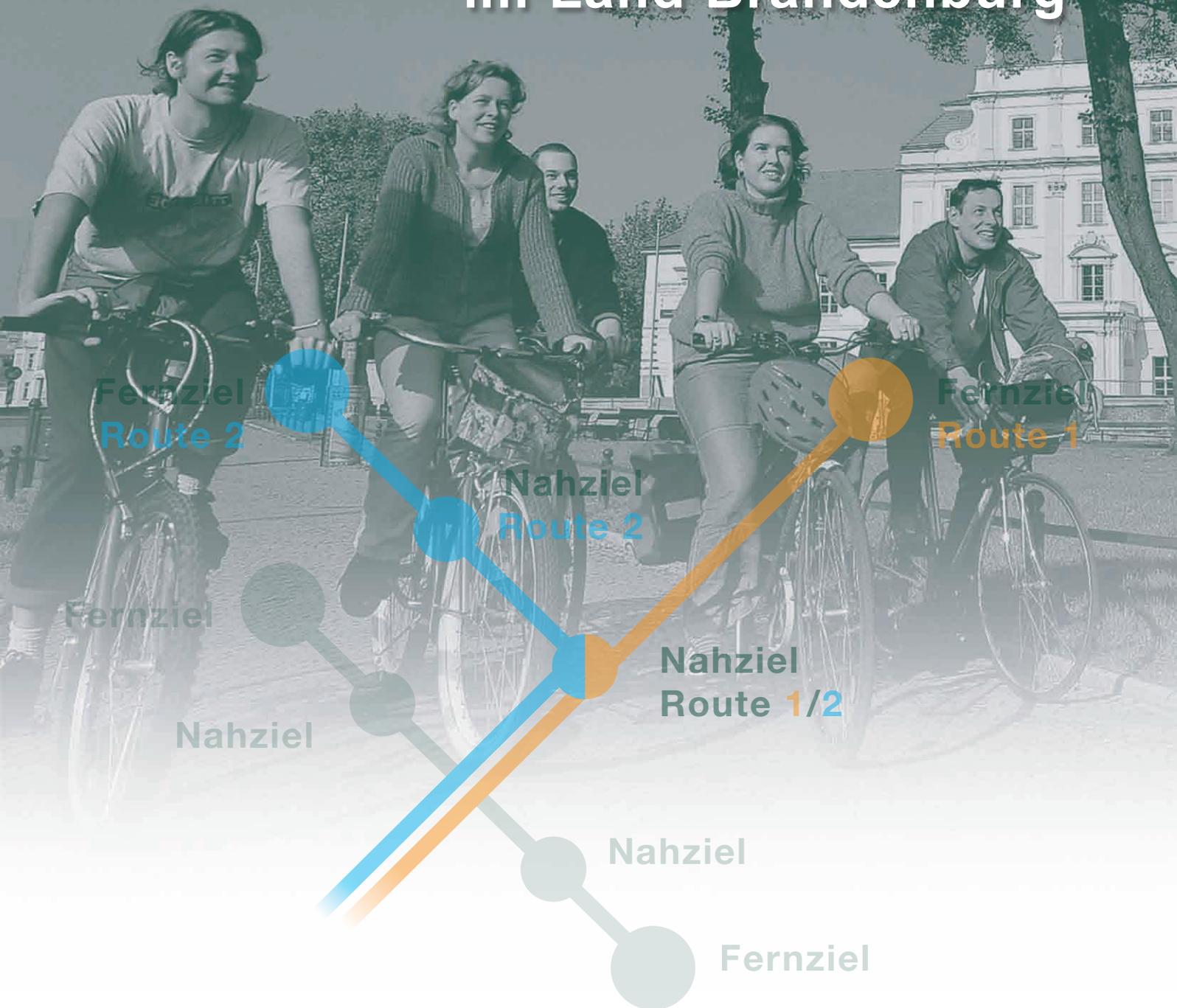


Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg





Mit dem Fahrrad die herrlichen Landschaften und Sehenswürdigkeiten des Landes Brandenburg zu erfahren, macht Spaß und hält fit. Das Fahrrad im Alltag anstelle des Autos zu nutzen, ist Kilometer für Kilometer ein Gewinn für die Gesundheit und den Klimaschutz sowie ein nachhaltiger Beitrag für eine lebenswerte Umwelt unserer Kinder. Gut ausgebaute und gut ausgestattete Radwege können die Bürgerinnen und Bürger und Gäste unseres Landes einladen, das Auto öfter einmal stehen zu lassen und sich auf den Fahrradsattel zu schwingen.

Radverkehr ist seit Jahren ein wesentlicher Bestandteil der brandenburgischen Landespolitik. So konnte vorwiegend mit Fördermitteln des Wirtschaftsministeriums das touristische Fernradroutennetz auf- und ausgebaut werden. Mit einem touristischen Radroutennetz von ca. 4.500 km Länge sind attraktive Produkte geschaffen worden. Mit Mitteln des Infrastrukturministeriums wurde und wird das für den Alltagsverkehr wichtige straßenbegleitende Radwegenetz an Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen gebaut oder der Bau gefördert. Allein das Netz straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen hat mittlerweile eine Länge von ca. 1.400 km erreicht.

Wichtig ist eine eindeutige Wegweisung für Radfahrende. Wie bei der Kfz-Wegweisung können damit Radverkehrsströme gezielt gesteuert und die mit hohem Einsatz an Landesmitteln geschaffene vorhandene Infrastruktur intensiver genutzt werden.

Bei der Radverkehrswegweisung handelt es sich im Gegensatz zur Kfz-Wegweisung um eine nichtamtliche Wegweisung. Deshalb gibt es landesweit derzeit noch sehr uneinheitlich beschilderte Radwege. Mit den „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg) möchte die Landesregierung Brandenburg den Radfahrenden eine einheitliche Wegweisung anbieten und folgt damit den positiven Beispielen aus Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz.



Reinhold Dellmann



Ulrich Junghanns



Alle Träger von Radwegen in Brandenburg fordern wir auf, im Interesse der Einheitlichkeit der Radverkehrswegweisung die in diesen Hinweisen enthaltene Systematik bei den von ihnen betreuten Radwegen anzuwenden. Neue Radwege bzw. Radrouten sollen grundsätzlich ausschließlich nach den HBR Brandenburg ausgestattet, vorhandene touristische Radwanderwege schrittweise umgerüstet werden.

Bei den straßenbegleitenden Radwegen wird sich auch die Straßenbauverwaltung mit ihren Mitteln an der Umsetzung des landesweiten Wegweisungskonzeptes beteiligen und die zielorientierte Radwegweisung an Bundes- und Landesstraßen begleitenden Radwegen einführen. Damit wird Brandenburg mittelfristig über ein integriertes Fahrradleitsystem verfügen.

Die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ wurden als Loseblattsammlung angelegt, um die Möglichkeit zu haben, dieses Handbuch basierend auf Erfahrungen der Anwender bzw. neuen Erkenntnissen aus Wissenschaft und Forschung zu ergänzen und zu aktualisieren.

Reinhold Dellmann
Minister für Infrastruktur und Raumordnung
des Landes Brandenburg

Ulrich Junghanns
Minister für Wirtschaft
des Landes Brandenburg

Inhaltsverzeichnis



1	Anlass und Zielstellung der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg)	1-2
1.1	Initiativen der Landesregierung Brandenburg	1-2
1.2	Planungsgrundlagen der Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg	1-3
1.3	Geltungsbereich und kontinuierliche Fortschreibung der HBR Brandenburg	1-4
1.4	Historie der Radverkehrsförderung und -wegweisung im Land Brandenburg	1-5
2	Wegweisungssystematik im Land Brandenburg	2-4
2.1	Zielwegweisung	2-6
2.2	Routenorientierte Wegweisung	2-19
2.3	Zwischenwegweisung	2-26
2.4	Technische Hinweise zu Einsatz und Montage des Leitsystems	2-30
2.5	Planungskriterien der Wegweisung und Schnittstellen zu angrenzenden Radverkehrsnetzen	2-36
2.6	Ortstafeln	2-42
2.7	Informationstafeln	2-42
2.8	Ausweisung von touristischen Zielen durch die Objektwegweisung	2-47
2.9	Integrationen der Wanderwegmarkierung in die wegweisende Beschilderung des Radverkehrs	2-56
2.10	Baustellensicherung und Ausweisung von Umleitungen	2-58
2.11	Start- und Zielmarkierungen von Radfernwegen	2-59
3	Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung	3-2
3.1	Planung, Bau sowie Finanzierung und Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg	3-3



3.2	Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg in der Förderperiode bis 2013	3-11
3.3	Förderungen von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg	3-13
4	Rechtsrahmen und Rechtsbeispiele	4-2
4.1	Verkehrssicherungspflicht	4-2
4.2	Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen und -wegweisung	4-5
4.3	Nutzungs- und Gestattungsverträge	4-9
4.4	Beispiele aus der Rechtspraxis	4-9
5	Radverkehr und Tourismus	5-2
5.1	Zusammenfassende Hinweise für die Planung touristischer Radrouten	5-2
5.2	Radfernwege Zertifizierung im Land Brandenburg	5-6
5.3	Der RadNavigator Brandenburg	5-8
6	Anhang	6-2
6.1	Maßangaben der Beschilderung	6-2
6.2	Liste der Top Highlights im Land Brandenburg	6-5
6.3	Fahrradparken – Vom Fahrradständer zum Abstellsystem	6-10
6.4	Mustervorlagen	6-18
6.5	Stichwortverzeichnis	6-27
6.6	Abkürzungsverzeichnis	6-29
6.7	Abbildungsverzeichnis	6-30
6.8	Literaturverzeichnis	6-33
6.9	Ansprechpartner	6-35
6.10	Impressum	6-36



Anlass und Zielstellung der „HBR Brandenburg“



Anlass und Zielstellung der „HBR Brandenburg“

1



1	Anlass zur Erstellung der HBR Brandenburg	2
1.1	Initiativen der Landesregierung Brandenburg	2
1.2	Planungsgrundlagen der Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg	3
1.3	Geltungsbereich und kontinuierliche Fortschreibung der HBR Brandenburg	4
1.4	Historie der Radverkehrsförderung und -wegweisung im Land Brandenburg	5
1.4.1	Radverkehrsförderung im Land Brandenburg	5
1.4.2	Entwicklung des Brandenburgischen Radverkehrsnetzes	8
1.4.3	Anfänge der Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg	10



3.2	Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg in der Förderperiode bis 2013	3-11
3.3	Förderungen von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg	3-13
4	Rechtsrahmen und Rechtsbeispiele	4-2
4.1	Verkehrssicherungspflicht	4-2
4.2	Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen und -wegweisung	4-5
4.3	Nutzungs- und Gestattungsverträge	4-9
4.4	Beispiele aus der Rechtspraxis	4-9
5	Radverkehr und Tourismus	5-2
5.1	Zusammenfassende Hinweise für die Planung touristischer Radrouten	5-2
5.2	Radfernwege Zertifizierung im Land Brandenburg	5-6
5.3	Der RadNavigator Brandenburg	5-8
6	Anhang	6-2
6.1	Maßangaben der Beschilderung	6-2
6.2	Liste der Top Highlights im Land Brandenburg	6-5
6.3	Fahrradparken – Vom Fahrradständer zum Abstellsystem	6-10
6.4	Mustervorlagen	6-18
6.5	Stichwortverzeichnis	6-27
6.6	Abkürzungsverzeichnis	6-29
6.7	Abbildungsverzeichnis	6-30
6.8	Literaturverzeichnis	6-33
6.9	Ansprechpartner	6-35
6.10	Impressum	6-36



1 **Anlass zur Erstellung der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg)**

Ziel der vorliegenden „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg) ist es, allen Akteuren eine Hilfestellung bei der Planung, Installation und Pflege einer einheitlichen Radverkehrswegweisung zu geben. Die Wegweisung für den Radverkehr wird mit den HBR Brandenburg analog zur Kfz-Wegweisung auf ein einheitliches Qualitätsniveau gebracht. Mit Hilfe dieses Leitfadens werden planerische und rechtliche Rahmenbedingungen erläutert sowie praxisnahe Handlungsanleitungen und Verfahrensvorschläge dargestellt.

Durch die Vereinheitlichung der Beschilderung fördern die HBR Brandenburg Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit von Radverkehrsanlagen und leisten damit einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

1.1 **Die Initiative der Landesregierung Brandenburg**

Folgende Einzelaspekte veranlassten die Landesregierung Brandenburg die Erstellung der HBR Brandenburg zu initiieren:

- Der Bund, das Land, die Kreise und die Kommunen bauen seit Anfang der 1990iger Jahre das Radwegenetz im Land Brandenburg kontinuierlich aus. Bereits vorhandene Standards für Bau und wegweisende Beschilderung werden dabei häufig sehr unterschiedlich ausgelegt.
- Das mittlerweile sehr umfangreiche und z.T. fein gegliederte Radwegenetz erfordert ein einheitliches, erfassbares und begreifbares Wegweisungssystem. Dazu ist es notwendig, die Planungssystematik und Standards der Radverkehrswegweisung so zu vereinheitlichen, dass eine sinnvolle Verknüpfung der regionalen und überregionalen touristischen Radrouten und der Radwege des Alltags- und Freizeitverkehrs sichergestellt wird.
- Bei vielen Baulastträgern für Radverkehrsanlagen im Land Brandenburg bestehen erhebliche Unsicherheiten zu den damit verbundenen Fragen wie z.B. Verkehrssicherungspflicht, Qualitätsstandards oder eigentumsrechtliche Voraussetzungen.
- Die Standardisierung und Systematisierung der Radverkehrswegweisung soll verstärkt entwickelt werden. Dies soll nach Vorgaben des „Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 1998) umgesetzt werden. Diese werden in den HBR Brandenburg differenziert dargestellt und inhaltlich für das Land Brandenburg spezifiziert.

- Da es sinnvoll und wünschenswert ist, alle touristischen Radrouten im „RadNavigator Brandenburg“ zur Verfügung zu stellen, werden in den HBR Brandenburg die Qualitätsanforderungen, die planerischen Voraussetzungen und das Verfahren zur Integration der Radrouten dargestellt.

Die Wegweisungssystematik integriert die Belange des Alltags- und des Freizeitradverkehrs. Auch die touristische Wegweisung wird in den HBR Brandenburg ausführlich erläutert.

1.2 Planungsgrundlagen der Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg

Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr

Hauptgrundlage der HBR Brandenburg ist das 1998 veröffentlichte „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Das Merkblatt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung allen Bundesländern zur Umsetzung empfohlen.

