wurden im Verlauf der St. Töniser Straße weitere Werte erhoben. Eine KrafftFahrzeugverkehrsstärke von 862 Fahrzeugen/Stunde wurde in Höhe Haus Nr. 36 (Stand November 2024) mit einer Fahrbahnbreite von 6,10 m sowie von 580 Fahrzeugen/Stunde zwischen dem Fußgängerüberweg (FGÜ) und der Einmündung „An der Kreuzkapelle“ (Stand März 2022) mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m ermittelt. Siehe Tabelle „Übersicht Messungen 2021-2024“.

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 KrafftFahrzeugstärke 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 St. Töniser Straße zumeist 50 km/h, nur im südlichen Bereich gegenüberliegend des Spielplatzes zwischen dem Straßenzug „An der Kreuzkapelle“ und „Isaak-Kounen-Straße“ beträgt diese inzwischen (Stand 2025) streckenbezogen 30 km/h. Die an den vorgenannten Messbereichen ermittelten KrafftFahrzeugverkehrsstärken ergeben im Mittel eine KrafftFahrzeugverkehrsstärke von 682 Fahrzeugen/Stunde. In Abhängigkeit zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist somit gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Kapitel 2.3.2 ERA 2010) auf zweistreifigen Straßen der Belastungsbereich II zu berücksichtigen. In Belastungsbereich II

kommen zum Beispiel eher Schutzstreifen, statt Radfahrstreifen, wie dies bspw. in Belastungsbereich III der Fall oder eine Möglichkeit wäre, 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 6,00 m bis 9,75 m, bedingt durch Fahrbahnteiler, Querungshilfe, Linksabbiegespur. Zwischen der Querungshilfe des sogenannten „Brahmsweg“ (reiner Geh- und Radweg in West-Ost-Richtung; frühere Bahntrasse) und der Einmündung „Blatendoop“ beträgt die Straßenbreite der St. Töniser Straße zwischen 6,00 m und 6,40 m.

Nach der ERA 2010 stellt sich der Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Straßenbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m und Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 500 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.

Die Fahrspuren/Streifen der Fahrbahn der St. Töniser Straße zwischen der „Herckenrathstraße“ und der „Eupener Straße“ weisen eine Breite von max. 3,10 m auf, in Teilbereichen werden diese auch unterschritten. Bei einer Fahrspurbreite von 3,10 m ist ein gefahrloses Überholen von Radfahrern unter Einhaltung des Seitenabstands von mindestens 1,50 m (innerorts), gemäß § 5 Abs. 4 StVO 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 Geh- und Radweg von der Fahrbahn mit einer erhöhten Bordsteinkante (Hochbord) und teilweise durch Pflanz- und Baumbete sowie Parkbuchten deutlich abgesetzt ist. Neben den Parkbuchten für PKW in Längsaufstellung in Höhe Haus Nr. 88 – 98 gibt es keine „Dooringszone“. Als Doorings-Zone wird der Gefahrenbereich neben am Fahrbahnrand längsparkenden Kraftfahrzeugen bezeichnet, in dem Verkehrsteilnehmende durch sich öffnende Fahrzeurtüren gefährdet sind. Ein Sicherheitsabstand von 0,50 m bis 0,75 m (gemäß Empfehlung des ADFC sogar 0,80 m) sollte neben den Parkständen mittels Markierung eingerichtet werden, so dass das Öffnen von Fahrzeurtüren gefahrlos möglich wird. Hierdurch verringert sich die verbleibende Verkehrsfläche für den fließenden (gegenläufigen) Verkehr.

Zudem sind zweistreifige Fahrbahnen mit Fahrstreifenbreiten zwischen 3 m und 3,50 m in Bezug auf den Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall Pkw/Fahrrad entsprechend der RSt 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 ist 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 II gem. ERA 2.3, die unter anderem eine Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht als geboten erscheinen lässt. Für den Belastungsbereich der Stufe II gem. ERA 2.3 wird als Führungsform für den Radverkehr, die Anordnung eines Schutzstreifens, die Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn oder, bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten, die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege empfohlen.

Zweistreifige Fahrbahnen mit Fahrstreifenbreiten zwischen 3 m und 3,50 m sind in Bezug auf den Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall PKW/Fahrrad entsprechend der RSt 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. Für die gemeinsame Führung von Rad- und motorisierten 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 dieser relativ gut ausgebaut und über Jahre hinweg in dieser Form ohne nennenswerte Vorkommnisse genutzt wurde. 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. Mit der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in den vorgenannten Bereichen besteht insbesondere die Gefahr, dass es hier zu einer Unfallhäufung zwischen Fahrradfahrern und PKW Fahrern kommen könnte, welche in Teilen als Schulweg von Kindern und Jugendlichen genutzt werden (siehe Schulwegeplan Süd, Stadt Kempen; Fotodokumentation der Anlage). 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.

Prüfung Einrichtung von Schutzstreifen

Eine der Voraussetzungen zur Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn ist gemäß VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2, dass die Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erforderlich sein darf. Dies setzt eine ausreichende Breite der Fahrbahn oder wenig Begegnungsverkehr voraus.

