

### **Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV StVO) (Auszug)**

vom 22. Oktober 1998 (BAnz. Nr. 246b vom 1998-12-31, Ber. 1999 S. 947), zuletzt geändert am 18. Dezember 2001 (BAnz. Nr. 242 vom 2001-12-18, S. 25513)

#### **Zu § 41 der StVO, Verkehrszeichen 244 / 244a (Beginn und Ende einer Fahrradstraße)**

I. Fahrradstraßen können unter Beachtung der straßenrechtlichen Bestimmungen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs eingerichtet werden. Sie kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Ihre Anwendung ist deshalb vornehmlich im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrs gerechtfertigt.

II. Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar und durch ihre Beschaffenheit und ihren Zustand für den Radverkehr zumutbar sein. In Fahrradstraßen gelten einschließlich der Vorfahrtregelung alle Vorschriften über die Straßenbenutzung auf der Fahrbahn.

III. Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ausgeschlossen. Vor der Kennzeichnung sind deshalb die Verkehrsbedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr sowie dessen Verkehrslenkung zu berücksichtigen.

IV. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden. Dieser soll sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken. Die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeugführer soll dann, insbesondere wenn die Fahrradstraße als Vorfahrtstraße gekennzeichnet werden soll, durch bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen) verdeutlicht werden. Auch ist dann Vorsorge für den ruhenden Verkehr (z. B. Besucher) zu treffen.

V. Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße sollte durch straßenbauliche Gestaltungselemente (z. B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden. Die Fläche für den ausnahmsweise ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr sollte dabei so klein wie möglich bemessen werden. Gleiches gilt im Verlauf der Fahrradstraße an jeder die Fahrradstraße begrenzenden Kreuzung und Einmündung.

#### **Zu § 45 der StVO, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Tempo 30-Zonen**

Die Entscheidung über die Einrichtung oder Ausdehnung von Tempo 30- Zonen nach § 45 Abs. 1c ist im Rahmen einer flächenhaften kommunalen Verkehrsplanung nach der Charakteristik eines Gebietes mit Fußgänger- und Radverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf zu treffen. Innerhalb des Gebietes sind Lichtzeichenanlagen, benutzungspflichtige Radwege, Radfahrstreifen, Fahrstreifenbegrenzungen und Leitlinien unzulässig. 'Rechts vor Links' ist die vorherrschende Vorfahrtregelung. Da sich in bestehenden Tempo 30-Zonen teilweise noch Lichtzeichenanlagen befinden, dürfen diese beibehalten werden, sofern sie dem Fußgängerschutz dienen und vor dem 1.11.2000 angeordnet wurden. Andernfalls müssen die Anlagen abgebaut oder auf die Tempo 30-Zone verzichtet werden.

Die Ausweisung der Zonen erfolgt im Einvernehmen mit der Kommune durch die Z. 274.1 und Z. 274.2. Bei großen Zonen kann die Fortgeltung durch eine Fahrbahnmarkierung '30' verdeutlicht werden; straßenbauliche Veränderungen zur Temporeduzierung (Schwellen, Moabiter Kissen, Kölner Teller) sollen nicht mehr verwendet werden. Da sich die Tempo 30- Zonen nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und auf Vorfahrtstraßen (Z. 306) erstrecken dürfen, müssen die Kommunen ein leistungsfähiges übergeordnetes Verkehrsnetz vorhalten, auf dem der Verkehr gebündelt werden kann. Das Verbot, Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen einzubeziehen, bedeutet nicht, dass dort keine Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen dürfen. Einzelbeschränkungen sind weiterhin aus Gründen der Verkehrssicherheit (z.B. vor Schulen, Kindergärten, Spielplätzen), des Lärmschutzes oder der Luftreinhaltung möglich.