Weitere Grundlagen der HBR Brandenburg

- „Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBS 2000)
- „Handlungsempfehlungen für ein landesweit einheitliches touristisches Leitsystem im Land Brandenburg“ des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Brandenburg (MW 2000)
- „Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg“ des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Brandenburg (MW 2001 und 2008)



Abb. 1.1: Handlungsempfehlung im Land Brandenburg des MW, Merkblatt der FGSV und RWB des BVBW

- **HBR NRW**

Neben den bundesweit geltenden Richtlinien und Standards haben mit freundlicher Genehmigung der Landesregierung NRW die HBR NRW als Vorlage für die HBR Brandenburg gedient. Damit soll gewährleistet werden, dass das System der Radwegweisung mittel- bis langfristig deutschlandweit nach einheitlichen Kriterien aufgebaut wird.



Abb. 1.2: HBR NRW

1.3 Geltungsbereich und kontinuierliche Fortschreibung der HBR Brandenburg

Die HBR Brandenburg regeln die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr im Zuge von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes und des Landes und für alle von Bund und Land geförderten kommunalen Radwege verbindlich. Für sonstige kommunale Radwege werden sie zur Anwendung empfohlen.

Die HBR Brandenburg ersetzen hinsichtlich der Radverkehrswegweisung die „Handlungsempfehlungen für ein landesweit einheitliches touristisches Leitsystem im Land Brandenburg“ des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Brandenburg (2000). Ihre Anwendung ist für die künftige Vergabe von Zuwendungsbescheiden grundlegende Voraussetzung.

Radwege, die nach Veröffentlichung der HBR Brandenburg nicht entsprechend dieser Vorgaben beschildert sind, werden nach einer Übergangsfrist durch die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH nicht mehr vermarktet. Die hier veröffentlichten HBR Brandenburg haben mit ihrem Erscheinen sowohl für Neuanlagen als auch für Ergänzungen und Erneuerungen Gültigkeit. Die Beschilderungen aller Radverkehrsanlagen im Land Brandenburg sollen zukünftig dem Standard der hier festgeschriebenen Grundsätze entsprechen (vgl. Kap.2).



Die HBR Brandenburg beziehen sich auf rechtliche Grundlagen sowie Erfahrungswerte im Umgang mit der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, die einer permanenten Veränderung unterliegen. Um sicherzustellen, dass in den HBR Brandenburg stets die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen und neu hinzugewonnenen Erkenntnisse Berücksichtigung finden, erfolgt zukünftig eine kontinuierliche Fortschreibung. Aus diesem Grunde wurde ein Layout als „lose Blattsammlung“ gewählt, so dass ein Austausch der Seiten pro aktualisiertem Kapitel problemlos möglich ist. Damit ist auch sichergestellt, dass die HBR Brandenburg zukünftig durch weitere Inhalte ergänzt werden können.

Die Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg hat nicht den Status einer StVO-Wegweisung und unterliegt somit nicht der Anordnungspflicht der Straßenverkehrsbehörden. Die Radverkehrswegweisung ist jedoch vor der Installation mit den örtlich zuständigen Verkehrsbehörden abzustimmen.

1.4 Historie der Radverkehrsförderung und -wegweisung im Land Brandenburg

1.4.1 Radverkehrsförderung im Land Brandenburg

Das Land Brandenburg fördert seit 1991 erfolgreich den Radverkehr, so dass sich der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht hat und sich das Land Brandenburg zunehmend touristisch als „RadLand“ etablieren kann. Brandenburg gehört schon jetzt zu den beliebtesten Fahrradregionen Deutschlands.

Um das Radverkehrsaufkommen weiter zu steigern, wurden verschiedene politische Grundlagen zur Förderung des Radverkehrs initiiert.

Im Jahr 2000 verabschiedete der Landtag Brandenburg einen Beschluss zur Forcierung des Ausbaus des Radwegenetzes mit Integration straßenbegleitender und touristischer Radwege. Zudem richtete die Brandenburgische Landesregierung 2004 eine „Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr“ (IMAG Radverkehr) ein, die sich zum Ziel gesetzt hat, den im Jahr 2000 von der Bundesregierung aufgelegten „Nationalen Radverkehrsplan“ im Land Brandenburg umzusetzen.

Die Finanzierung des Radwegenetzes (vgl. Kap. 3) erfolgt im Wesentlichen über drei Ministerien: das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR), das Ministerium für Wirtschaft (MW) sowie über das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz (MLUV). Darüber hinaus finanzieren die Landkreise und Kommunen mit erheblichen Eigenmitteln den kommunalen Radwegebau.



Radverkehrsförderung durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) baut seit 1991 mit Bundes- und Landesmitteln straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen, die vorwiegend dem Alltagsradverkehr dienen (vgl. Kap. 3.1).

Vor dem Hintergrund des „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ besteht darüber hinaus für das MIR seit 1991 die Möglichkeit, straßenbegleitende Radwege in kommunaler Baulast zu fördern. Jedoch hatte diese Förderung bis 2004, als erstmals der Bedarf zum Bau von Radwegen in den Kommunen erhoben wurde, keine besondere Bedeutung. Mit Hilfe von Wirtschaftlichkeitsberechnungen bzw. Kosten-Nutzen-Analysen wurde ein erheblicher Bedarf in den Kommunen festgestellt, der jedoch regional sehr ungleich verteilt war.

Auf Grundlage dieser Bedarfsermittlung erhielten Maßnahmen des Radwegebaus bei der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. heute nach dem „Entflechtungsgesetz“ gegenüber anderen förderfähigen Maßnahmen eine hohe Priorität. Zudem können seit 2004 nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz neben straßenbegleitenden Radwegen auch selbständig geführte Radwege für den Alltags- und Freizeitverkehr einschließlich notwendiger Beschilderung gefördert werden.

Vor dem Hintergrund der meist nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erstellte das MIR für die kontinuierliche Umsetzung des ermittelten Bedarfs zum Ausbau der straßenbegleitenden Radwege diverse Förder- und Ausbauprogramme:

1992	Sonderprogramm Radwege an Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen
1993–2000	Programm Radwegebau
2000	Bedarfsliste „Ausbaubedarf Radwege außerorts von Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“
2006	überarbeitete Bedarfsliste „Ausbaubedarf Radwege außerorts von Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“



Abb. 1.3: Straßenbegleitender Radweg und Bedarfsliste „Ausbaubedarf Radwege außerorts von Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“

Radverkehrsförderung durch das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg

Grundsätzlich wurde die Förderung touristischer Projekte durch eine Öffnungsklausel im 24. GA-Rahmenplan ermöglicht. Somit konnte seit 1995 auch der touristische Radverkehr gefördert werden (vgl. Kap. 3.2). Die ersten Zuwendungsbescheide wurden 1996 vergeben, die ersten Radwege wurden 1997/98 gebaut. Das Radfernwegekonzept wurde in den 2001 veröffentlichten „Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg“ fortgeschrieben. Die aktualisierten Handlungsempfehlungen erscheinen 2008 und geben erneut die Konzentration auf die Radfernwege vor. Bis heute wurde der touristische Radwegebau vorangetrieben und ein dichtes Netz attraktiver touristischer Radrouten entstand. Dieses Radroutennetz hat eine Qualität erreicht, die keinen grundlegenden Bedarf für weitere Initiierungen neuer Radrouten vorsieht, sondern die Konzentration auf die Ausstattung und Instandhaltung der vorhandenen Radwege in den Vordergrund stellt.



Abb. 1.4: Entwicklung des Brandenburgischen Radroutennetzes (1995, 2005 und 2008)

Radverkehrsförderung durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz

Das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MLUV) förderte bis 2004 nur indirekt die touristische Infrastruktur. Landwirtschaftswege, die durch das MLUV gefördert werden, sind für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben. Mit der „Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung“ (2004) wurde auch die Förderung touristischer Infrastruktur ermöglicht (vgl. Kap. 3.3).

Interministerielle Arbeitsgruppe „Radverkehr“

Die interministerielle Arbeitsgruppe „Radverkehr“ (IMAG Radverkehr) wurde 2004 zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung als ressortübergreifendes Koordinierungsinstrument zur Schaffung eines integrierten Radwegesetzes im Land Brandenburg gebildet.

Die IMAG Radverkehr erarbeitet Grundsätze und Schwerpunkte zur Radverkehrspolitik, sie dient der ressortübergreifenden Abstimmung der Bau- und Förderprogramme und setzt Empfehlungen der Bundesebene im Land Brandenburg um. So ist die IMAG Radverkehr u. a. hilfreiches Instrument zum koordinierten Ausbau der fahrradtouristischen Infrastruktur, da viele Entscheidungen und Umsetzungen in der Verantwortung unterschiedlicher Institutionen liegen. Damit können die finanziellen Ressourcen des Bundes, des Landes, der Kreise und der Kommunen gebündelt und konzentriert werden.



Abb. 1.5: Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012

1.4.2 Die Entwicklung des Brandenburgischen Radverkehrsnetzes

Anfang der 1990er Jahre bestand das Brandenburgische Radverkehrsnetz vorwiegend aus straßenbegleitenden Radwegen für den Alltagsradverkehr. Mit der Änderung der Förderkriterien der GA (Gemeinschaftsaufgabe) wurde die Möglichkeit geschaffen, auch Radwege zur touristischen Nutzung zu finanzieren. Erst die Förderung dieser touristischen Radrouten führte in Verbindung mit vorhandenen straßenbegleitenden Radwegen und der Nutzung von wenig befahrenen Straßen zur Herausbildung von zusammenhängenden Radrouten als kleinstem Baustein eines zu entwickelnden Netzes. Mit der schrittweisen Umsetzung des vom MW geförderten Radfernwegekonzeptes bildete sich ein System von Radrouten heraus, welches sich in Verbindung mit Alltagsradwegen und regionalen Radwegen zu einem zusammenhängenden Radroutennetz entwickelt hat. Unabdingbare Grundlage für die Wahrnehmbarkeit eines solchen Netzes ist eine qualitativ hochwertige und landesweit einheitliche Wegweisung.

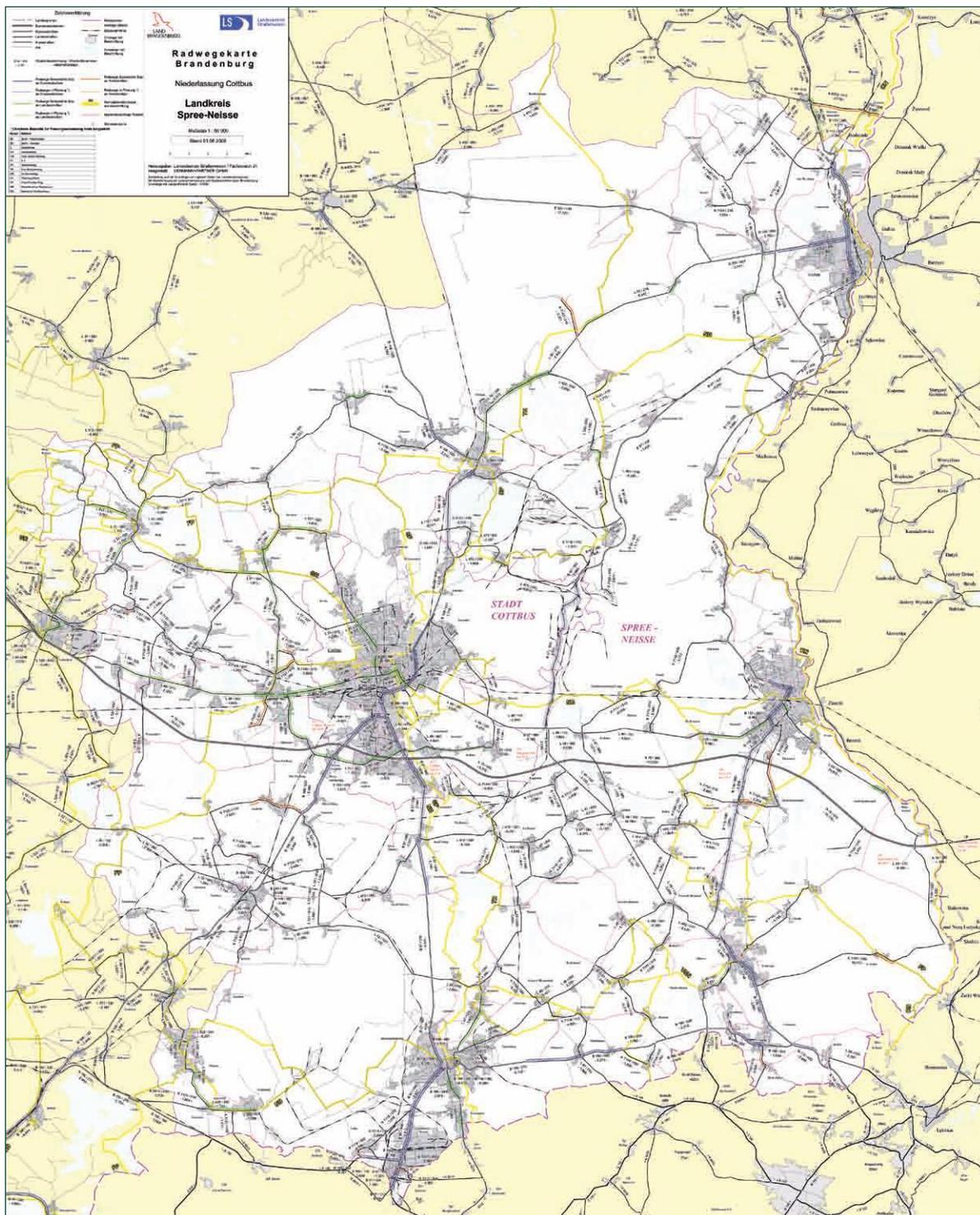


Abb. 1.6: Dichtes Radverkehrsnetz im Landkreis Spree-Neiße,
Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen, 2008

1.4.3 Anfänge der Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg

Seit Beginn der 1980iger Jahre wird die Beschilderung der Radwege zunehmend als wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung angesehen. Mit den „Hinweisen zur Wegweisung an Radwanderwegen“ wurde 1982 hierzu eine erste bundesweite Empfehlung vorgegeben. Ziel war und ist es, eine einheitliche länderübergreifende Regelung zur Radverkehrsbeschilderung festzulegen.