Schutzstreifen sollen größer ausfallen, wenn sie nicht in voller Breite nutzbar sind. Ein Schutzstreifen kann zum Beispiel durch Rinnen in seiner Befahrbarkeit eingeschränkt sein (Kapitel 3.2 ERA). Die St. Töniser Straße verfügt im gesamten Bereich über einen eingebauten „Läufer“ in Form von drei Natursteinen sowohl zwischen Bordstein und Beginn des asphaltierten Fahrbahnbereiches, als auch zwischen Querungshilfen/Fahrbahnteilern und der Asphaltierung. Auf dem Fahrbahnteil zwischen den Schutzstreifen – auch Kernfahrbahnbreite genannt – müssen sich gemäß VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen werden durch eine Leitlinie (Zeichen 340) markiert (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2). Die Leitlinien sind als Schmalstriche auszuführen (Kapitel 3.2 ERA). Schmalstriche sind 0,12 m breit. Damit klar ist, um welche Art von Verkehrsfläche es sich bei dem durch eine Leitlinie markierten Straßenteil handelt, wird in regelmäßigen Abständen das Sinnbild „Fahrrad“ auf dem Schutzstreifen markiert (Anlage 3 Abschnitt 8 Markierungen laufende Nummer 22 StVO; VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Kapitel 3.2 ERA). Die Mindestbreite von Schutzstreifen beträgt 1,25 m (Kapitel 3.2 ERA). Schutzstreifen sollen nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in der Regel 1,50 m breit sein (Kapitel 3.2 ERA). Für sich begegnende Kraftfahrzeuge soll mindestens eine Breite der Restfahrbahn von 4,50 m verbleiben. Bei hohen Verkehrsstärken soll dieser Teil sogar 5,00 m betragen (Kapitel 3.2 ERA). Bei vielen Schwerlastfahrzeugen reicht eine Restfahrbahnbreite für Kraftfahrzeuge von 4,50 m nicht mehr aus (Kapitel 3.2 ERA). Zu Längsparkständen muss ein Sicherheitsraum von min. 0,50 m vorgehalten werden (Dooringzone; Kapitel 3.2 ERA).

Nimmt man die vorgenannten Werte als Referenz, so ist zur Einrichtung von beidseitig markierten Schutzstreifen mit einer jeweiligen Breite von 1,50 m und einer Fahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen von mindestens 4,50 m eine Gesamtfahrbahnbreite von mindestens 7,50 m notwendig. Die St. Töniser Straße verfügt nur in Einmündungsbereichen mit Linksabbiegespuren über die erforderliche Breite. In der Regel ist die Fahrbahn zwischen der „Herckenrathstraße“ und der „Eupener Straße“ 6,30 m breit (inklusive Läufer). Durch den eingebauten Läufer sollte der Schutzstreifen zudem breiter ausfallen (Kapitel 3.2 ERA) und in Teilen noch um eine „Doorzone“ (empfohlen zwischen 0,50 m und 0,75 m) neben Parkständen für PKW in Längsaufstellung erweitert werden, so dass die verbleibende Restbreite der Fahrbahn noch geringer ausfällt. Aus den vorgenannten Gründen ist die Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der St. Töniser Straße verkehrsrechtlich unzulässig.

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 auf einem Zwischenstück wiederholend angeordnet, auch wenn es ein Irrglaube ist, dass an jeder Einmündung eine Wiederholung der Beschilderung (hier Z. 240) erfolgen muss. Die Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), in der bis zum 1. September 2009 gültigen Fassung, enthielt zu den Zeichen 237, 240 und 241, Abschnitt I,

Ziffer 1 die Formulierung: „Die Zeichen 237, 240 und 241 begründen einen Sonderweg und kennzeichnen die Radwegebenutzungspflicht. Sie stehen dort, wo der Sonderweg beginnt. Sie sind an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen.“ Seit der Änderung der VwV-StVO am 1. September 2009 ist diese Regelung nicht mehr in der Verwaltungsvorschrift enthalten.

Eine allgemeine Wiederholung von Verkehrszeichen für Radwege nach Einmündungen ist somit nicht zwingend erforderlich. Die Regelung hängt von der konkreten Verkehrslage sowie den örtlichen Umständen ab und ist im Einzelfall zu prüfen. Einmal bestehende Benutzungspflichten für Radwege bleiben nach Einmündungen bestehen, sofern kein anderes Verkehrszeichen dies aufhebt oder sich der Ausbauzustand eklatant ändert. In der derzeitigen Fassung der VwV-StVO ist bei den Zeichen 237, 240 und 241 nicht mehr vorgesehen, sie an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Dies bedeutet aber nicht, dass die Benutzungspflicht hinter der nächsten Kreuzung oder Einmündung aufhört. Wenn der Radweg erkennbar weitergeführt wird, heißt dies, dass eine angeordnete Benutzungspflicht des Radweges ebenfalls weiter gilt. Anders als bei Streckenverboten wird es als nicht mehr sinnvoll erachtet, die genannten Radverkehrszeichen nach Kreuzungen und Einmündungen zu wiederholen. Die Neuerung dient somit auch der Einsparung von Verkehrszeichen, ohne dass dies beim Radverkehr zu Lasten der Verkehrssicherheit geht. Die Anordnung der wiederholenden Beschilderung (Z.240) mit VAO 030-2021 erfolgte zur Konkretisierung der verkehrlichen Situation aufgrund von Unklarheiten zur Benutzungspflicht bzw. zur Frage nach dem Vorhandensein eines Radweges auf der „St. Töniser Straße“ aus der Bürgerschaft. Es konnte weder das Zusatzzeichen „Ende“ festgestellt werden noch liegt der Behörde eine schriftliche Abordnung der ggf. vormals aufgestellten Beschilderung vor, so dass keine konkreten Hinweise auf eine vorherige Abordnung der Radwegebenutzungspflicht hindeuten.

