

Pirmasens, den 06.10.2022

Dennis Schneble – Hochwaldstr. 12 – 66954 Pirmasens

Verwaltungsgericht Neustadt a. d. Weinstraße
Robert-Stolz-Straße 20
67433 Neustadt a. d. Weinstraße

Verpflichtungsklage gegen die Stadt Pirmasens zur erneuten und fehlerfreien Ermessensausübung im Rahmen des Straßen- und Straßenverkehrsrechts

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich erhebe hiermit **Verpflichtungsklage** gegen die kreisfreie Stadt Pirmasens, vertreten durch den Oberbürgermeister Markus Zwick, Rathaus am Exerzierplatz, 66953 Pirmasens (im Folgenden „Beklagte“) zwecks Neuausübung des straßenverkehrsrechtlichen Ermessens zur Öffnung der Schillerstraße (einer Einbahnstraße) zw. den Einmündungen Simter und Bitscher Straße für den Radverkehr.

Bzgl. der **Sachverhaltsdarstellung** und der **rechtlichen Begründung** dieser Klage verweise ich auf die Abschnitte II und III sowie die bisherigen Schriftsätze; insbesondere den **Antrag auf Anordnung (bzw. Aufhebung) verkehrsregelnder Maßnahmen** vom 19.01.2022 (Anlage 1), den die Beklagte mit mir nur per e-mail übersandtem Schreiben vom 18.02.2022, Az. III/32.2 Sn, Frau S. (Anlage 2), form- und im Wesentlichen begründungslos zurückgewiesen hat. Gegen diese Zurückweisung meines Antrages habe ich mit Schreiben vom 13.05.2022 **Widerspruch** erhoben (Anlage 3). Im Zuge des Widerspruchsverfahrens (Az. III/30 8597 – 48/22) erhielt ich mit Datum vom 07.06.2022 eine Stellungnahme des Ordnungsamtes (vom 19.05.2022, Anlage 4), auf die ich mit Schreiben vom 10.06.2022 (per e-mail) einging (Anlage 5). Es folgte am 08.07.2022 per e-mail eine Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten (Anlage 6), die ich am selben Tag beantwortete (Anlage 7). Die Beklagte lehnte meinen Antrag nach einer Anhörung im Stadtrechtsausschuss vom 13.09.2022 per mir am 19.09.2022 zugestelltem Widerspruchsbescheid (Anlage 8) ab.

I. Anträge

Ich beantrage hiermit, die Beklagte von Seiten des Gerichts zu verurteilen, ihr straßenverkehrsrechtliches Ermessen im Sinne der geltenden Rechtslage (StVO, LStrG) und den ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften zur StVO unter Auffassung des Gerichts neu und fehlerfrei auszuüben, um mir (und somit auch dem Radverkehr im Allgemeinen) zukünftig die Nutzung der Schillerstraße in beiden Richtungen zu ermöglichen.

Zudem beantrage ich, den Widerspruchsbescheid aufzuheben und der Beklagten sämtliche Kosten des Verfahrens, als auch die Erstattung meiner Auslagen aufzuerlegen; einschließlich der gesetzlich vorgesehenen Zinsen sowie von mir eingeforderte Gebühren zurückzuerstatten.

II. Bestrittene Antragsbefugnis bzw. Anwendbarkeit des § 45 (9) S. 3 StVO

Die Beklagte beruft sich im Widerspruchsbescheid zur Zurückweisung meines Antrags im Wesentlichen auf ein Urteil des VG Köln vom 29.03.2021, 18 K 2675/18. Gemäß den Ausführungen des Gerichts in Randnummer 71 handele es sich nach Ansicht der Beklagten auch bei der gegenwärtigen Verkehrsregelung in der Schillerstraße um kein Verbot des fließenden Verkehrs, weshalb die erhöhten Anforderungen des § 45 (9) S. 3 StVO nicht einschlägig seien.