1998 veröffentlichte die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“, das auch im Land Brandenburg Grundlage zur Beschilderung der Radwege ist. Dieses Merkblatt regelt die einheitliche Verwendung von inhaltlichen und gestalterischen Elementen in der Radverkehrswegweisung.

Bei der Betrachtung der Radverkehrswegweisung wird deutlich, dass sie trotz der vom MW veröffentlichten Handlungsempfehlungen sehr heterogen ist.

Durch zahlreiche überwiegend touristische Organisationen wurden eine Vielzahl touristischer Radrouten speziell für Radtouristen und Erholungssuchende installiert. Viele dieser Realisierungen beruhen auf Einzelinitiativen, bei denen die Standards der Routenwahl und Wegweisung sehr stark variieren. Insbesondere die Wegweisung der touristischen Themenrouten war im Hinblick auf die Parameter Größe, Formgebung, Gestaltung und Wegweiserinhalt primär durch die individuelle Sichtweise des Initiators geprägt. Dies hat zur Konsequenz, dass vor allem in attraktiven Radtourismusregionen viele Themenrouten denselben Radweg nutzen und sich somit teilweise überlagern. So wurden oftmals an einem Schilderpfosten nacheinander unterschiedlich gestaltete Wegweiser für jede Radroute angebracht. In der Summe trug diese „Wegweisungs-vielzahl“ oftmals mehr zur Verwirrung als zu einer Orientierungshilfe für die Nutzer bei.



Abb. 1.7: Uneinheitliche, schlecht lesbare und benutzerunfreundliche Beschilderungen

Wegweisungssystematik im Land Brandenburg





2	Wegweisungssystematik im Land Brandenburg	4
2.1	Zielwegweisung	6
2.1.1	Inhalte der Zielwegweisung	7
2.1.1.1	Ziel- und Entfernungsangaben auf Fahnen- und Tabellenwegweisern	7
2.1.1.2	Richtungsangaben und Fahrrad-Piktogramm auf Zielwegweisern	8
2.1.1.3	Grafische Symbole in der Zielwegweisung	9
2.1.2	Zielangaben und ihre Reihenfolge	10
2.1.2.1	Auswahl der Zielangaben	10
2.1.2.2	Begrenzung der Menge der Zielangaben	12
2.1.2.3	Die Umklappregel	13
2.1.2.4	Die Kontinuitätsregel	13
2.1.3	Einsatzkriterien der Zielwegweiser	14
2.1.4	Gestaltung und Anordnung der dargestellten Inhalte der Zielwegweiser	15
2.1.4.1	Gestaltungsformen der Zielwegweiser	15
2.1.4.2	Schriftart auf Zielwegweisern	16
2.1.4.3	Maße und Verwendung der Zielwegweiser	16
2.1.4.4	Farbgebung, Oberfläche und Graffitischutz	17
2.1.4.5	Anordnung der Ziele nach Richtungen	18
2.1.4.6	Rand- und Kontraststreifen	19
2.2	Routenorientierte Wegweisung	19
2.2.1	Gestaltung und Maße der Routenlogos	20
2.2.2	Integration der Routenwegweisung in die Zielwegweisung	22
2.2.3	Routenwegweisung bei vielfacher Trassennutzung – „alle Routen“	25
2.3	Zwischenwegweisung	26
2.3.1	Inhalte der Zwischenwegweiser	26
2.3.2	Gestaltung und Maße der Zwischenwegweiser	27
2.4	Technische Hinweise zu Einsatz und Montage des Leitsystems	



		30
2.4.1	Standorte der Wegweiser	
2.4.1.1	Standorte der Fahnenwegweiser	30
2.4.1.2	Standorte der Tabellenwegweiser	31
2.4.1.3	Standorte der Zwischenwegweiser	31
2.4.2	Montage der Wegweiser	32
2.4.2.1	Materialauswahl und Druck	32
2.4.2.2	Einheitliche Profile und Einschubschienen	32
2.4.2.3	Standardelemente	32
2.4.2.4	Pfostenstärke und Pfostenverlängerung	32
2.4.2.5	Das Lichtraumprofil	33
2.4.2.6	Montage von Fahnenwegweisern	33
2.4.2.7	Montage von Tabellen- und Zwischenwegweisern	34
2.4.2.8	Kantensichtigkeit	34
2.4.2.9	Befestigung an Leuchten	35
		36
2.5	Planungskriterien der Wegweisung und Schnittstellen zu angrenzenden Radverkehrsnetzen	36
2.5.1	Planungskriterien der Wegweisung	
2.5.1.1	Netz- und Wegweisungsplanung	36
2.5.1.2	Grundlagen der Zielnetzplanung	37
2.5.1.3	Netzplanung	37
2.5.1.4	Wegweisung	38
2.5.1.5	Zielplanung	39
2.5.1.6	Planung der Wegweiserstandorte und -inhalte	39
2.5.2	Schnittstellen zu angrenzenden Radverkehrsnetzen	40
		41
2.6	Ortstafeln	42
2.7	Informationstafeln	42
2.7.1	Innerörtliche Gebiets- sowie Bereichs- und Objekttafeln	
2.7.1.1	Thematische Gliederung der Informationen und äußere Gestaltung	43
2.7.1.2	Standorte und Anzahl der Informationstafeln	43
2.7.2	Informationstafeln für Radtouristen	44
2.7.2.1	Inhaltliche Gliederung durch Module	44
2.7.2.2	Hinweise zu gastronomischen Betrieben und Reisemöglichkeiten	45



2.7.2.3	mit der Bahn am Radweg Aktualität und Kontrollen	46 47
2.8	Ausweisung von touristischen Zielen durch die Objektwegweisung	47
2.8.1	Objektwegweisungen für den Kfz-Verkehr (und Radverkehr auf straßenbegleitenden Radwegen)	
2.8.2	Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr	49
2.8.2.1	Zielangaben auf Objektwegweisern für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr	51
2.8.2.2	Gestaltung der Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr und Integration in die Radverkehrswegweisung	51
2.8.2.3	Antragstellung bei der Straßenbaubehörde für die Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr	52
2.8.2.4	Auswahl der touristischen Objekte für die Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr	54
2.8.3	Vorankündigungen mit Piktogrammhinweiszeichen	55 55
2.9	Integrationen der Wanderwegmarkierung in die wegweisende Beschilderung des Radverkehrs	56
2.10	Baustellensicherung und Ausweisung von Umleitungen	58
2.10.1	Baustellensicherung	
2.10.2	Ausweisung von Umleitungen	58 58
2.11	Start- und Zielmarkierungen von Radfernwegen	59

2 Das Wegweisungssystem im Land Brandenburg



Die Radverkehrswegweisung dient allen Radfahrern zur Orientierung. Die Notwendigkeit für eine spezifische Beschilderung des Radverkehrs begründet sich u. a. darin, dass die allgemeine Wegweisung (vgl. „Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen“) nicht den speziellen Ansprüchen des Radverkehrs gerecht wird.

Im Folgenden wird vor diesem Hintergrund ausführlich auf die Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg eingegangen. Grundlage hierzu sind die HBR NRW sowie das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 1998). Sie werden für das Land Brandenburg spezifiziert und berücksichtigen die Belange des Freizeit- und Alltags- sowie des touristischen Radverkehrs.

Grundsätzlich werden nur Ziele ausgewiesen, die auf alltagstauglichen Wegen sicher erreichbar sind. Die Radverkehrsbeschilderung auf viel befahrenen Straßen ohne Radverkehrsanlagen (>2.000 Kfz/ Tag) ist nicht zulässig. Davon ausgenommen sind unvermeidbare Lückenschlüsse. An Gefahrenstellen ist die Aufstellung von Verkehrszeichen entsprechend der StVO zu prüfen.

Umsetzung und Kontrollen

Die hier veröffentlichten „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg) erlangen mit ihrem Erscheinen Gültigkeit. Alle Wegweisungen für Radverkehrsanlagen im Land Brandenburg sollen zukünftig dem Standard der hier festgeschriebenen Grundsätze entsprechen und sind mit einer ziel- und ggf. routenorientierten Wegweisung zu kennzeichnen (vgl. Kap. 1.3).

Ziel ist es, die HBR Brandenburg bei allen Neuanlagen, Ergänzungen und Erneuerungen von geförderten und nicht geförderten Beschilderungen umzusetzen. Bestehende Beschilderungen sollen an die neuen Vorgaben angepasst werden. Das bedeutet, dass in einem bestehenden Beschilderungssystem beispielsweise bei Austausch, Erneuerung oder Erweiterung die HBR Brandenburg umzusetzen sind. So dürfen an einem Schilderstandort grundsätzlich keine zwei konkurrierenden Beschilderungssysteme installiert sein.

Die Berücksichtigung der HBR Brandenburg ist unabdingbare Voraussetzung für die künftige Vergabe von Zuwendungsbescheiden durch die Landesregierung Brandenburg.

Die Umsetzung der HBR Brandenburg wird mit der Abnahme der geförderten Maßnahme durch die Dokumentation kontrolliert. Hierzu wird des Weiteren eine Stellungnahme der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH einbezogen.

Straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen, über die touristische Routen führen, sind nach Bedarf entsprechend dieser Vorgaben auszustatten. Die Finanzierung der Pfosten und der Zielwegweisung an diesen Radwegen erfolgt durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg.



Hinsichtlich kommunaler Radwege haben die HBR Brandenburg für künftig durch Fördermittel angelegte Radwege verbindliche Gültigkeit. Sie sind ebenfalls bei Austausch- oder Erneuerungsmaßnahmen etc. auf bestehenden kommunalen Radwegen bindend.

Auch Beschilderungen und Ergänzungen durch Dritte unterliegen den HBR Brandenburg und bedürfen ebenfalls der Ab- und ausdrücklichen Zustimmung des Landkreises und des regionalen Tourismusverbandes. An Bundes- und Landesstraßen ist zusätzlich eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg zu führen.

Nach Erscheinen der HBR Brandenburg sind nach Ablauf einer Übergangsfrist keine Beschilderungen, die von diesen Vorgaben abweichen, zulässig. Zudem werden touristische Radrouten nicht mehr durch die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH vermarktet. Die Übergangsfristen werden im Rahmen einer Einzelfallentscheidung festgelegt und sind ggf. von bestehenden Bindungsfristen aus Förderungen abhängig.

Eine regelmäßige Überprüfung der Radverkehrswegweisung an klassifizierten Straßen erfolgt im Zuge der Kontrolle der Kfz-Verkehrsbeschilderung durch den Baulastträger. Zudem erfolgen zusätzliche Kontrollen durch Reisegebiete entsprechend ihrer Selbstverpflichtung, laut Beschluss der 63. Vorstandssitzung des Landestourismusverbandes Brandenburg e.V. von 2005.

Die Kontrollen sollten mindestens zweimal jährlich durchgeführt werden. Zur Berücksichtigung radverkehrsspezifischer Belange empfiehlt sich hierzu unbedingt die Nutzung eines Fahrrads.

Systematik der Wegweisung: zielorientierte und Routenwegweisung

Gemäß des „Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV kombiniert die Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg die Systemkomponenten Ziel- und Routenwegweisung miteinander. Nur in Kombination ergeben sie eine optimale Wegweisung und werden dabei sowohl den Bedürfnissen des Alltags- und Freizeitradverkehrs als auch des touristischen Radverkehrs gerecht.

Zielwegweisung

Die zielorientierte Wegweisung ist von der allgemeinen Wegweisung abgeleitet und ist für den Alltagsverkehr grundlegend. Zielorientierte Radfahrer bevorzugen zumeist den kürzesten bzw. schnellsten Weg – das Erreichen des Ziels steht im Vordergrund. Auf Fahnen- oder Tabellenwegweisern benennt die zielorientierte Wegweisung daher jeweils das nächste Fern- und Nahziel und gibt deren Entfernung gemessen vom aktuellen Standort an.

Für Bundes- und Landesstraßenbegleitende Radwege ohne touristischen Radverkehrsanteil ist Zielwegweisung nur dort zu installieren, wo radverkehrsrelevante Ziele aus der Kfz-Wegweisung nicht zu erkennen sind.



Routenwegweisung

Die Routenwegweisung ist ebenfalls Element der Radverkehrswegweisung und richtet sich insbesondere an Radtouristen. Routenorientierte Radfahrer unternehmen ihre Fahrten, um landschaftsbezogene Erholung zu suchen – hier ist der Weg das Ziel. Die Routenwegweisung kennzeichnet daher mit einem routenspezifischen Symbol attraktive, touristische Themenrouten, die über diesen Streckenabschnitt verlaufen und findet somit einen engeren Anwendungsbereich.

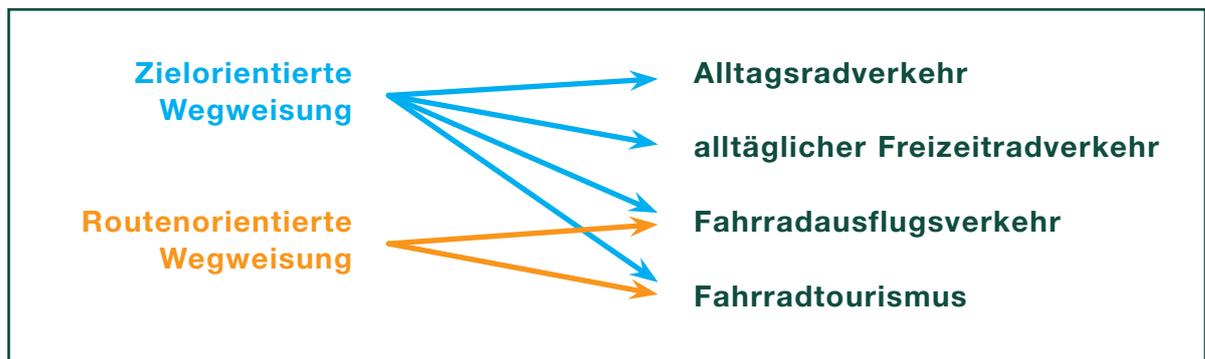


Abb. 2.1: Anwendungsbereiche der Radverkehrswegweisung

2.1 Zielwegweisung

Für die Zielwegweisung sind folgende Empfehlungen bzw. Anforderungen zu beachten (siehe auch Kap. 2.5):

- der Planungsraum, für den eine Radverkehrswweisung erstellt wird, sollte mindestens die Größe einer größeren Flächengemeinde haben,
- mit der Radverkehrswweisung sollen im Planungsraum keine Insellösungen, sondern durchgängig vernetzte, geschlossene Systeme realisiert werden,
- es gilt die Kontinuitätsregel,
- durch das Wegweisungssystem des Planungsraumes sollen alle wichtigen Ziele ohne Lücken miteinander verbunden werden,
- gleichzeitig ist jedoch eine Konzentration auf die bedeutendsten Ziele umzusetzen, um eine Überfrachtung der Wegweisung und eine zu große Netzdichte zu vermeiden,
- das Wegweisungssystem soll möglichst eine optimale Vernetzung und mögliche Alternativen zu stark befahrenen Straßen bieten,
- die Wegweisung sollte an administrativen Grenzen nicht abrupt enden – ggf. sind tragbare Zwischenlösungen zu finden, wenn beispielsweise Nachbarländern oder -kreise und -kommunen noch keine Planungen zur Radverkehrswweisung haben,
- realisiert die Nachbarkommune oder der angrenzende Landkreis in absehbarer Zeit kein Wegweisungssystem, sollte die Wegweisung über die Grenzen des Planungsgebietes hinaus bis zu den benachbarten Zielen durchgeführt werden,
- kommunale Wegweisungen sind mit kreisweiten oder landesweiten Wegweisern zu einem einheitlichem System zu verknüpfen.

