



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt -V313-,
Pf. 30 05 80, 20302 Hamburg

LSBG,
M/MR, A/MR, E/MR, N/MR, W/MR, B/MR,
H/MR,
HPA
BIS/A3 z.K.
BIS/VD5 z.K.

Amt für Verkehr und Straßenwesen
Infrastrukturentwicklung –V3-
Grundlagen der Straßenplanung

Stadthausbrücke 8
D - 20355 Hamburg
Telefon 040 - 4 28 40 3212
Telefax 040 - 4 22 40 2160

Ansprechpartner: Gernoth Lüthje
Zimmer B523b (Eingang Stadthausbrücke 8)
e-mail:gernoth.luethje@bsu.hamburg.de

Az.: V 3132/ 651.003-9
Hamburg, den 2. Februar 2011

Planungshinweise für Stadtstraßen (PLAST)

Vorabinformation zur Fortschreibung der PLAST 9 (Anlagen des Radverkehrs)

Mit Schreiben vom 13.10.2010 haben wir Sie bereits über die Änderungen, die sich aus der novellierten Straßenverkehrsordnung (StVO 2009) und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV StVO) für die PLAST 9 ergeben, informiert. Während die VwV StVO weiterhin grundsätzlich gültig ist, wird mit der Einführung einer geringfügig überarbeiteten StVO im Sommer dieses Jahres gerechnet.

Nach der Veröffentlichung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen und Verkehr kann jetzt auf das von uns empfohlene und in der ERA dargestellte Auswahlverfahren für die Radverkehrsführung an Straßen zurückgegriffen werden. Die Anwendung des Auswahlverfahrens in Hamburg macht einige ergänzende Hinweise, die in die aktualisierte, beiliegende Information integriert wurden, notwendig. Damit ersetzt die beiliegende Vorabinformation die vorangegangene Information aus dem Oktober 2010.

Des Weiteren ist für dienstliche Zwecke das Auswahlverfahren zur Führungsform der ERA beigelegt. Zur weiteren Vertiefung und für Sonderfälle wird jedoch empfohlen, dass mindestens ein Exemplar der ERA 2010 pro Dienststelle verfügbar sein sollte.

Bei weiteren Fragen steht Ihnen das Sachgebiet V313 - Grundlagen der Straßenplanung- zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gernoth Lüthje

Öffentliche Verkehrsmittel:
U-Bahn: U3 Rödingsmarkt
S-Bahn: S1 Stadthausbrücke
Bus: 3 /35 Axel-Springer-Platz

Fortschreibung der PLAST 9 –Anlagen des Radverkehrs- Vorabinformation für die Tiefbaudienststellen

- Aktualisierung Januar 2011 (ersetzt die Fassung vom Oktober 2010)

1. Wichtigste Neuerungen

Die wichtigsten Neuerungen der StVO und VwV-StVO 2009 zum Radverkehr

- Ausdrückliche Benennung des Grundsatzes „Sicherheit vor Flüssigkeit“ in der VwV-StVO.
- Höhere Anforderungen hinsichtlich der Anordnung der Benutzungspflicht von Radwegen (Ziel: weniger benutzungspflichtige Radwege)
- Gleichrangigkeit von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen (Priorität von baulichen Radwegen entfällt.)
- Erweiterung des Einsatzbereiches von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Radwegen ohne Benutzungspflicht (früher „andere Radwege“)
- Grundlegende Änderung der Vorgehensweise bei der Wahl der Führungsform (keine starren Grenzwerte)
- Lichtzeichen für den Fußgängerverkehr gelten nicht mehr für den Radverkehr
- Verhaltensvorgaben für Radfahrer bei der Benutzung von Gehwegen
- Erleichterung bei der Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung
- Neue Regelungen bei der Freigabe von Bussonderstreifen
- Linke Radwege ohne Benutzungspflicht (Zweirichtungsverkehr) als Ausnahme möglich
- Markierungspflicht für Furten von Gehwegen die für den Radverkehr freigegeben sind.
- Hinweis auf die ERA (der FGSV) bei planerischen Detailfragen.