Dieser aus dem Zusammenhang gerissene Verweis missachtet nicht nur die besonderen Umstände dieses mehrjährigen und mehrere Anträge umfassenden verwaltungsgerichtlichen Verfahrens, sondern auch die Tatsache, dass das Gericht sich in seinen weiteren Ausführungen sehr wohl auf den Satz 3 beruft, um in der streitgegenständlichen Straße in Bezug auf den Radverkehr eine „besondere örtliche Gefahrenlage“ festzustellen, welche letzten Endes auch der entscheidende Grund für die Zurückweisung der Klage war.

Darüber hinaus kann generell nicht ernsthaft bestritten werden, dass es sich bei einer durch Zeichen 220 und 267 StVO angeordneten Einbahnstraßenregelung um ein Verkehrsverbot (in Form eines Dauerverwaltungsaktes) handelt (VG Köln, Rn. 72 ff.; § 41 i. V. m. Anlage 2 zur StVO, lfd. Nr. 9 und 41). Folglich kann auch nicht behauptet werden, ein hiervon betroffener Bürger verfüge nicht auch über eine generelle Antragsbefugnis, welche im Zuge einer vollständig verweigerten (fehlerfreien) Ermessensausübung letzten Endes auch das Rechtsmittel der Verpflichtungsklage eröffnen würde. Alles andere käme einer Verletzung des Rechtsstaatsprinzips gleich.

Zumal die Einbahnstraßenregelung in der Schillerstraße bereits vor meiner Geburt im Jahre 1982 angeordnet worden sein dürfte und mir persönlich daher auch niemals (in einer realistischen Weise) das Rechtsmittel einer Anfechtungsklage zur Verfügung gestanden hätte.

Dass der Satz 3 des § 45 (9) StVO vor allem im Zusammenhang mit Beschränkungen und **Verboten** des fließenden Verkehrs die allgemeine Regelung des Satzes 1 verdrängt, hat das BVerwG mit Urteil 3 C 42.09 vom 18.11.2010 mehr als eindeutig festgestellt. Siehe Rn. 23 (S. 2 ist heute S. 3):

Ist § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO anwendbar, scheidet damit zugleich § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO als Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht aus. Als in Bezug auf Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs speziellere Regelung konkretisiert und verdrängt § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO in seinem Anwendungsbereich die allgemeine Regelung in § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO (vgl. Urteile vom 23. September 2010).

Es ist auch offenkundig, dass die Beklagte in den vergangenen Jahrzehnten ihr einstmals ausgeübtes straßenverkehrsrechtliches Ermessen aus eigenem Antrieb heraus eben nicht fortwährend selbst überprüft hat. Die Beklagte kehrt in diesem Zusammenhang in ihrem Widerspruchsbescheid gar unter Verweis auf § 45 (9) Satz 1 StVO das für jeden Rechtsstaat elementare und konstituierende Prinzip, dass Verbote einer besonderen Begründung oder

besonderer Umstände bedürfen, um, indem sie die zwingende Erforderlichkeit des Verbots in eine zwingende Erforderlichkeit der Aufhebung des Verbots umdeutet. Satz 1 lautet:

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

Die Beklagte hat im Verlauf des außergerichtlichen Verfahrens auch niemals dargelegt oder behauptet, dass in der Schillerstraße die Voraussetzungen, zukünftig den Radverkehr in Gegenrichtung zuzulassen, grundsätzlich nicht gegeben seien. Es sei insbesondere auf die Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten vom 18.12.2021 verwiesen, in welcher dieser der Freigabe der Schillerstraße eine „höhere Priorität“ beimisst (Anlage 1, Seite 5); Siehe zudem auch dessen Stellungnahme vom 04.07.2022 gegenüber dem Rechtsamt der Beklagten (Anlage 6). Dies wurde im Übrigen auch erneut im Rahmen der Sitzung des Stadtrechtsausschusses deutlich, in welcher die Beklagte (über den Radverkehrsbeauftragten) zwar zum wiederholten Male eine grundsätzliche Bereitschaft zur Öffnung der Schillerstraße zeigte, diese jedoch weiterhin (nicht nur) vom Abschluss diverser verkehrsplanerischer Konzepte abhängig macht. Es sei hierzu auch auf den Artikel der Rheinpfalz (Pirmasenser Ausgabe) vom 15.09.2022 (Anlage 9) verwiesen.