2.1.1. Inhalte der Zielwegweisung

Grundsätzlich beinhalten Zielwegweiser:

- Ziel- und Entfernungsangaben
- Richtungsangaben und Fahrrad-Piktogramm
- ggf. grafische Symbole (Zielpiktogramme)



Abb. 2.2: Inhalte eines Zielwegweisers

2.1.1.1 Ziel- und Entfernungsangaben auf Fahnen- und Tabellenwegweisern

Fahnen- und Tabellenwegweiser beinhalten neben dem Fahrrad-Piktogramm und dem ISO-Pfeil Zielangaben und Kilometrierungen. Die Kilometrierung gibt die Distanz zwischen dem aktuellen Standort und dem ausgewiesenen Ziel wieder und bezieht sich stets auf die Ortsmitte des ausgewiesenen Zieles (vgl. Kap. 2.1.2).

Es empfiehlt sich Nah- bzw. Fernziele auszuweisen, die eine Mindestentfernung von 5 bzw. 10 km haben (vgl. Kap. 2.1.2.1). Distanzen über 10 km sind auf ganze Kilometer zu runden, während Entfernungen unter 10 km mit einer Nachkommastelle und einer Genauigkeit von 100 m anzugeben sind. Die Angaben werden ohne die Abkürzung „km“ dargestellt. Die Maße bzw. Größen aller Inhalte sind Kapitel 2.1.4.3 (Abb. 2.12) zu entnehmen. Grundsätzlich werden alle Ziele immer in beide Richtungen ausgewiesen.

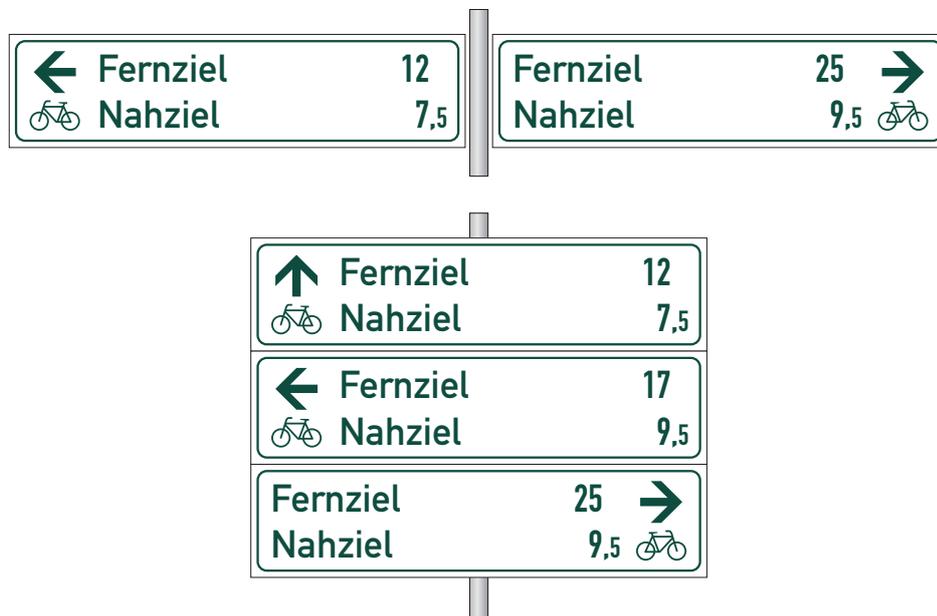


Abb. 2.3: Unterschied zwischen Fahnen- (oben) und Tabellenwegweisern (unten)

2.1.1.2 Richtungsangaben und Fahrrad- Piktogramm auf Zielwegweisern

Es werden pro Richtung bzw. pro Schild nur zwei Ziele angegeben, um die Lesbarkeit zu wahren. Die Richtungsangabe auf Fahnen-, Tabellen- und Zwischenwegweisern erfolgt mittels eines ISO-Pfeils (Abb. 2.4 und vgl. Kap. 2.1.4.3). Wenn die örtlichen Gegebenheiten den Einsatz von ISO-Pfeilen für die Richtungen schräg-links oder schräg-rechts bedingen, so sind diese anzuwenden. Die Verwendung von sonstigen Pfeilen, wie z. B. abbiegenden Pfeilen, ist nicht zulässig. Das Fahrrad-Piktogramm entspricht dem in der StVO dargestellten Sinnbild (§ 39).

Kompakte Tabellenwegweiser, in denen alle Ziele auf einer großen Wegweisertafel angegeben sind, sind nur dann zulässig, wenn die Angaben pro Richtung durch einen Trennstrich deutlich voneinander getrennt sind (Abb. 2.4). Dies gilt vor dem Hintergrund, dass die Lesbarkeit der Angaben mit nur zwei Zielangaben gewahrt werden soll. Nachteilhaft ist bei kompakten Tabellenwegweisern der Austausch einzelner Ziele, da dieser folglich sehr kostenintensiv ist.

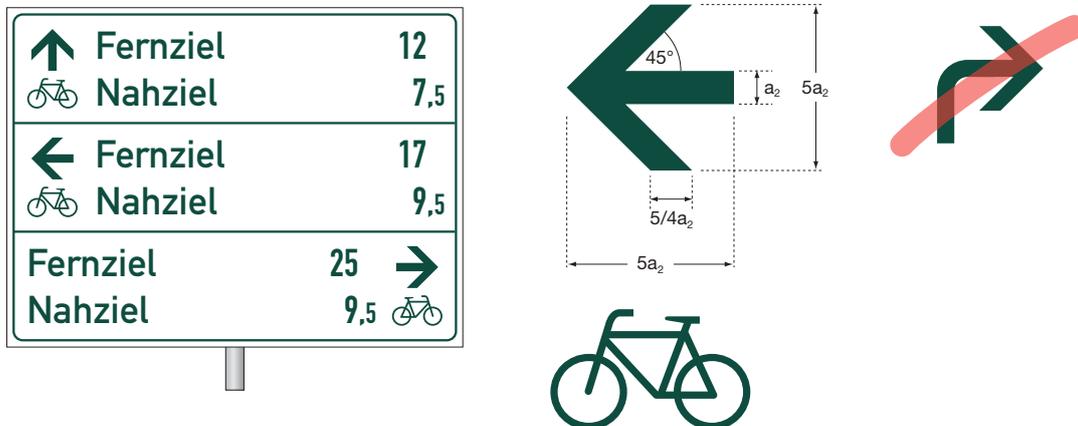


Abb. 2.4: kompakter Tabellenwegweiser mit Trennstrich zwischen den Zielangaben der verschiedenen Richtungen (rechts), ISO-Pfeile (a_2 = Schaftbreite) und Fahrradpiktogramm (links)

2.1.1.3 Grafische Symbole in der Zielwegweisung

Um die schnelle Erfassbarkeit der wesentlichen Inhalte eines Wegweisers zu garantieren, sollten sie weitestgehend frei von zusätzlichen Informationen bleiben. Lediglich auf Fahnen- und Tabellenwegweisern sind Zielpiktogramme zu standardisierten Zielen, wie z. B. einem Bahnhof, möglich.

Für die Darstellung der Zielpiktogramme werden die in der allgemeinen Wegweisung üblichen Symbole verwendet. Aus Gründen der Einheitlichkeit und der Kostenersparnis (einfarbiger Druck) werden die Zielpiktogramme in der Schriftfarbe der Zielangaben gedruckt (vgl. Kap. 2.1.4.4). Die Zielpiktogramme, die vor dem verbal ausgeschriebenen Ziel positioniert werden, sind über eine weitestgehend gleiche Streckenführung erreichbar und haben die gleiche Distanz.

Grafische Symbole, die die Streckenbeschaffenheit („Streckenpiktogramme“) beschreiben, werden nicht in die Wegweisung aufgenommen. Folgende grafischen Symbole des Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr können verwendet werden:

Wenn ein Bahnhof mit einem Zielpiktogramm ausgewiesen werden soll, ist ausschließlich das dargestellte Piktogramm umzusetzen. Die Darstellung des Logos der Deutschen Bahn, der Berliner S-Bahn oder sonstiges ist nicht sinnvoll und nicht zulässig.



Abb. 2.5: Zielpiktogramme für die Ausweisung von Bahnhöfen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Tourist Infos, Freibäder bzw. Badestellen und Fähren bzw. Fährhäfen und Häfen



Pro Zielangabe kann ein Zielpiktogramm verwendet werden, so dass pro Schild maximal zwei Piktogramme angegeben werden können. Wird in einem Wegweiser für ein Ziel ein Zielpiktogramm genutzt, steht die zweite Zielangabe bündig über bzw. unter dem Zielpiktogramm (Abb. 2.6). Die den einzelnen Zielen zugeordneten grafischen Symbole für Zielhinweise entsprechen in ihren Abmessungen der jeweiligen Schrifthöhe (vgl. Kap. 2.1.4.3).



Abb. 2.6: Pro Zielangabe kann ein Zielpiktogramm genutzt werden (zwei Zielpiktogramme pro Richtung/Schild)

2.1.2 Zielangaben und ihre Reihenfolge

Bei der Auswahl der auszuweisenden Ziele sind alle an einem Knoten vorhandenen Wegweiser zusammen zu betrachten. Hier sind vor allem die folgenden beschriebenen Aspekte zu berücksichtigen:

- Auswahl der Zielangaben,
- Begrenzung der Menge der Zielangaben,
- Die Umklappregel,
- Die Kontinuitätsregel.

2.1.2.1 Auswahl der Zielangaben

Oberstes Gebot bei der Auswahl und Schreibweise der Ziele sind Lesbarkeit und Erfassbarkeit für alle Nutzer der Radwege. Entsprechend den Erfordernissen einer zielorientierten Wegweisung werden auf den Wegweisern des Radverkehrsnetzes im Land Brandenburg Stadt- und Ortsnamen (innerorts auch Ortsteil- bzw. Stadtteilname) sowie ggf. Zielpiktogramme aufgeführt (vgl. Kap. 2.1.1.3). Verwaltungseinrichtungen, das Rathaus oder Ähnliches sind als Zielangaben in der Radverkehrswegweisung nicht zulässig.

In der RWB 2000 werden die Integration lokaler Einzelziele sowie zulässige Abkürzungen vorgegeben. So dürfen auch in den HBR Brandenburg beispielsweise lediglich Abkürzungen allgemein bekannter Zusätze, die die geographische Lage der Zielangabe bezeichnen und zur Vermeidung von Verwechslung dienen, verwendet werden.

Abkürzungen können hauptsächlich bei solchen Zielangaben verwendet werden, die aus zwei oder mehr getrennten Namensteilen bestehen, wie z. B.

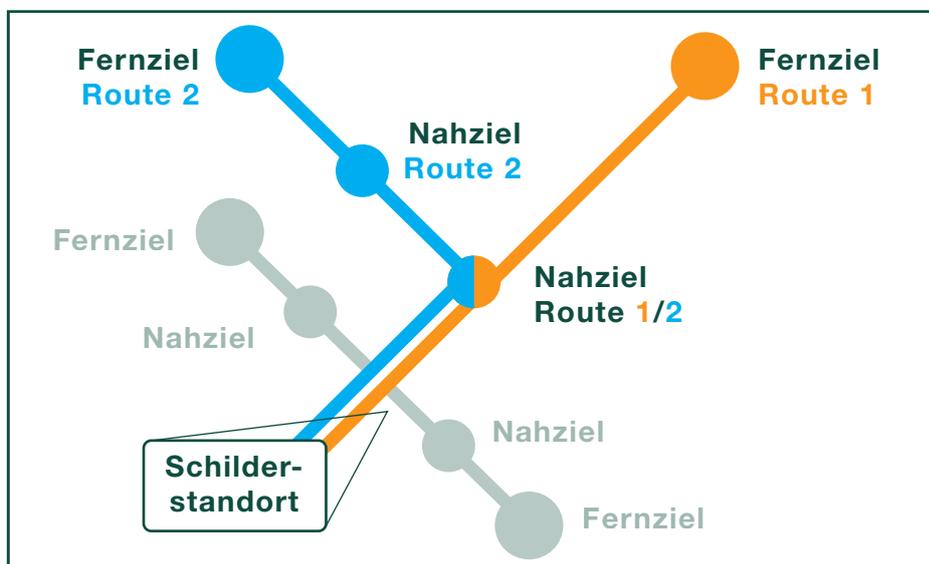
- Ortsnamen, die aus Doppelnamen zusammengesetzt wurden,
- Ortsnamen mit Ortsteilangaben und
- Ortsnamen mit Zusatzbezeichnungen.

Pro Fahrtrichtung werden jeweils ein Fern- und ein Nahziel ausgewiesen (vgl. Kap. 2.1.4.5). Dabei sind immer beide Fahrtrichtungen zu berücksichtigen. Es empfiehlt sich dabei jeweils Fern- bzw. Nahziele zu wählen, die 10–40 km bzw. 5–10 km entfernt sind. Bei der innerört-



lichen Radverkehrsbeschilderung können auch wichtige Nahziele, die weniger als 5 km, jedoch mehr als 1 km, entfernt sind, ausgewiesen werden. Bei der Auswahl der Zielangaben ist die Kontinuitätsregel umzusetzen (vgl. Kap. 2.1.2.4).