Mit den folgenden Ausführungen werden vorab Hinweise für die Planung von Radverkehrsanlagen in Hamburg gegeben werden, die bis zur Veröffentlichung der überarbeiteten PLAST 9 gelten. Ansonsten gelten die Aussagen der PLAST 9 von 2000 weiterhin.

2. Neue Definitionen

Bisher	Neu
Sicherheitsstreifen	Sicherheitstrennstreifen
Andere Radwege	Radwege ohne Benutzungspflicht (oder Radwege ohne Zeichen 237,240 oder 241)
Radfahrerfurt	Radwegfurt
Sinnbild Radfahrer	Sinnbild Radverkehr

3. Wahl der Führungsform

Folgende Führungsformen kommen grundsätzlich in Frage:

Grundtyp	Mögliche Führungsform	Erläuterung
Mischen	Mischverkehr auf der Fahrbahn	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen ist für den gesamten Radverkehr vertretbar
Teilseparation	<ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen • Radweg ohne Benutzungspflicht • Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg, Radfahrer frei – sog. „Servicelösung“ • Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und nicht benutzungspflichtiger Radweg • Kombination Schutzstreifen und sogen. „Servicelösung“ • Kombination Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtiger (vorhandener) Radweg 	Für einen Teil des Radverkehrs ist Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht mehr vertretbar. Fahrbahnbenutzung ist generell möglich, aber auch andere Führungsformen können genutzt werden.
Trennen (Benutzungspflicht)	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrstreifen • Radweg mit Benutzungspflicht • Gemeinsamer Geh- und Radweg 	Für alle Gruppen des Radverkehrs überwiegen die Komfort- und Sicherheitsvorteile der Trennung vom Kfz-Verkehr.

Tabelle 3.1 Führungsformen

Die neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind seit dem 06.12.10 veröffentlicht. Das in der ERA dargestellte Auswahlverfahren zur Wahl der Radverkehrsführung soll auch für Hamburg zur Anwendung kommen und ab jetzt auf Basis dieser Vorabinformation berücksichtigt werden. Die Übernahme in die Neufassung der PLAST 9 ist vorgesehen.

Bei der Anwendung des Verfahrens (Kapitel 2.3 und Anhang 1 der ERA 2010) sind die folgenden Hinweise zu beachten.

3.1 Verfahrensschritte

Die ERA 2010 geht von folgenden Verfahrensschritten aus:

1. **Vorauswahl von geeigneten Führungsformen** mit Hilfe der Tabelle 8 der ERA oder der oben dargestellten Tabelle 3.1 und den Bildern 7 oder 8 der ERA.
2. **Prüfung des vor Ort machbaren** (Liegen Ausschlusskriterien aufgrund der Situation vor Ort vor?)
3. **Vergleich der geeigneten Führungsformen** mit den Tabellen des Anhang 1 der ERA und **Auswahl der zweckmäßigsten Führungsform**.

Ist im ersten Verfahrensschritt erkennbar, dass aus Sicherheitsgründen eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr geboten ist, sollte vorab Kontakt mit der Straßenverkehrsbehörde aufgenommen werden, da dann i.d.R. die Anordnung der Benutzungspflicht erforderlich ist.

Das Auswahlverfahren ist auch bei kleineren Neubaumaßnahmen und größeren Unterhaltungsmaßnahmen anzuwenden, um sicher zu stellen, dass die vorhandene Führungsform auch nach heutigen Gesichtspunkten die bestmögliche Führungsform darstellt.¹

3.2 Hinweise zum Anhang 1 der ERA 2010

Die Ansätze der ERA 2010 sind nicht uneingeschränkt auf Hamburg anwendbar und bedürfen daher einiger ergänzender Hinweise.

A2 Datenbedarf:

Ist die Erhebung der in der ERA genannten Daten wirtschaftlich nicht vertretbar, können zu erwartende Verkehrsstärken begründet abgeschätzt werden. An Straßen mit Verkehrsstärken über 8.000 Fahrzeuge / 24 h oder erkennbar hohen Schwerverkehrsanteilen (z.B. Zuwegung zu Gewerbebetrieben) sollten die Verkehrsstärken grundsätzlich erhoben werden. Dies gilt auch bei offensichtlich starkem Fußgänger- oder Radverkehr.