Die Beklagte hat sich bislang zur gegenwärtigen (ein Verkehrsverbot für Fahrzeugnutzer bewirkenden) Regelung im Allgemeinen auch **weder** auf eine **besondere örtliche Gefahrenlage** im Sinne des Satzes 3, **noch** eine **zwingende Erforderlichkeit** im Sinne des Satzes 1 berufen, um die Einbahnstraßenregelung generell aufrechtzuerhalten.

Hierbei kann es vor allem im Hinblick auf das **Verhältnismäßigkeitsprinzip** im Ergebnis keine Rolle spielen, ob ein Verkehrsverbot aus der Sicht unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer in der Weise realisiert wird, dass ein durch Verkehrszeichen (hier 220, 267 StVO) angeordnetes allgemeines Verbot mittels Zusatzzeichen eingeschränkt wird. Die Anwendung des § 45 (9) S. 1 StVO auf Verbote wiederum einschränkende Zusatzzeichen widerspricht vollständig dem ursprünglichen Regelungswillen des Ordnungsgebers.

Erfolgt eine Neuordnung einer Einbahnstraßenregelung mit der gleichzeitigen Freigabe des Radverkehrs (wie bspw. im Zuge des Urteils des VG Neustadt vom 20.05.19, 3 K 272/18.NW zur Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim), wurde vielmehr von der unterlegenen Behörde die zwingende (und somit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügende) Erforderlichkeit in der Weise ausgelegt, den Radverkehr von diesem allgemeinen Verbot (per Zusatzzeichen) auszunehmen, da es sich hierbei (aus Sicht des von der geringen Fahrbahnbreite nicht in gleicher Weise betroffenen Radverkehrs) eben um ein milderes Mittel handelt.

Zumal die (im Zuge der „Schilderwaldnovelle“ eingefügte bzw. modifizierte) Vorschrift des § 45 (9) S. 1 Behörden gerade dazu anhalten soll, im Allgemeinen äußerst sparsam mit Verkehrszeichen umzugehen; wo diese erst gar keine anordnet, erübrigen sich auch die entsprechenden Ausnahmen. Ein Verkehrsverbot jedoch mit der Begründung aufrechtzuerhalten wollen, die das Verbot einschränkende Zusatzzeichen(!) seien nicht „zwingend erforderlich“, ist vollkommen abwegig und in mehrfacher Hinsicht rechtswidrig und unverhältnismäßig.

III. Ermessensausfall bzw. -fehlgebrauch

Die Beklagte hat im Rahmen ihres straßenverkehrsrechtlichen Ermessens, insbesondere in Gestalt ihres Entschließungs- und **Auswahlermessens**, gerade auch unter Beachtung beider Vorschriften mehrere Möglichkeiten, meinem Begehr, zukünftig die Schillerstraße in beiden Richtungen (mit dem Rad, oder ggf. auch per Pkw) zu befahren, nachzukommen.

Hierzu zählt, neben der (von mir bevorzugten) expliziten Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung im Sinne der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO (durch Anbringung der Zusatzzeichen 1022-10 StVO) unter anderem auch die vollständige Aufhebung der (allgemeinen) Einbahnstraßenregelung, für deren Fortbestand in meinen Augen ebenfalls grundsätzlich erst einmal keine zwingende Erforderlichkeit erkennbar ist. Weitere Möglichkeiten, wie eine Öffnung der Schillerstraße straßenverkehrsrechtlich realisiert werden könnte, habe ich in meinem Antrag (Anlage 1), als auch dem Widerspruch (Anlage 3) angeführt. Die Beklagte hat sich damit im bisherigen Verfahren in keiner erkennbaren Weise inhaltlich auseinandergesetzt.