In begründeten Ausnahmefällen, wie beispielhaft in der folgenden Abbildung 2.7 schematisch dargestellt, in denen auf einer Trasse zwei Radrouten mit einem gleichen Nahziel und unterschiedlichen Fernzielen auszuweisen sind, werden für diese Fahrtrichtung zwei Fahnenwegweiser bzw. zwei Segmente des aufgelösten Tabellenwegweisers zugelassen. Für jede Route wird dann die gleiche Fahrtrichtung mit unterschiedlichen Zielangaben ausgewiesen. Begründete Ausnahmefälle bestehen dann, wenn eine andere Zielauswahl nicht möglich ist und die Ausweisung von vier Zielen der gleichen Richtung unumgänglich ist.



↑	Fernziel Route 1	12
↑	Nahziel Route 1	7,5
↑	Fernziel Route 2	15
↑	Nahziel Route 2	9,5
←	Fernziel	17
←	Nahziel	9,5
	Fernziel	25 →
	Nahziel	9,5



Abb. 2.7: Situation zur Ausweisung von vier Zielen pro Richtung (oben), vier Zielangaben auf einem Tabellenwegweiser pro Richtung



Um für Radroute 2 nicht dasselbe Nahziel auszuweisen, wird für Route 2 ein weiteres Nahziel ausgewiesen (Abb. 2.7). Bei der Reihenfolge der Zielwegweiser mit gleichen Richtungen steht jeweils das Schild zuoberst, das den Radweg mit höherer Priorität ausweist (vgl. Kap. 2.2.2). Zu beachten ist, dass auch hier die Kontinuitätsregel umzusetzen ist (vgl. Kap. 2.1.2.4). In diesen Fällen empfiehlt sich die Verwendung von Tabellenwegweisern.



Abb. 2.8: Vier Zielangaben auf einem Fahnenwegweiser pro Richtung (oben), Foto: pro Richtung sind zwei Zielangaben zulässig

In den Fällen, in denen nach einem Nahziel kein weiteres Fernziel folgt, das auf Anlagen des Radverkehrs erreichbar ist, kann auf einem Zielwegweiser auch nur ein Nahziel angegeben werden (vgl. Kap. 2.1.4.3).

Bei der innerörtlichen Radverkehrswegweisung, insbesondere für den Alltagsverkehr, kann der Fall auftreten, dass kein nachfolgendes Fernziel vorhanden ist. Hier können zwei Nahziele pro Richtung und pro Schild ausgewiesen werden (vgl. Kap. 2.1.2.1). In diesem Fall können auch besonders relevante Ortsteile oder Ziele mit zentralen Funktionen sowie das Zentrum ausgewiesen werden. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass, wenn vier Ziele pro Richtung ausgewiesen werden sollen, eines dieser Ziele ein Fernziel sein muss. Die Ausweisung touristischer Objekte (z. B. Sehenswürdigkeiten, Leistungsträger, usw.) ist durch die Objektwegweisung geregelt (vgl. Kap. 2.8).

2.1.2.2 Begrenzung der Menge der Zielangaben

Aus Gründen der Lesbarkeit und Begreifbarkeit während der Fahrt ist die Menge der Zielangaben aller an einem Knoten vorhandenen Wegweiser pro Zufahrt standardmäßig wie folgt zu begrenzen:

Fahnenwegweiser (ausgehend von Wegweisungen in 4 Richtungen):

- 8 Ziele pro Standort
- max. 4 Ziele pro Richtung
- max. 2 Ziele pro Wegweiser

Tabellenwegweiser (ausgehend von Wegweisungen in 3 Richtungen):

- 6 Ziele pro Standort
- max. 4 Ziele pro Richtung
- max. 2 Ziele pro Wegweiser (bzw. pro aufgelöstem Segment)



2.1.2.3 Die Umklappregel

Die in der RWB 2000 beschriebene Umklappregel ist bei allen Gestaltungselementen der Wegweisung zu berücksichtigen (Abb. 2.9). Dies bedeutet:

- die Pfeilspitze zeigt stets in die jeweilige Fahrrichtung, d.h. bei quer zur Fahrbahn aufzustellenden Wegweisern (Tabellen- und Zwischenwegweiser) für die Geradeausrichtung nach oben.
- Für jede Zielrichtung, d.h. innerhalb eines Fahnen- bzw. Tabellenwegweisers, dessen Ziele in dieselbe Richtung weisen, sind die Zielangaben gesondert zu betrachten. Sie sind entsprechend ihrer Entfernung bis zum Knotenpunkt, an dem ihr Weg abzweigt, anzuordnen. Dementsprechend steht das Ziel mit der größeren Entfernung oben.

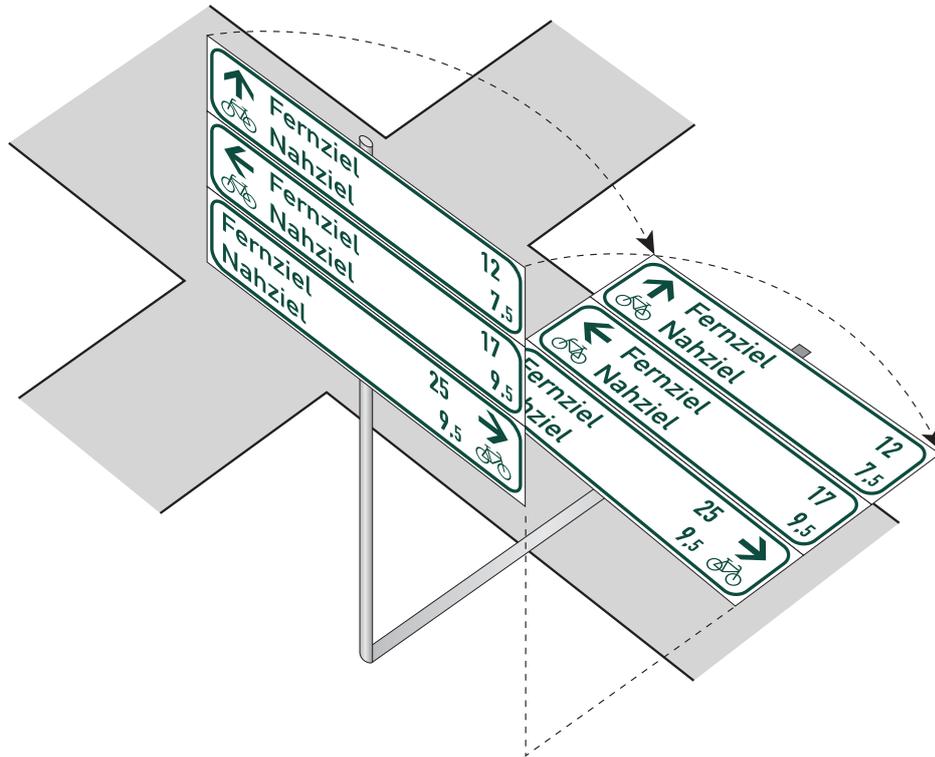


Abb. 2.9: Montagerihenfolge der Zielwegweiser entsprechend der Umklappregel

2.1.2.4 Die Kontinuitätsregel

Entsprechend der RWB wird ein in die Beschilderung einmal aufgenommenes Ziel in jedem folgendem Fahnen- oder Tabellenwegweiser bis zum Erreichen des Ziels wiederholt.

Die Aufspaltung einer Zielangabe in zwei weiterführende Ziele ist zulässig, sofern die wesentliche Information aus der ersten Zielangabe verständlich bleibt, z.B. Aufteilung von „Stadt“ in „Stadt-Zentrum“ und „Stadt-Park“ (vgl. Kap. 2.1.2). Vor allem bei nachträglicher Aufnahme einer neuen Zielangabe in das bereits vorhandene Beschilderungssystem ist ein besonderes Augenmerk auf die Gewährleistung der Kontinuität zu richten (vgl. Kap. 2.5).



Schematisch wird die Kontinuitätsregel wie folgt umgesetzt:

- Befindet sich der Radfahrer in einer Stadt (Stadt A), so ist das nächste mehr als 10 km entfernte Fernziel „Fernziel B“. Als Nahziel 2 wird z.B. eine 5–10 km entfernte Stadt („Nahziel 1“) ausgewiesen, die durch die Route angebunden wird.
- Erreicht der Radfahrer das Nahziel 2, so wird das Fernziel B beibehalten, während das Nahziel 2 auf das nächste Nahziel (Nahziel 3) wechselt.
- Ist das Nahziel 3 erreicht, so wird das darauffolgende Fernziel als „Fernziel C“ benannt und das alte Fernziel B wechselt zum Nahziel B.

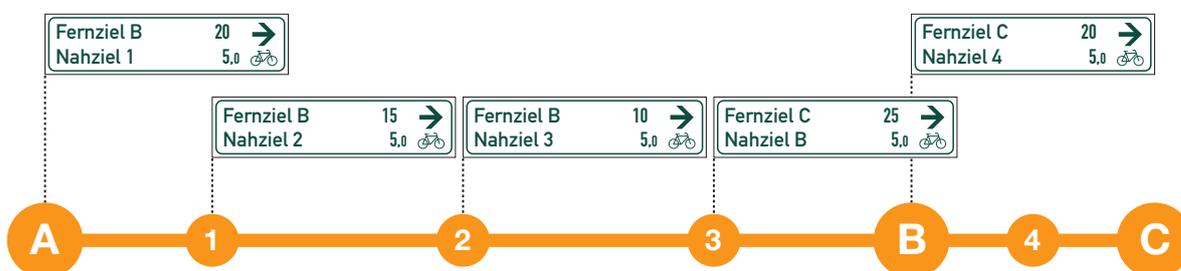


Abb. 2.10: Schematische Darstellung der Kontinuitätsregel; Foto: die Ausweisung von zwei Nahzielen ist nicht zulässig



2.1.3 Einsatzkriterien der Wegweiser

Grundsätzlich sind überall dort Zielwegweiser aufzustellen, wo Richtungsentscheidungen getroffen werden müssen. Fahnenwegweiser werden eingesetzt, wenn sich Radrouten verzweigen oder an Querungen und Einmündungen verkehrsbedeutender Straßen.

Tabellenwegweiser kennzeichnen den Streckenverlauf an Orten, wo Fahnenwegweiser z.B. auf Grund des zur Verfügung stehenden Lichtraumprofils oder der räumlichen Übersichtlichkeit nicht sinnvoll sind (vgl. Kap. 2.4.2.5). Zusätzlich sind Tabellenwegweiser bevorzugt an großen Kreuzungen aufzustellen, an denen Radfahrer auf der Fahrbahn geführt werden und sich frühzeitig einordnen müssen. Dann übernimmt der Tabellenwegweiser die Funktion eines Vorwegweisers.

Fahnenwegweiser oder Tabellenwegweiser

Soweit es die individuellen Rahmenbedingungen des konkreten Standorts zulassen, sollte aus Gründen der Kostenersparnis generell Fahnenwegweisern gegenüber Tabellenwegweisern der Verzug gegeben werden (vgl. Kap. 2.4.1).

Es ist nicht zulässig, Fahnen- und Tabellenwegweiser an einem Standort zu kombinieren.



2.1.4 Gestaltung und Anordnung der dargestellten Inhalte der Zielwegweiser

Gemäß dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (FGSV 1998) folgen genauere Darstellungen hinsichtlich:

- Gestaltungsform der Wegweiser,
- Schriftart auf Fahnen- und Tabellenwegweisern,
- Maße und Verwendung der Wegweiser mit Zielangaben,
- Farbgebung und Oberfläche,
- dem ISO-Pfeil, Fahrrad-Piktogramm sowie der Anordnung nach Richtungen,
- dem Rand und Kontraststreifen,
- Materialauswahl und Druck und
- Standardelementen.

2.1.4.1 Gestaltungsform der Zielwegweiser

Die folgenden Gestaltungsformen sind für Fahnen- und Tabellenwegweiser vorgesehen.

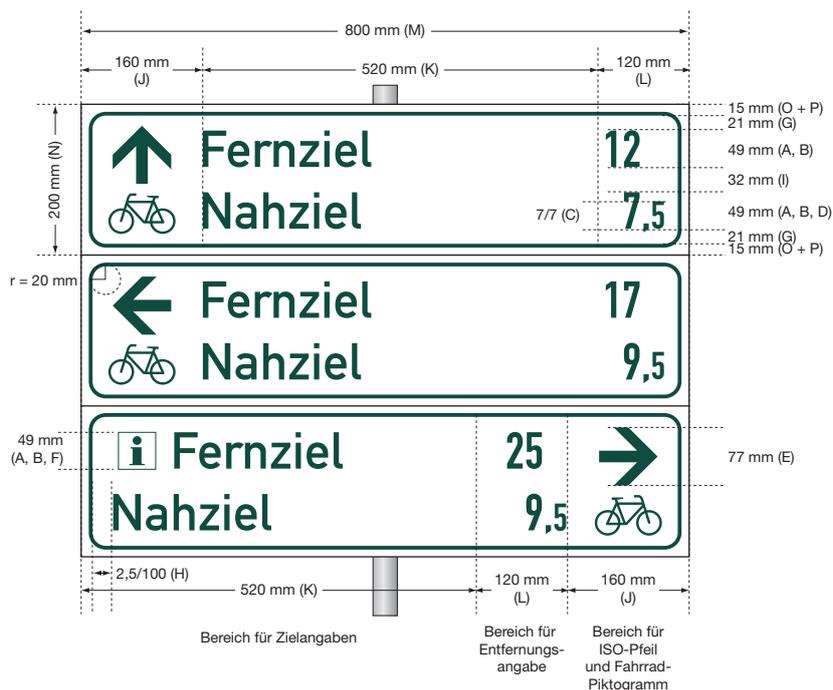


Abb. 2.11a: Gestaltung und Bemaßung von Tabellenwegweisern

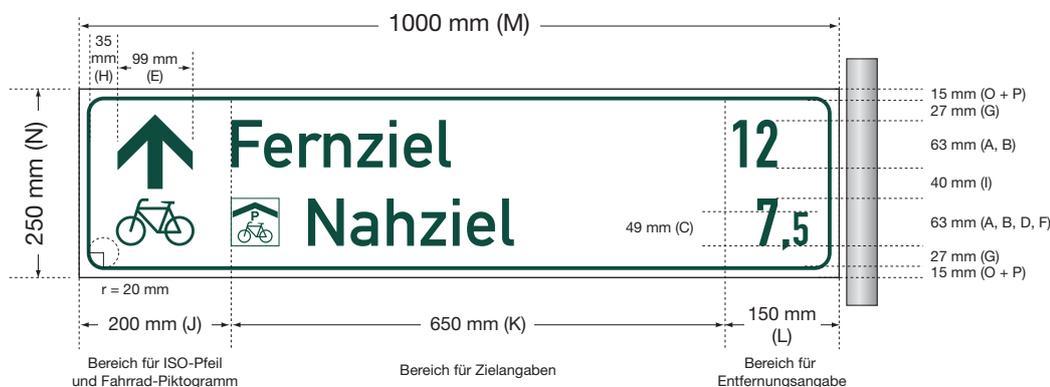


Abb. 2.11b: Gestaltung und Bemaßung von Fahnenwegweisern

2.1.4.2 Schriftart auf Zielwegweisern

Gemäß der allgemeinen Wegweisung RWB 2000 wird als Schriftart die „Serifenlose linear-Antiqua, Verkehrsschrift“ nach DIN 1451 genutzt. Für die Zielangaben wird grundsätzlich die Mittelschrift (Schriftform B) verwendet. Ist die Verwendung dieser Schriftform auf Grund der Platzverhältnisse nicht umsetzbar, ist die Engschrift (Schriftform A) zu verwenden (siehe auch Kap. 2.1.4.4).