Bei Erfassung der Anzahl der Einfahrten -gemeint sind in der ERA Einmündungen und Überfahrten- kann bei Einmündungen und bei Überfahrten zu Tankstellen, Parkplatzanlagen, Gewerbegrundstücken und Mehrfamilienhäusern immer von mehr als 30 Fahrten pro Tag ausgegangen werden.

A4 Prüfung der Realisierbarkeit:

Die Auswahl der Führungsform nach ERA ist der HU/AU-Bau beizulegen. Der Ausschluss einer Führungsform ist kurz zu begründen.

Zusätzlich sind im Erläuterungsbericht zur behördeninternen Abstimmung („Verschickung²“) und in dem der HU/AU-Bau die Gründe für die Wahl der Führungsform kurz darzustellen.

¹ Für Straßen die im Rahmen des „Radfahrstreifengutachtens“ aus dem Jahr 2010 von Masuch + Olbrisch untersucht und für die Führungsformen auf der Fahrbahn als geeignet eingeschätzt wurden, können die Schritte 1 und 2 entfallen und auf das Gutachten verwiesen werden.

² vergl. 3.1 der Anlage 2 zur RSA 1/03

A6 Tabellen

Tabelle 24 wird für die FHH wie folgt definiert:

Nutzungsanspruch	hoch	mittel	gering
Radverkehr	Über 300 Fahrräder/ Std. Insbesondere auch: Velorouten und in der Nähe von Schulen und Hochschulen	100-300 Fahrräder/ Std. Insbesondere auch: Wichtige bezirkliche Routen und in der Nähe von Nahversorgungs- zentren („Geschäfts- straßen“) und Schnellbahnhaltstellen mit B+R	Unter 100 Fahrräder/ Std.
Fußgängerverkehr	Geschäftsstraßen	Mischnutzung oder Wohnen in hoher Dichte (z.B. Kerngebiete)	Vorrangig Wohnnutzung in geringer oder mittlerer Dichte
Fließender Kfz- Verkehr <small>(Die ERA meint hier nur den Schwerverkehr!)</small>	Schwerverkehr ab 1000 Fz/24h (Querschnitt) Ist der Busverkehr maßgeblich: mehr als 20 Fahrten pro Spitzenstunde und Richtung	Schwerverkehr: 300 - 1000 Fz/24h (Querschnitt) Ist der Busverkehr maßgeblich: mehr als 12 Fahrten pro Spitzenstunde und Richtung	Schwerverkehr: unter 300 Fz/24h (Querschnitt)

Tabelle 25

Bei nur einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung sollten Fahrbahnbreiten über 6,50 m vermieden werden.

Hinweis: Die Breitenangaben für Radfahrstreifen und Schutzstreifen enthalten in der ERA die Fahrbahnmarkierung, die in der PLAST nicht enthalten ist.

Die *Tabelle 26* (Punktwerte für Einrichtungsradwege) der ERA wird durch folgende Tabelle ersetzt:

Verfügbare Seitenraumbreite <small>(Breite der Nebenfläche) ohne ÖB im Sicherheitstrennstreifen³ Bei angrenzenden Parkständen Zuschläge gem. PLAST 6⁴ beachten!</small>	Nutzungsanspruch Radverkehr <small>(vergl. Tab. 24)</small>		
	hoch	mittel	gering
< 4,30 m	Nicht geeignet (Ausschluss)		
4,30 m bis 4,55 m	Nicht geeignet	0	1
4,55 m bis 4,90 m	0	1	2
4,90 m bis 5,60 m	1	2	2
> 5,60 m	2	2	2

Hinweis: In der Tabelle werden, wie in der ERA nur Mindestbedarfe für Fußgänger angesetzt. Große Flächenbedarfe durch hohes Fußgängeraufkommen oder Sondernutzungen sind nicht berücksichtigt.