Der Beklagten ist daher in diesem Zusammenhang erneut deutlich zu widersprechen, sie habe im bisherigen Verfahren überhaupt straßenverkehrsrechtliches Ermessen (im Sinne des § 114 S. 1 VwGO) ausgeübt. Dass sie dies fortwährend unterlässt, ist unter anderem auch daran zu erkennen, dass sich vor dem Stadtrechtsausschuss im Wesentlichen nicht die Leiterin der Straßenverkehrsbehörde (als für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen allein zuständige und jene erlassende Stelle), sondern der bei der Stadtplanung angesiedelte „Radverkehrsbeauftragte“ äußerte, der wiederum im Wesentlichen (wiederholt) nur verkehrsplanerische Argumente anführte.

Selbst wenn man es grundsätzlich bejahen würde, dass in den Zurückweisungen meines Antrages und Widerspruchs überhaupt straßenverkehrsrechtliches Ermessen ausgeübt worden sei, dann nur einer vollkommen ungenügenden Weise. So schreibt bspw. das VG Aachen, Urteil 2 K 1271/14 vom 03.04.2018 zu einer Sperrung einer Landesstraße per Zeichen 254 StVO in Rn. 69 und 70:

Liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 i.V.m. Absatz 1 StVO vor, steht die Entscheidung, ob und wie eine Gefährdungslage bewältigt wird, im Ermessen der Behörde. Diese Ermessensentscheidung ist durch das Gericht nur eingeschränkt überprüfbar, nämlich, ob die Grenzen des Ermessens überschritten sind oder von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht worden ist, § 114 Satz 1 VwGO.

Insoweit ist zu überprüfen, ob die angeordnete Maßnahme zur Erreichung des angestrebten Zwecks geeignet ist, kein milderes gleichgeeignetes Mittel zur Verfügung steht und ob die Beklagte die betroffenen bzw. widerstreitenden Interessen der verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern unter Berücksichtigung der relevanten örtlichen Gegebenheiten gegeneinander abgewogen und die Konfliktlage für die betroffenen Verkehrsteilnehmer zumutbar aufgelöst hat.

Oder auch VG München, Urteil M 23 K 20.467 vom 11.08.2020 zu einer Verpflichtungsklage bzgl. der Neuausübung straßenverkehrsrechtlichen Ermessens zur Aufhebung einer Radwegbenutzungspflicht; hieraus der 1. Leitsatz:

1. Ändern sich nach Aufstellung eines Verkehrszeichens die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse, kann ein Verkehrsteilnehmer trotz Ablaufs der für eine Anfechtungsklage eigentlich geltenden Klagefrist von grundsätzlich einem Jahr gegen das - aus seiner Sicht nunmehr nachteilige - Verkehrszeichen bei der zuständigen Behörde die Aufhebung der Anordnung oder eine ermessensfehlerfreie Neuentscheidung beantragen und so eine Überprüfung bereits bestandskräftiger verkehrsrechtlicher Anordnungen mittels einer auf § 45 StVO gestützten Verpflichtungsklage als Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung erreichen (vgl. OVG Lüneburg, B. v. 5.12.2003 - 12 LA 467/03, BeckRS 2004, 20163; OVG NRW, B. v. 22.3.2017 - 8 A 1256/14, BeckRS 2017, 105656).(Rn. 16) (redaktioneller Leitsatz)

Des Weiteren möchte ich ergänzend auf das Urteil des OVG Mecklenburg-Vorpommern, 1 LB 505/15 vom 29.10.2019 zur ermessensfehlerhaften Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht verweisen sowie noch einmal auf das oben bereits erwähnte Urteil des VG Neustadt, 3 K 272/18.NW vom 20.05.2019 zum Befahren von Gehwegen durch Kraftfahrzeuge und einer letztlich vom Gericht verfüigten Einrichtung einer (für den Radverkehr freigegebenen) Einbahnstraßenregelung, Rn. 29:

Aus § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO kann dem Einzelnen ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. zur Sicherheit des Fußgängerverkehrs zustehen, wenn die Verletzung seiner öffentlich-rechtlichen Individualinteressen in Betracht kommt. Dieser grundsätzlich auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzte Anspruch kann sich in Ausnahmefällen zu einem Rechtsanspruch auf Erlass einer bestimmten verkehrsregelnden Anordnung verdichten.