2.1.4.3 Maße und Verwendung der Wegweiser mit Zielangaben

Um zu gewährleisten, dass Radfahrer die Inhalte der Wegweisung während der Fahrt schnell erfassen können, ist eine Schrifthöhe von z.B. 49 mm (bzw. 63 oder 35 mm) zu verwenden. Grundsätzlich sollte der Wert der Schriftgröße durch sieben teilbar sein und minimal 56 mm betragen. Da die Schrifthöhe auch die Schildgröße bestimmt, ergeben sich bestimmte Größenklassen. Generell sind im Land Brandenburg folgende Abmessungen zulässig:

Inhalt		Maßangaben in mm		
		groß	mittel	klein
A	Schrifthöhe Zielangabe*	63	49	37
B	Kilometerangaben vor dem Komma	63	49	37
C	Kilometerangaben nach dem Komma	45	35	24
D	Fahrrad-Piktogramm	63 x 103	53 x 88	40 x 66
E	ISO-Pfeil	99 x 99	77 x 77	58 x 58
F	Zielpiktogramm	63 x 63	49 x 49	35 x 35
G	Abstand Schrift und Kilometerangabe zum vollfarbigen Rand	27	21	16
H	Seitl. Abstand ISO-Pfeil, Fahrrad-Piktogramm und Zielangabe zum vollfarbigen Rand	35	25	19
I	Abstand zwischen den Zeilen	40	32	24
J	Bereich mit Pfeil und Fahrrad-Piktogramm	200	160	120
K	Bereich mit Zielangabe	650	520	390



Inhalt		Maßangaben in mm		
		groß	mittel	klein
L	Bereich mit Kilometerangabe	150	120	90
M	Schildlänge	1000	800	600
N	Schildhöhe	250	200	150
O	Vollfarbiger Rand (mit abgerundeten Ecken)	5 (r = 20)		4 (r = 15)
P	Kontraststreifen	10		7,5

* h = Höhe der Großbuchstaben ohne Unterlänge

Abb. 2.12: Bemaßung der Zielwegweisung

Verwendung der unterschiedlichen Größen

Bei der Umsetzung der hier festgeschriebenen Grundsätze entspricht die mittlere Schildergröße mit einer Schildlänge von 800 mm dem Standard bei der Umsetzung.

Große Schilder mit einer Schilderlänge von 1.000 mm sind im städtischen Bereich mit konkurrierenden Informationen zu verwenden, wenn die Standardbeschilderung (800 mm Schildlänge) nicht ausreicht, um eine gute Sicht- und Lesbarkeit zu gewährleisten. In historischen Ortskernen und anderen empfindlichen städtebaulichen Bereichen können jedoch auch Wegweiser der Länge 800 mm Verwendung finden.

Die Schilder mit einer Schilderlänge von 600 mm können im peripheren Raum in Ausnahmefällen verwendet werden, wenn eine gute Sicht- und Lesbarkeit garantiert werden kann und aufgrund von Vorgaben des Natur- und Landschaftsschutzes keine größere Beschilderung möglich ist.

In den Fällen, in denen nach einem Nahziel kein weiteres Fernziel folgt, kann in Ausnahmefällen auch nur ein Nahziel angegeben werden (vgl. Kap. 2.1.2.1). Für die Gestaltung dieser Zielwegweiser gilt, dass alle Gestaltungsvorgaben umzusetzen sind, die Zielangabe wird in der unteren Zeile des Schildes als Nahziel positioniert. So sind ggf. spätere Ergänzungen möglich.

2.1.4.4 Farbgebung, Oberfläche und Graffitienschutz

Im Land Brandenburg ist für die Radverkehrswegweisung die Farbe Grün der „Aufsichtsfarben der Verkehrszeichen“ nach DIN 6171 festgelegt (RAL 6005-moosgrün). Die weiße Grundfarbe und die grüne Beschriftung müssen witterungs- und UV-beständig sein. So sind die Wegweiser von gleicher Qualität und gut erkennbar. Zudem besteht keine Verwechslungsgefahr mit anderen Wegweisungssystemen. Die Schriftfarbe ist bei allen Elementen der Zielwegweiser zu verwenden.

Es wird empfohlen, die Wegweiser aus Gründen der besseren Erkennbarkeit bei Nacht retroreflektierend mit Folientyp I nach DIN 67520-2 mit entsprechend breitem Reflektionswinkel auszuführen. Die für den Radverkehr vergleichsweise ungeeigneten Folientypen >1 reflektieren in einem schmalen Winkel und werden daher nicht empfohlen.



Verkehrszeichen werden durch Graffiti oder auch durch Bekleben mit Werbeaufklebern in ihrer Optik bzw. lichttechnischen Wirkung beeinträchtigt. Die Beseitigung derartiger Applikationen führt in der Regel zu nachhaltigen Beschädigungen der Folien und somit zum Austausch der Beschilderung. Es empfiehlt sich das Beschichten der Wegweiser mit einer transparenten Overlay-Schutzfolie. Graffitis und Aufkleber können so mit einem speziellen Reiniger leicht wieder entfernt werden. Die Folien sind lösungsmittel- und witterungsbeständig. Das Verkleben dieser Schutzfolien auf retroreflektierenden Folientypen I bedarf keiner Zulassung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und kann, wenn die Grundfolie vom Hersteller freigegeben ist, verwendet werden. Nähere Informationen und weitere Hinweise sind durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS Brandenburg) erhältlich.



Abb. 2.13: Im Land Brandenburg ist für die Radverkehrswegweisung die Farbe Grün, in Nordrhein-Westfalen die Farbe Rot zulässig, in Rostock hingegen werden beide Farben verwendet

2.1.4.5 Anordnung der Ziele nach Richtungen

Richtungspfeile sind als ISO-Pfeile auszuführen, die das Verhältnis 1:1 von Höhe und Länge aufweisen (vgl. Kap. 2.1.1.2). Die jeweilige Bemaßung ist Kapitel 2.1.4.3 zu entnehmen.

Bei Tabellenwegweisern ist die angezeigte Richtung ausschlaggebend für die Reihenfolge, in der die Wegweiser übereinander angeordnet werden. So stehen geradeaus weisende Schilder immer oben, links weisende Schilder darunter und rechts weisende als unterste.

Dabei steht der ISO-Pfeil bei Fahrtrichtung geradeaus und links auf der linken, bei Fahrtrichtung rechts auf der rechten Seite des Wegweisers. Die Anordnung der Entfernungangaben ergibt sich demnach aus der Richtung, in die gewiesen wird (vgl. Kap. 2.1.1.2 und 2.1.2.4).

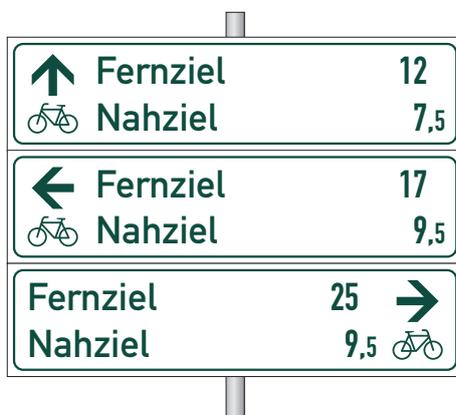


Abb. 2.14: Anordnung der Schilder nach Richtungen

2.1.4.6 Rand und Kontraststreifen

Jeder Wegweiser hat einen weißen Kontraststreifen von 10 mm Breite (rot schraffiert) und einen grünen vollfarbigen Rand (Umrandung) von 5 mm Breite (vgl. Kap. 2.1.4.3). Die Schilderränder bzw. Kanten sind eckig zu gestalten, die Ecken des vollfarbigen Randes sind abgerundet. Diese Gestaltungselemente stellen Form- und Farbkontrast des Wegweisers zum Umfeld sicher.



Abb. 2.15: Rechteckige Schilderform und Kontraststreifen mit abgerundeten Ecken

2.2 Routenorientierte Wegweisung

Die routenorientierte Wegweisung kennzeichnet mit einem routenspezifischen Logo bzw. Symbol attraktive touristische Themenrouten, die eine Mindestlänge von 50 km haben. Das Routenlogo ist zudem als typisches Erkennungsmerkmal werbewirksam. Die Themenroutenlogos („Routenpiktogramme“ oder „Routenlogos“) dürfen nur für Beschilderungen an der tatsächlichen Radroute genutzt werden. Wie ein Weg zu einer Radroute ausgewiesen wird, wird in Kapitel 2.2.2 dargelegt. Die Routenwegweisung muss immer beide Fahrtrichtungen berücksichtigen.

Die Routenlogos einer Radroute werden individuell gefertigt und spiegeln das Thema der jeweiligen Route wieder. Es gelten für die Gestaltung der Routenwegweiser nachfolgende Anforderungen:

- die einheitliche Gestaltung im gesamten Routenverlauf, auch über administrative Grenzen hinweg,
- Verwendung eines eingängiges Logos, das auch ohne Schriftzusätze zu verstehen ist und einen hohen Wiedererkennungswert besitzt,

- Fahrradsymbole können frei gestaltet und für die Entwicklung eines Routenlogos genutzt werden,
- innerhalb zielorientierter Wegweisungssysteme sollen die Routenwegweiser als Zusatzplaketten den Zielwegweisern zugeordnet werden. In dieser Kombination bedürfen sie dann keiner eigenen Richtungsangabe.



Abb. 2.16: Verschiedene Routenlogos, die das Thema einer Radroute widerspiegeln

Die Verwendung von Aufklebern ist nicht zulässig

In Zusammenhang mit der Routenwegweisung ist darauf hinzuweisen, dass jegliches „wildes“ und nicht abgestimmtes Anbringen von Aufklebern, weiteren Hinweisen, regionalen Erkennungszeichen oder Sonstigem auf Schildern oder an Pfosten nicht zulässig ist. Alte Aufkleber sind zu entfernen. Auch wenn die Beschilderungen durch die Landkreise an die Kommunen übertragen wurden, ist das Anbringen von Aufklebern untersagt und die HBR Brandenburg sind umzusetzen.

2.2.1 Gestaltung und Maße der Routenlogos

Routenlogos, die in Kombination mit Fahnenwegweisern genutzt werden sollen, werden unter der Zielwegweisung angebracht.

Routenlogos, die in Kombination mit Tabellenwegweisern genutzt werden, bilden pro auszuweisende Richtung einen ISO-Pfeil und nebenstehend die zugehörigen Logos aus.

Standardgröße für die Routenpiktogramme, die bevorzugt umzusetzen ist, ist die Größe 100 x 100 mm. In Kombination mit Fahnenwegweisern können die Logos aber auch mit einer Größe von bis zu 150 x 150 mm ausgebildet werden. Zu beachten ist dann jedoch, dass sich somit weniger Routen ausweisen lassen. Routenlogos der Maße 80 x 80 mm sind lediglich bei der Verwendung von Schildern mit einer Schildlänge von 600 mm zulässig.

Routenpiktogramme, die in Zusammenhang mit Tabellenwegweisern angebracht werden sollen, können nach folgenden Vorlagen (Abb. 2.17) gestaltet werden.



Abb. 2.17: Standardmäßige Größengestaltung der Routenlogos (links), Routenwegweisung für Tabellenwegweiser (rechts)

Sollen mehr als fünf Routen ausgewiesen werden, wird die Routenwegweisung um eine Spalte auf vier erweitert, so dass neben dem ISO-Pfeil maximal drei Routenlogos in einer Zeile nebeneinander stehen und insgesamt 9 Routen ausgewiesen werden können. Dabei sind die ISO-Pfeile immer links bzw. für die Richtungsweisung nach rechts, rechts außen anzuordnen (vgl. Kap. 2.1.1.2). In Ausnahmefällen können auch zwei Zeilen pro Richtung ausgewiesen werden, wenn die Les- und Erfassbarkeit gewahrt ist. In diesen Fällen empfiehlt sich ggf. die Ausweisung der Routen durch „alle Routen“ (vgl. Kap. 2.2.3).

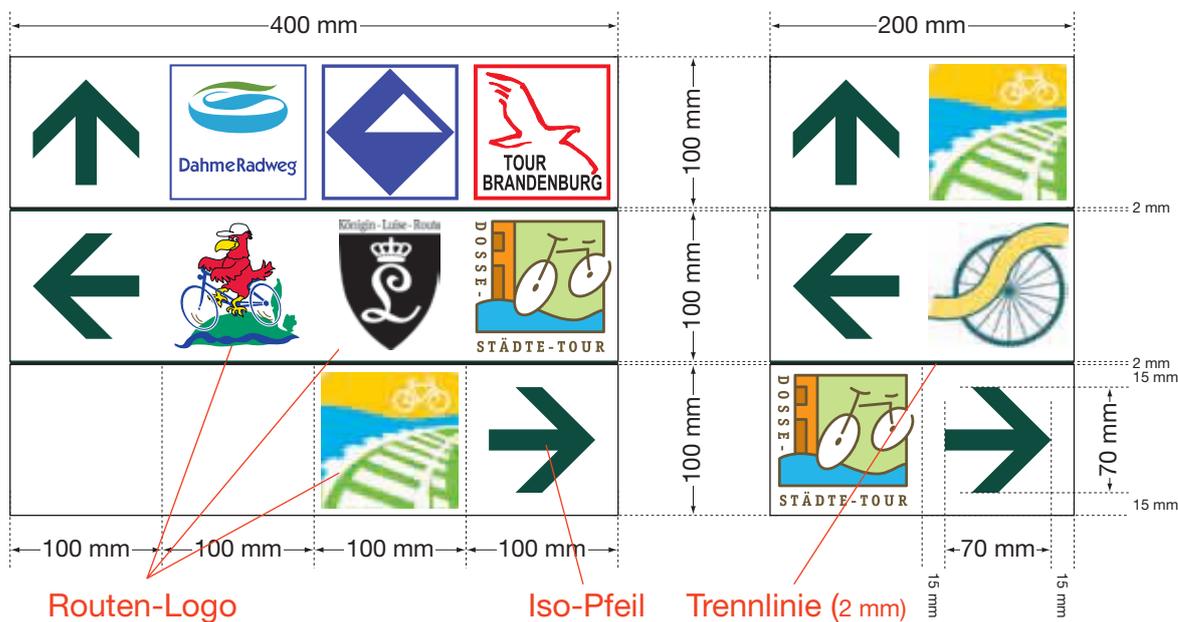


Abb. 2.18: Gestaltung und Bemaßung der Routenwegweisung für Tabellenwegweiser

Es ist nicht zulässig, die für Tabellenwegweiser vorgesehenen Routenwegweiser mit Fahnenwegweisern und umgekehrt zu kombinieren oder die Routenwegweisung ohne Zielwegweisung zu nutzen. Sie ist ausschließlich in Kombination mit Tabellenwegweisern zulässig.