³ Lassen sich Masten der öffentlichen Beleuchtung im Sicherheitstrennstreifen nicht vermeiden, so sind die Tabellenwerte für die Breite der Nebenfläche vereinfacht um 0,50 m zu erhöhen.

⁴ Vereinfacht kann beim Vorhandensein die Breite des Parkstandes und 0,25 m zur Breite der Nebenfläche addiert werden.

Die *Tabelle 27* (Punktwerte für Zweirichtungsradwege) der ERA wird durch folgende Tabelle ersetzt:

Verfügbare Seitenraumbreite (Breite der Nebenfläche) ohne ÖB im Sicherheitstrennstreifen) ⁵ Bei angrenzenden Parkständen Zuschläge gem. PLAST 6 ⁶ beachten!	Nutzungsanspruch Radverkehr (vergl. Tab. 24)		
	hoch	mittel	gering
< 4,90 m	Nicht geeignet (Ausschluss)		
4,90 m bis 5,15 m	Nicht geeignet	0	1
5,15 m bis 5,40 m	0	1	2
5,40 m bis 6,10 m	1	2	2
> 6,10 m	2	2	2

Die Ausschlusskriterien der ERA 2010 und der VwV-StVO für Zweirichtungsradwege sind zu beachten!

Hinweis: In der Tabelle werden, wie in der ERA nur Mindestbedarfe für Fußgänger angesetzt. Große Flächenbedarfe durch hohes Fußgängeraufkommen oder Sondernutzungen sind nicht berücksichtigt.

Tabelle 29:

Hinweis: Die Breitenangaben für Radfahrstreifen und Schutzstreifen enthalten in der ERA die Fahrbahnmarkierung, die in der PLAST nicht enthalten ist.

Tabelle 30:

Mit Einfahrten sind hier Überfahrten und Straßeneinmündungen gemeint.
In Kerngebieten und an Geschäftsstraßen kann kein „geringer Parkdruck“ angesetzt werden.

An Grundschulen sind die „Kurzzeitparker“ als gegeben anzusetzen. Bei anderen Schulen ist dies Kriterium zu prüfen.

⁵ Lassen sich Masten der öffentlichen Beleuchtung im Sicherheitstrennstreifen nicht vermeiden, so sind die Werte für die Breite der Nebenfläche vereinfacht um 0,50 m zu erhöhen.

⁶ Vereinfacht kann beim Vorhandensein die Breite des Parkstandes und 0,25 m zur Breite der Nebenfläche addiert werden.

4. Querschnittsbemessung

Es gelten die Kriterien, die in der PLAST 9 - 2000 im Abschnitt 3.1 aufgeführt sind. Bei diesen Kriterien ist zusätzlich der zu erwartende Radverkehr mit einer Steigerung von mindestens dem 1,5-fachen des heutigen Radverkehrsaufkommens in die Überlegungen einzubeziehen.

Bei starkem Radverkehrsaufkommen (z. B. auf Velorouten oder sonstigen wichtigen Radverkehrsverbindungen, und bei pulkhaftem Radverkehrsaufkommen bspw. in der Morgen- und Abendspitze) kann ein Maß über der Regelbreite erforderlich sein.

	Regelbreite*	Mindestbreite*	
Einrichtungsweg (Straßenbegleitend)	2,00 m	1,60 m/ 1,625 m beim Hamburger Plattenmaß	In der Nähe von Einrichtungen für kleine Kinder (KITA, Spielplätze etc.) kann eine zusätzliche Verbreiterung von 0,30 m für Fahrradanhänger sinnvoll sein.
Zweirichtungsradweg (Straßenbegleitend)	3,00 m	2,50 m	
Radfahrstreifen	1,60 m	1,25 m	Breitenzuschlag bei schlecht befahrbaren Trummen erforderlich.
Schutzstreifen	1,50 m	1,25 m	Breitenzuschlag bei schlecht befahrbaren Trummen erforderlich.
Separat geführter Zweirichtungsradweg	3,00 m	2,50 m	Bauliche Trennung zum begleitenden Gehweg empfohlen.