Setzt man die „Historischen Digitalen Orthophotos“ des „Geoportal“ NRW aus der Zeitspanne 2010 bis 2022 in zeitlichen Bezug zueinander, lassen sich Rückschlüsse auf die Veränderungen des Ausbauzustandes der, an die St. Töniser Straße, angrenzenden (Wohn-)gebiete zwischen dem „Donkring“ und dem „Kempener Außenring“ (B509) und indirekt auf eine Zu- oder Abnahme der Verkehre bzw. Verkehrsstärken ziehen. Nördlich der „Eupener Straße“ ist der Ausbauzustand weitestgehend unverändert. Ab 2010 sind die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen zwischen der „Eupener Straße“ und dem „Kempener Außenring“ als Bauland erschlossen und das Neubaugebiet „An der Kreuzkapelle“ mit Spielplatz sowie 2018 die „Isaak-Kounen-Straße“ ausgebaut worden. Durch die Erschließung reiner in sich geschlossener Wohngebiete mit Spielplätzen und verkehrsberuhigten Bereichen ist davon auszugehen, dass die Verkehre über die St. Töniser Straße sowohl in Richtung Außenring, 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 030-2021) deutlich 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 Straßenbaulastträger, Planungs-, Bauordnungs-, und Denkmalamt, Referat für Umwelt- und Klimaschutz) als auch externen Stellen und Institutionen (Kreis Viersen: Straßenbaulastträger, 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 St. Töniser Straße 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. Die St. Töniser Straße dient anfänglich als Kreisstraße sowie im weiteren Verlauf als Gemeindestraße in Nord-Süd Verbindung der Abwicklung des Verkehrs zwischen Kempener Innenstadtring und Außenring mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen. Eine qualifizierte Gefahrenlage sei angesichts dessen gegeben. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt 4-11 %. Bei einer Fahrbahnbreite von 6 bis 7 m und einem Verkehrsaufkommen von >400 Kfz/h wird der Mischverkehr von der ERA 2010 als problematisch angesehen.

Bei einer Fahrbahnbreite von 6,30 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 Kreisstraße sowie Haupteinfahrstraße 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 nördlich der Eupener Straße keine grundlegenden Veränderungen in den Jahren 2010-2022. Die Erschließung der Wohngebiete südlich der Eupener Straße lassen allerdings auf eine Zunahme aller Verkehrsarten, vornehmlich PKW und Radverkehr, schließen.

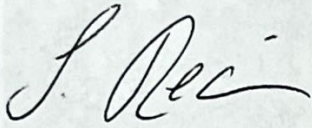
Aus Sicht der hiesigen Verkehrsbehörde erscheint unter den vorgenannten Gründen eine Trennung des Radverkehrs vom fließenden Kraftfahrzeugverkehr geboten. Hierzu wird auch auf die Stellungnahme der Polizei verwiesen, die von einer Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht abrät. Siehe: „Unfallauswertung“ 2017- 2022 der Polizei NRW, Kreis Viersen auf S.13.

Die mit VAO 030-2021 angeordnete, ergänzende Beschilderung des Geh- und Radweges mit Z. 240 wird zur Konkretisierung an den Einmündungen „Herckenrathstraße“ und „Blatendoop“ 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. 12)
- Stellungnahmen (S. 13-14)
- Ermittlung der erforderlichen Tatsachen (S. 15)
- Verkehrsstärken Karten, Land NRW (S. 16)
- Verkehrszählungen Straßen NRW (Tabellen, S. 18)
- Verkehrszählungen Kreis Viersen (Tabellen, S. 19)
- Übersicht Messungen 2021-2024 Stadt Kempen (Tabelle, S. 20)
- Straßenbreite St. Töniser Straße (Tabelle, S. 21)
- Fotodokumentation St. Töniser Straße 2021 (S. 22)
- Fotodokumentation St. Töniser Straße 2022 (S. 23-43)
- Historische digitale Orthophotos (S. 44-50)
- Schulwegplan Stadt Kempen (S. 51)
- Radverkehrsnetz (Kartenausschnitt, S. 52)
- ÖPNV Karte (S. 53)