Unter der Zielwegweisung des Tabellenwegweisers wird die Routenwegweisung mit ISO-Pfeil und Routenlogo für die Richtung geradeaus angeordnet. Es folgen, jeweils mit einem Trennstrich abgegrenzt, analog die Richtung links und zu unterst die Richtung rechts.



2.2.2 Integration der Routenwegweisung in die Zielwegweisung

An Tabellenwegweisern wird unterhalb der Zielwegweisungen die Routenwegweisung, die die Routenpiktogramme und einen ISO-Pfeil abbilden, angebracht. Sie werden mittig am Pfosten montiert.

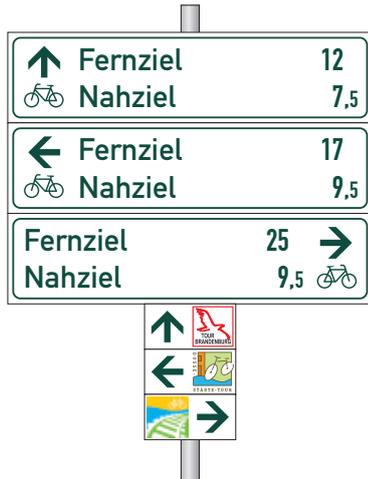


Abb. 2.19: Tabellenwegweiser mit Routenwegweisung

Die Themenroutenlogos werden aus Gründen der besseren Anschaubarkeit als Einschub unter dem jeweiligen Fahnenwegweiser, d. h. additiv, angeordnet. An einem Fahnenwegweiser mit der Standardgröße 800 x 200 mm können daher standardmäßig maximal acht Themenroutenpiktogramme der Standardgröße 100 x 100 mm eingeschoben werden.



Abb. 2.20: Fahnenwegweiser mit Routenwegweisung



Für die Routenwegweisung gilt die Kontinuitätsregel, d.h. eine einmal in die Wegweisung aufgenommene Radroute (Radroutenlogo) muss vollständig (ungeachtet administrativer Grenzen) ausgewiesen werden (vgl. Kap. 2.1.2.4 und 2.5).

Werden an einem Schilderstandort mehrere Radrouten ausgewiesen, so sind die Routenlogos in der Reihenfolge entsprechend der Prioritäten der Radrouten bei Fahnenwegweisern vom Pfosten nach außen und bei Tabellenwegweisern von links nach rechts anzubringen (Abb. 2.21).

	↑ hohe Priorität	
D-Netz-Routen		
Radfernwege		
Regionale Radrouten		
	↓ geringe Priorität	

Abb. 2.21: Prioritäten der touristischen Radrouten für die Routenwegweisung



Höchste Priorität haben die D-Netz-Routen (Radfernwegenetz Deutschland), die in der Reihenfolge an erste Stelle angegeben werden (Abb. 2.21). Sie werden jeweils mit dem D-Netz-Routen-Logo und nebenstehend mit dem Routenlogo des Radfernwegs ausgewiesen. Sollen zwei D-Netz-Routen an einem Schilderstandort ausgewiesen werden, werden die Ziffern beider D-Routen in einem Logo vereint (Abb. 2.22). Nachstehend folgen die Logos der Radfernwege. Diese Vorgaben gelten auch für die Ausweisung der Routen auf Zwischenwegweisern.



Abb. 2.22: D-Routen-Netz in Deutschland und im Land Brandenburg

Lokale Radrouten, die kürzer als 50km sind, werden nur dann mit einem spezifischen Routenlogo in die Wegweisung integriert, wenn die nachfolgend dargestellte Prioritätenauflistung sowie die maximale Anzahl auszuweisender Radrouten unangetastet bleiben.



Ausweisung des Weges zu einer Radroute

Wenn, beispielsweise an einem Bahnhof oder Parkplatz, der Weg zu einer Radroute ausgewiesen werden soll, wird das Routenpiktogramm mit einer gestrichelten Linie eingerahmt. Somit werden dem Radfahrer der Weg zur Radroute und die Information, dass er sich noch nicht auf der Radroute befindet, vermittelt. Hintergrund ist, dass die Routenlogos nur für Beschilderungen auf der tatsächlichen touristischen Radroute genutzt werden dürfen.

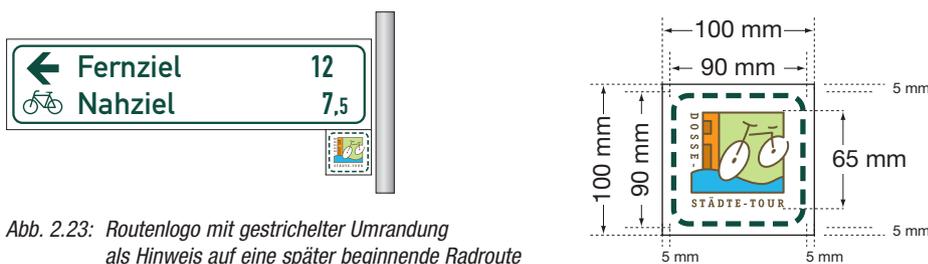


Abb. 2.23: Routenlogo mit gestrichelter Umrandung als Hinweis auf eine später beginnende Radroute

In dem Fall, dass an einem Schilderstandort mehr Routen mit ihren Logos ausgewiesen werden können, als es diese Vorgaben erlauben, werden die Routen der geringsten Prioritäten nicht mit Logo oder alle Routen werden gegebenenfalls mit den Worten „alle Routen“ ausgewiesen (vgl. 2.2.3).

2.2.3 Routenwegweisung bei vielfacher Trassennutzung – „alle Routen“

Wenn eine Trasse auf langer Strecke von mehr als fünf Radrouten genutzt wird und aufgrund dessen an vielen Schilderstandorten wiederholt nicht alle Radrouten mit ihren Routenlogos ausgewiesen werden können, können die einzelnen Routenlogos durch die Worte „alle Routen“ ersetzt werden.

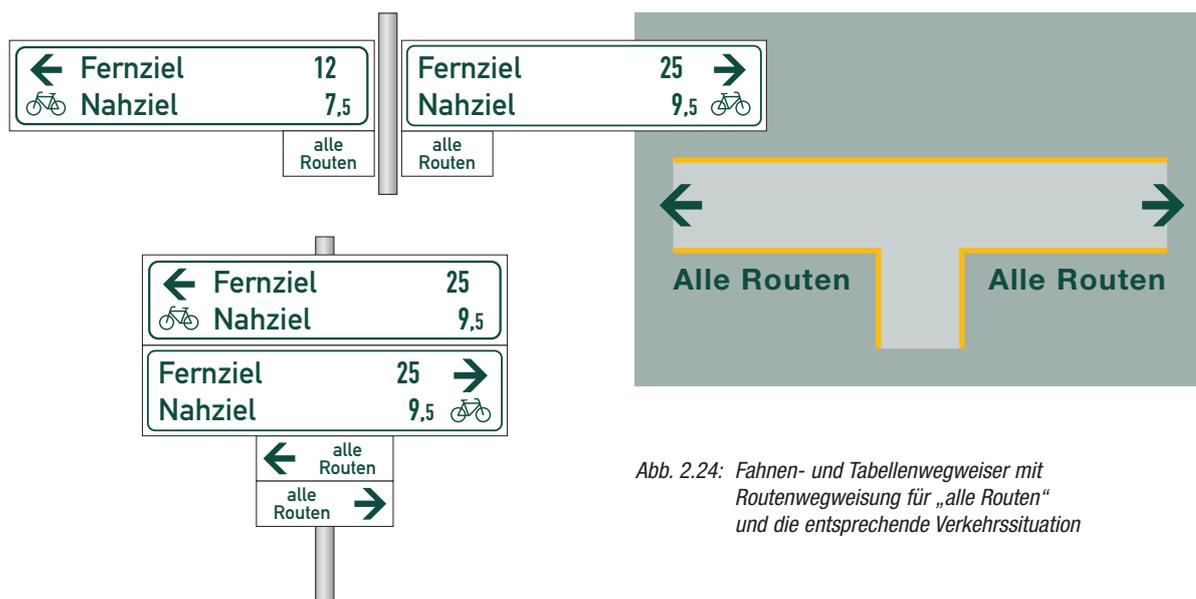


Abb. 2.24: Fahnen- und Tabellenwegweiser mit Routenwegweisung für „alle Routen“ und die entsprechende Verkehrssituation

Weicht eine Route, wie in der dargestellten Situation, von allen anderen ab, wird diese einzig mit Logo ausgewiesen (Abb. 2.25). Weichen mehr als eine Route ab, kann die Routenwegweisung nicht mit Hilfe der Worte „alle Routen“ umgesetzt werden.

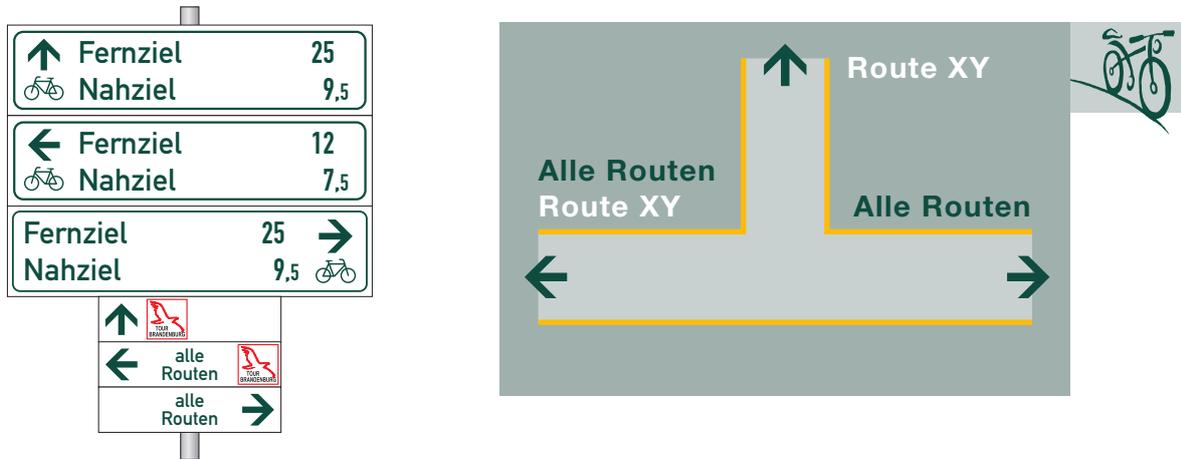


Abb. 2.25: Tabellenwegweiser mit Routenwegweisung für „alle Routen“ und einer abweichenden Route sowie die entsprechende Verkehrssituation

2.3 Zwischenwegweisung

2.3.1 Inhalte der Zwischenwegweiser

Zwischenwegweiser haben keine Ziel- und Kilometerangaben. Sie dienen ausschließlich der Bestätigung der Routenführung und der individuellen Kennzeichnung des jeweiligen Streckenverlaufs. Zwischenwegweiser kennzeichnen Wegführungen an den Standorten, an denen keine Zielwegweisung notwendig ist, haben jedoch auch eine vornehmlich bestätigende Funktion. Insbesondere dann, wenn zwei Zielwegweiser mehr als fünf Kilometer voneinander entfernt sind, sind Zwischenwegweiser notwendig. Sie bilden standardmäßig lediglich einen ISO-Pfeil und ein Fahrrad-Piktogramm innerhalb des Kontraststreifens ab (Abb. 2.26). Zwischenwegweiser können auch in Kombination mit der Routenwegweisung genutzt werden (Abb. 2.28). Hierzu können lichtechte Aufkleber, die Hitze- und Frostresistent und nicht wieder abziehbar sind, verwendet werden.

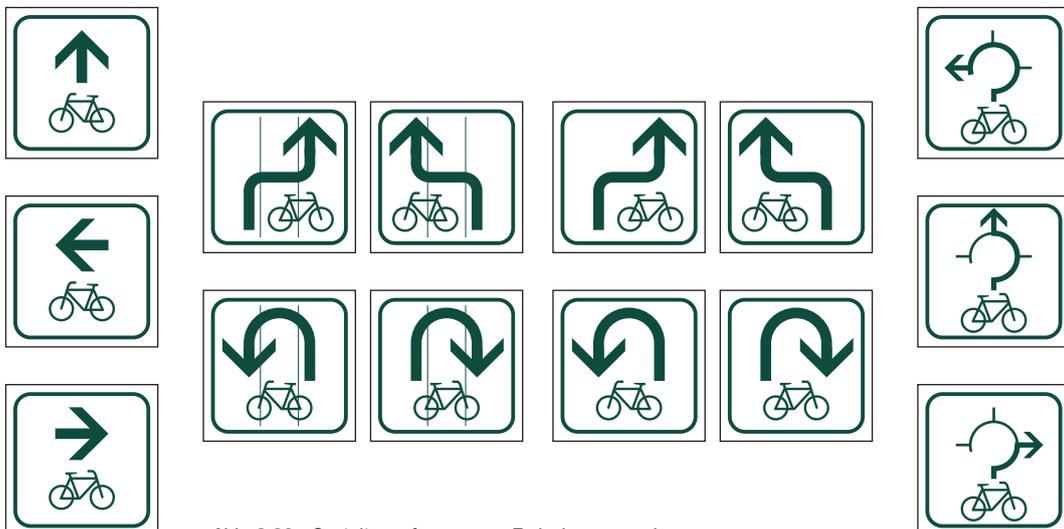


Abb. 2.26: Gestaltungsformen von Zwischenwegweisern



Die in Abb. 2.26 gezeigten Zwischenwegweiser weisen keine Routenpiktogramme auf. Es handelt sich um Vandalismus, wenn trotzdem, beispielsweise mittels Aufkleber, Routen auf diesen Zwischenwegweisern (oder auch auf Pfosten) ausgewiesen werden (Abb. 2.27 und vgl. Kap. 2.2). Es würden folglich alle anderen Routen in Frage gestellt werden. Die Entfernung dieser Hinweise bzw. alter Aufkleber von den Zwischenwegweisern (Zielwegweisern und Pfosten) ist umgehend umzusetzen und durch regelmäßigen Kontrollen sicher zustellen.