* Zuzüglich Markierungen oder andere Abgrenzungen (z.B. taktile erfassbare Begrenzungsstreifen),

Bei beengten Platzverhältnissen ist eine Unterschreitung der Regelabmessungen nicht immer vermeidbar. Die Mindestabmessungen sind aus Sicherheitsrücksichten mit Ausnahme von Engstellen grundsätzlich einzuhalten. Wenn nur Mindestmaße zu realisieren sind, sind immer parallel andere Führungsformen zu prüfen. Diese Abwägung muss dokumentiert werden.

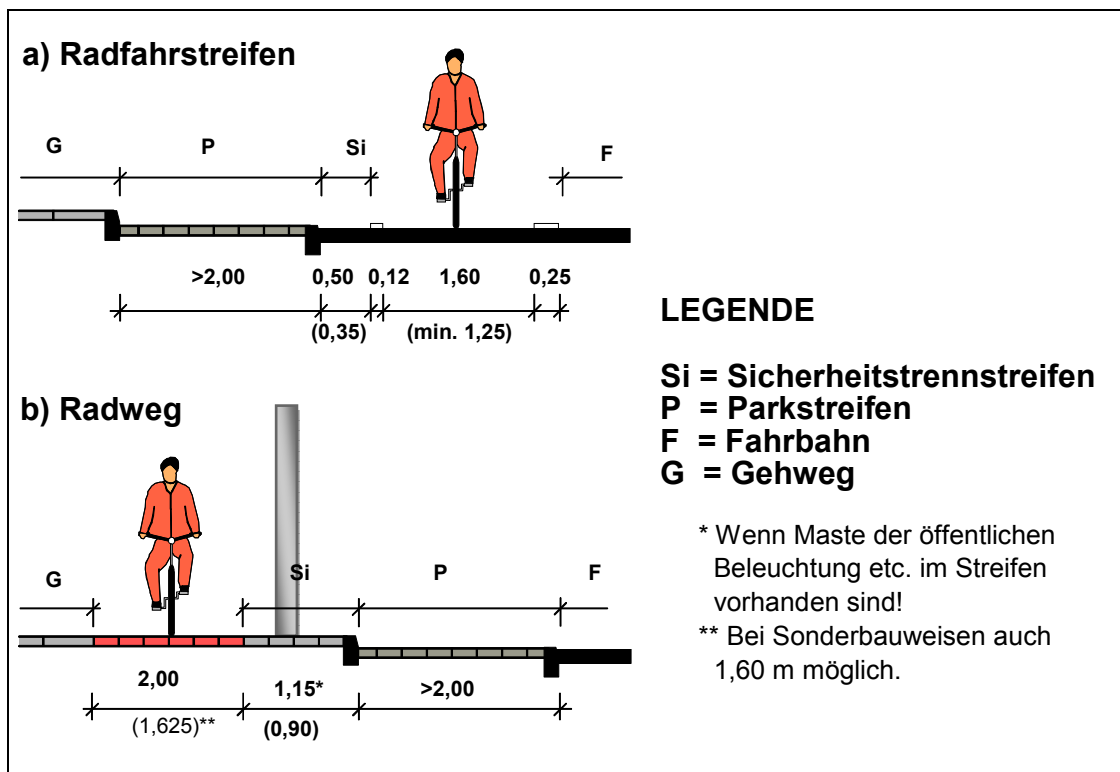


Abb. 3.4 Sicherheitstrennstreifen für Radfahrstreifen und Radwege

Hinweis: Aus dem bisherigen Sicherheitsstreifen, also hier dem Schutzraum zwischen Bord und Radweg, wird der Sicherheitstrennstreifen.

5. Lichtzeichenanlagen / LSA

Lichtzeichen für den Fußgängerverkehr gelten nicht mehr für den Radverkehr, d.h. die Zeichen des Kfz-Verkehrs oder Sonderzeichen für den Radverkehr sind maßgebend. Dies ist bei der Anordnung von Furten und Aufstellflächen zu beachten. Bis zum 31.08.2012 gilt eine Übergangsfrist.