Die Ermessensausübung muss im Übrigen auch dokumentiert werden. VG Ansbach, Urteil AN 10 K 16.02493 vom 13.10.2017, Rn. 35:

Das Fehlen einer ordentlichen, rechtmäßigen Ermessensentscheidung kann auch nicht mit der Arbeitsbelastung der Beklagten und der Vielzahl von ihr erlassenen verkehrsrechtlichen Anordnungen entschuldigt werden. (...) Vor der verkehrsrechtlichen Anordnung muss ohnehin ein Überlegungsprozess stattfinden. Es verlängert den Prozess des Erlasses einer verkehrsrechtlichen Anordnung nur minimal, wenn die Erwägungen dann auch verschriftlich werden, wenn in wenigen Sätzen dargelegt wird, warum die tatbestandlichen Voraussetzungen vorliegen, warum man sich dann überhaupt zum Handeln und zu welcher konkreten Maßnahme entschlossen hat und warum widerstreitende Interessen zurücktreten müssen. Man unterwirft sich insoweit auch inhaltlich keiner Beschränkung, schafft aber mehr Klarheit. Bei entsprechender Schulung dürfte dies auch im Massengeschäft umsetzbar sein.

In der entgegengesetzten Form (Verweigerung einer erneuten Ermessensausübung) kann dem Grunde nach ebenfalls nichts anderes gelten; will die Behörde an ihrer bisherigen (vor Jahrzehnten getroffenen) Ermessensentscheidung festhalten, muss sie ebenfalls begründen, ob und inwiefern diese einstmals getroffene Entscheidung (noch) mit den gegenwärtigen Verhältnissen und der derzeitigen Rechtslage vereinbar ist; und zwar von Amts wegen.

Die Beklagte hat im Rahmen des außergerichtlichen Verfahrens jedoch nachweislich in keiner diesen in der Rechtsprechung näher ausgeführten Grundsätzen auch nur annähernd genügenden Weise straßenverkehrsrechtliches Ermessen ausgeübt. Sie führt weder tatsächliche

Gründe für die zwingende Erforderlichkeit der Fortgeltung der generellen (oder auch nur teilweise auf den Radverkehr bezogenen) Einbahnstraßenregelung in der Schillerstraße an, noch inwiefern hier eine besondere örtliche Gefahrenlage vorläge, die ein solches Verkehrsverbot grundsätzlich (weiterhin) rechtfertigen würde.

Sie weigert sich seit Jahren, sich in einer für mich und die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Weise mit den für und gegen eine Freigabe der Schillerstraße für den Radverkehr sprechenden örtlichen Verhältnissen, Rechtsgrundlagen, wissenschaftlichen Studien, dem Einfluss auf die Verkehrssicherheit (hauptsächlich durch Eröffnung einer Alternativroute abseits der Hauptverkehrsstraßen) und widerstreitenden Interessen auseinanderzusetzen und in einer angemessenen Weise (vor allem unter Berücksichtigung der Rechtslage, als auch dem Willen des Ordnungsgebers) eine sorgfältige und fehlerfreie Abwägung vorzunehmen; also Ermessen auszuüben.

Die Beklagte bestreitet hingegen sogar (unter Verweis auf das o. g. Urteil des VG Köln) meine grundsätzliche Antragsbefugnis und beharrt ausschließlich auf dem (unbelegten) Standpunkt, sie habe ein Recht, freiheitseinschränkende und (von ihr selbst mehr oder weniger als solche erkannte) offenkundig rechtswidrige Zustände nach ihrem freien Belieben (also willkürlich) fortbestehen zu lassen, ehe sie über „Konzepte“ verfügt oder im Rahmen ihrer „Gremien“ einen politischen(!) Beschluss fasst, daran etwas zu ändern (Siehe die Anlagen 4 und 5).