StVO §37, Abs. 2 Nr. 6 neu:

Radfahrer haben die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend haben Radfahrer auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für Radfahrer zu beachten.

6. Verhaltensvorgaben bei der Freigabe von Gehwegen

Änderung der Verhaltensvorgaben (s.u.)

Auszug aus Anlage zur StVO zu Zeichen 239

1.

Andere Verkehrsteilnehmer dürfen den Gehweg nur benutzen, soweit dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist.

2.

Fahrzeugführer müssen in diesem Fall auf Fußgänger Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. Fußgänger dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, müssen Fahrzeugführer warten.

7. Fahrradstraßen

Die vereinfachte Einführung nach VwV-StVO 2009 ist zu beachten. Begleitende bauliche Maßnahmen wie z.B. Aufpflasterungen sind nicht mehr zwingend erforderlich, können aber weiterhin in begründeten Einzelfällen zweckmäßig sein.

Auszug VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße:

1 I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

8. Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung:

Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann das Fahren in der Gegenrichtung für den Radverkehr in der Regel freigegeben werden. Dies ist flächendeckend anzustreben. Die Festlegungen der PLAST 9 (Ausgabe 2000) im Kapitel 6.2 können zunächst angewandt werden, wobei die Kriterien zugunsten einer verbesserten Durchlässigkeit für den Radverkehr ausgelegt werden sollten.

Sind weitergehende Abweichungen geplant, so sind diese im Vorwege mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Amt für Verkehr und Straßenwesen, Sachgebiet Grundlagen der Straßenplanung in der BSU abzustimmen.

Auszug aus der VwV StVO, zu Zeichen 220:

IV. 1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige

Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- 5 a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,*
- 6 b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,*
- 7 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.*
- 8 2. Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 (Sinnbild eines Fahrrades und "frei") anzubringen. Vgl. zu Zeichen 267.*

9. Bussonderfahrstreifen („Busspuren“)

Die Freigabe von Bussonderfahrstreifen für Radverkehr wird zu einem Regelfall, sofern keine andere Radverkehrsführung möglich ist.

Aufgrund der noch nicht festgelegten Randbedingungen, sind die Planungsparameter im konkreten Einzelfall mit dem Sachgebiet Grundlagen der Straßenplanung in der BSU abzustimmen.

*Auszug aus der VwV-StVO zu § 41 Vorschriftzeichen, Zeichen 245
Bussonderfahrstreifen:*

Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.

10. Linke Radwege (Zweirichtungsradwege)

Linke Radwege sind grundsätzlich nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Neu ist die Möglichkeit, bei Erfüllung der erforderlichen Einsatzbedingungen, Radwege auch ohne Benutzungspflicht als Zweirichtungsradweg freizugeben.

§2 StVO

(4) **"Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ allein angezeigt ist“**

Auszug aus der VwV StVO

Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 II. Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

- 33 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.
- 34 2. Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen "Radverkehr frei" (1022-10) angeordnet werden.
- 35 3. Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.
- 36 4. Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.
- 37 5. Voraussetzung für die Anordnung ist, dass
- a) die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt;
 - b) nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind;
 - c) dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.
- 38 6. An Kreuzungen und Einmündungen sowie an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist für den Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße das Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren." oder Zeichen 206 "Halt. Vorfahrt gewähren." jeweils mit dem Zusatzzeichen mit dem Sinnbild eines Fahrrades und zwei gegengerichteten waagerechten Pfeilen (1000-32) anzuordnen. Zum Standort der Zeichen vgl. Nummer I zu Zeichen 205 und 206. Bei Zweifeln, ob der Radweg noch zu der vorfahrtberechtigten Straße gehört vgl. Nummer I zu § 9 Absatz 3; Randnummer 8.

Markierung von Furten

Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie Gehwegen auf denen das Radfahren freigegeben ist (sogen. „Service-Lösung“) sind die Furten zu markieren.

Auszug VwV zu §9, Absatz 2:

4 II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sind Radwegefurten stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung "Rechts vor Links", an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch ein verkleinertes Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.