Es liegt in diesem konkreten Fall schlicht nicht im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, die Öffnung dieser Einbahnstraße vom Vorhandensein allgemeiner(!) verkehrsplanerischer Konzepte abhängig zu machen (die auch hierfür schlicht nicht notwendig sind). Hier liegt meines Erachtens zudem eine unzulässige Form der Privatisierung hoheitlicher Aufgaben vor. Die Beklagte delegitimiert sich als Trägerin hoheitlicher Befugnisse selbst, wenn jene die (allein straßenverkehrsrechtlich zu beurteilende) Öffnung konkreter Einbahnstraßen für den Radverkehr im Wesentlichen von Konzepten der von ihr beauftragt und bezahlt werdenden privaten Verkehrsplanungsbüros abhängig macht.

Die Tatsache, dass der Begründungsteil ihrer Widerspruchsentscheidung nur gerade einmal zwei DIN-A4-Seiten umfasst, deutet auch schon vom Umfang her ebenfalls darauf hin, dass die Behörde sich mit dem Inhalt meiner bisherigen (umfangreichen und detailliert begründeten) Schriftsätze kaum befasst und in der Folge auch in ihrer den Widerspruch ablehnenden Entscheidung erneut kein straßenverkehrsrechtliches Ermessen ausgeübt hat. Oder wenn, dann nur in einer ungenügenden und somit fehlerhaften Weise.

Die Beklagte zeigt im Übrigen auch bzgl. anderer Streitpunkte seit Jahren, dass sie über keinerlei ernsthaften Willen verfügt, den Radverkehr in Pirmasens vor allem auf der rechtlichen Ebene ernst zu nehmen und unzeitgemäße Verbote von sich aus aufzuheben; erste Gespräche zur Öffnung von Einbahnstraßen führte ich mit dieser bereits im Jahre 2018. In Pirmasens führen selbst im Jahre 2022 immer noch Routen des vom Land Rheinland-Pfalz angebotenen „HBR-Systems“ durch und über mit Zeichen 250 StVO auch für Radfahrer gesperrte Straßen und Wirtschaftswege; der Beklagten ist dies auch bekannt, sie unternimmt hiergegen jedoch gar nichts.

Sie ignoriert gar die Festschreibungen in ihrem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 2020 (an welchem ich ebenfalls im Rahmen der Bürgerbeteiligung und in drei nicht-öffentlichen Sitzungen im Rathaus mitgewirkt habe) und verweist einmal mehr auf Konzepte, die irgendwann in der Zukunft realisiert werden könnten. Auf deren punktuelle Umsetzung der

Bürger jedoch natürlich (nach Ansicht der Stadt) dann ebenfalls keinen Rechtsanspruch haben wird.

Es sei abschließend bzgl. der Frage, ob der Stadtverwaltung überhaupt ein „negatives“ **Entschließungsermessen** zustehe, noch einmal ausdrücklich auf die Begründung des Verordnungsgebers zur Änderung des Wortes „Kann“ durch „Soll“ in der Verwaltungsvorschrift zu § 41 StVO (Anlage 3, Seite 2) hingewiesen.

Ich bitte darum, mir den Eingang meiner Klage (beigefügt in dreifacher Ausfertigung) zu bestätigen. Sollte das Gericht weitere Beweismittel benötigen, werde ich diese diesem gerne zeitnah übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen

Dennis Schneble

Anlagen:

1. Mein Antrag auf Anordnung bzw. Aufhebung verkehrsregelnder Maßnahmen vom 19.01.2022 (7 Seiten, mit Fotos)
2. Ablehnendes Schreiben der Stadt Pirmasens vom 18.02.2022 (per e-mail, 1 Seite)
3. Mein Widerspruch vom 13.05.2022 (5 Seiten)
4. Stellungnahme des Ordnungsamts vom 19.05.2022 (3 Seiten)
5. Meine Entgegnung auf jene vom 10.06.22 (per e-mail, 3 Seiten)
6. Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten vom 04.07.2022 (per e-mail vom 08.07.2022, 4 Seiten)
7. Meine Entgegnung auf jene vom 08.07.2022 (per e-mail, 1 Seite)
8. Widerspruchsbescheid, zugestellt am 19.09.2022 (10 Seiten)
9. Artikel in der Rheinpfalz (Ausgabe Pirmasens) vom 15.09.2022 (1 Seite)