Abb. 2.27: Das Anbringen von Aufklebern auf Zwischenwegweisern und an Pfosten ist nicht zulässig!

Zwischenwegweiser mit Routenpiktogrammen haben ebenfalls eine bestätigende Funktion und können insbesondere dann verwendet werden, wenn der Abstand zwischen den nächsten Zielwegweisern mehr als 5 km beträgt. Innerhalb des Kontraststreifens werden ein ISO-Pfeil und ein Fahrrad-Piktogramm abgebildet. Darunter werden die Routenpiktogramme berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass alle Logos aller Routen dieses Standortes in einer bzw. auch zwei Zeilen angebracht werden müssen. Pro Zwischenwegweiser können demnach maximal sechs Routenlogos abgebildet werden (Abb. 2.28).

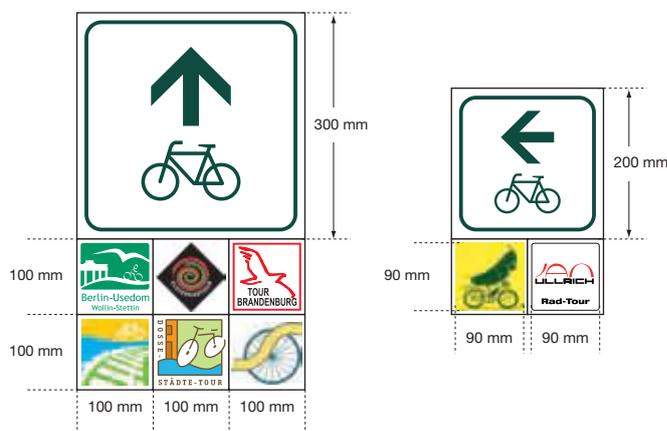


Abb. 2.28: Zwischenwegweiser mit Routenpiktogrammen



Auch bei der Ausweisung von Radrouten auf Zwischenwegweisern ist die Priorität der Radwege für die Reihenfolge der Routenlogos (vgl. Kap. 2.2.2) umzusetzen. Zu beachten ist zudem, dass es nicht zulässig ist, die Zwischenwegweisung mit der Objektwegweisung zu kombinieren.

2.3.2 Gestaltung und Maße der Zwischenwegweiser

Zwischenwegweiser finden standardmäßig mit den Maßen 200 x 200 mm Verwendung, werden einseitig bedruckt und mittig am Pfosten montiert. Es empfiehlt sich aus Gründen der Vandalismussicherheit, diese besonders verwindungssteif, d.h. mit einer Aluminium-Randverstärkung, auszubilden (vgl. Kap. 2.4.2.1).

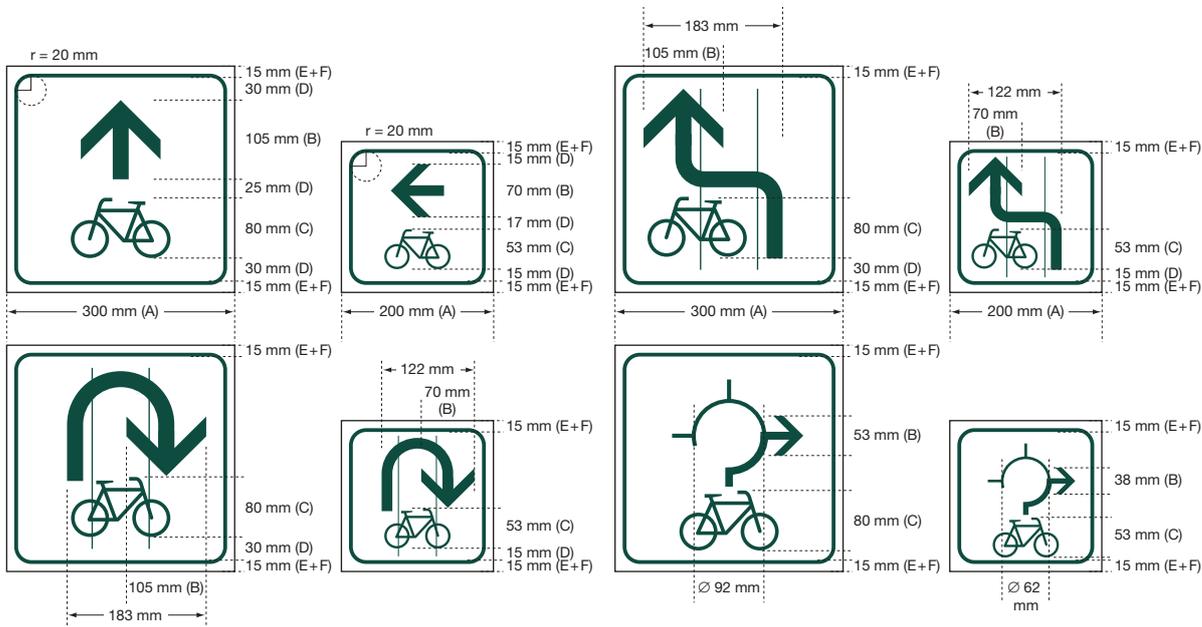


Abb. 2.29: Größengestaltung der Zwischenwegweiser ohne Routenlogos

Inhalt		Maßangaben in mm	
		groß	mittel
A	Schildmaße	300 x 300	200 x 200
B	ISO-Pfeil (zentriert)	105 x 105	70 x 70
C	Fahrrad-Piktogramm (zentriert)	130 x 80	87 x 53
D	Abstände in der Höhe	30/25/30	15/17/15
E	Vollfarbiger Rand (mit abgerundeten Ecken)	5 (r = 20)	
F	Kontraststreifen	10	

Abb. 2.30: Bemaßung der Zwischenwegweisung



Auf einem Zwischenwegweiser der Größe 200 x 200 mm können zwei Routenlogos nebeneinander und insgesamt vier Piktogramme in zwei Zeilen pro Schild abgebildet werden. Auf Zwischenwegweisern der Größe 300 x 300 mm können drei Routenpiktogramme nebeneinander und insgesamt sechs Piktogramme in zwei Zeilen abgebildet werden. Die Routenpiktogramme haben die Größe 90 x 90 mm (Abb. 2.28).



Abb. 2.31: Nicht zulässige Zwischenwegweisung

2.4 Technische Hinweise zu Einsatz und Montage des Wegweisungssystems

2.4.1 Standorte der Wegweiser

Zur Minimierung des Pflegeaufwandes sollten die Wegweiser in vandalismussicherer Höhe unter Berücksichtigung des Lichtraumprofils installiert werden (vgl. Kap. 2.4.2.5). Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass die Lesbarkeit der Information für den Radfahrer gewährleistet ist und Reinigung und Wartung der Wegweiser einfach gewährleistet werden kann. Der Reinigungsaufwand lässt sich z. B. reduzieren, wenn auf Standorte unter Bäumen möglichst verzichtet wird (Bemoosung).



Abb. 2.32: Ungünstige Schilderstandorte unter Bäumen führen zu Moosbewuchs

Da Radfahrer äußerst umwegempfindlich sind, sollte ihnen an allen bedeutsamen Entscheidungspunkten ein Hinweis gegeben werden, dass sie sich auf der gewünschten Route befinden.

Hinsichtlich der Standorte für Zwischenwegweiser ist es sinnvoll, jeweils einen im Abstand von 3–5 km zu montieren, auch wenn der Weg eindeutig ist (vgl. Kap. 2.3.1). Diese Wegweiser dienen lediglich der Bestätigung.

Sofern die Sicherheitskriterien der Wegweisung erfüllt sind, kann es sinnvoll sein, die Wegweiser an Masten der Straßenbeleuchtung zu installieren, da diese im Vergleich zu konventionellen Pfosten:

- standsicherer sind,
- falls erforderlich eine höhere Montage der Wegweisers ermöglichen und
- die Sichtbarkeit der Wegweiser auch bei Nacht gewähren.

Hierzu ist das Einverständnis des Eigentümers der Straßenleuchte (oft lokale Energieversorger) einzuholen und das freizuhaltende Lichtraumprofil zu beachten (vgl. Kap. 2.4.2.5).



Werden beispielsweise entlang einer Radroute touristische Objekte ausgewiesen, die nicht direkt an dieser Route befindlich sind, so muss an dem Standort, an dem der Weg von der Radroute abweicht (vgl. Kap. 2.8)

- eine Objektbeschilderung sowie
- eine Ziel- oder zumindest Zwischenwegweisung für den rückkehrenden Radverkehr vorhanden sein.

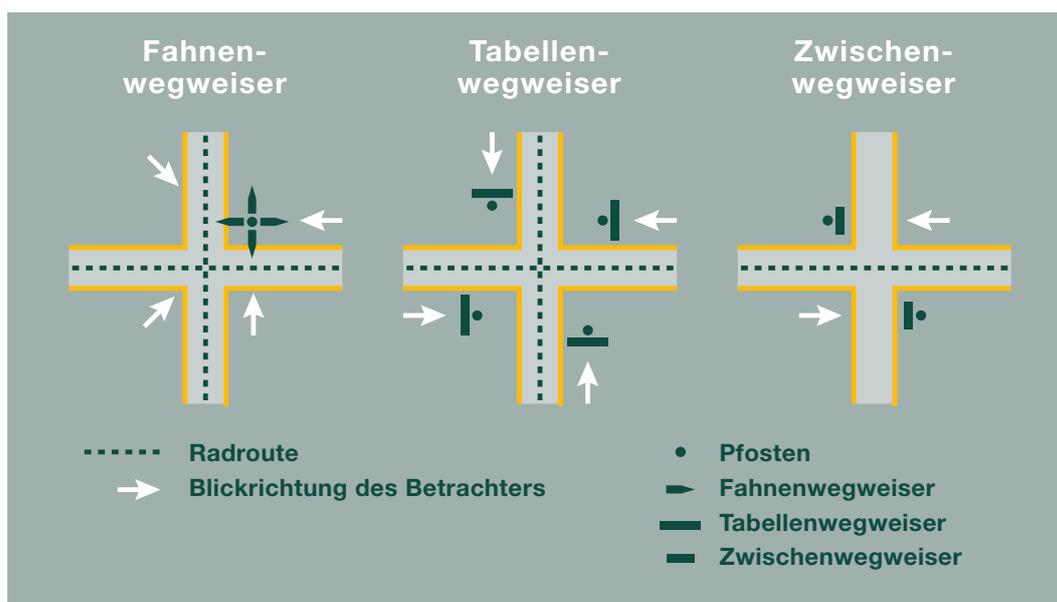


Abb. 2.33: Prinzipskizze: Standortwahl für die verschiedenen Wegweisertypen

2.4.1.1 Standorte der Fahnenwegweiser

Der Standort von Fahnenwegweisern sollte im Knotenpunkt liegen und von allen auf diesen Knotenpunkt zulaufenden Straßen aus sichtbar sein (Abb. 2.33). An diesem Standort werden die Informationen für alle relevanten Richtungen an einem Punkt gebündelt vermittelt. Fahnenwegweiser stellen aufgrund der Möglichkeit des doppelseitigen Bedruckens eine vergleichsweise preisgünstige Möglichkeit dar, um Informationen aus möglichst vielen Richtungen sichtbar zu machen. Bei der üblichen Schrifthöhe von 63 mm beträgt die Lesbarkeitsentfernung ca. 20 m. An großen Kreuzungen empfiehlt sich die Verwendung von Fahnenwegweisern jedoch nicht, da diese oftmals unübersichtlich gestaltet sind. Die kantensichtige Montage von Fahnenwegweisern ist nicht zulässig (vgl. Kap. 2.4.2.8).

2.4.1.2 Standorte der Tabellenwegweiser

Tabellenwegweiser werden vor dem Knotenpunkt an allen relevanten zuführenden Radwegen bzw. Straßen aufgestellt und können aufgrund ihrer mittigen Montage am Pfosten nur einseitig bedruckt werden (Abb. 2.33). Im Falle des Erreichens eines Zieles oder an Knotenpunkten, an denen eine Themenroute aufgenommen bzw. abgeleitet wird oder sich zwei Routen kreuzen, werden grundsätzlich Fahnen- oder Tabellenwegweiser eingesetzt. Die kantensichtige Montage von Tabellenwegweisern ist nicht zulässig (vgl. Kap. 2.4.2.8).

2.4.1.3 Standorte der Zwischenwegweiser

Der Standort von Zwischenwegweisern sollte in Einmündungsbereichen hinter der Einmündung liegen, um auch den aus anderer Richtung auf die Einmündung treffenden Radfahrern die Orientierung zu erleichtern (Abb. 2.33). Bei Versatz einer Radroute wird ein Zwischenwegweiser als Vorwegweiser mit einem Standort vor der Einmündung installiert eingesetzt. Zudem sind im Abstand von ca. 3–5 km Zwischenwegweiser am Radweg anzubringen, die ausschließlich eine bestätigende Funktion haben. Die kantensichtige Montage von Zwischenwegweisern ist nicht zulässig (vgl. Kap. 2.4.2.8).

2.4.2 Montage der Wegweiser

Beispielsweise aus Gründen der Stadtgestaltung sollten die Wegweiser – soweit möglich und sinnvoll – an bestehende Masten oder Pfosten angebracht werden. Das Anbringen von Schildern an Bäumen ist nicht zulässig.

2.4.2.1 Materialauswahl und Druck

Es wird empfohlen, die Fahnen- und Tabellenwegweiser als Aluminium-Hohlkastenprofile auszubilden (vgl. Kap. 2.1.4.4). So ist eine sehr gute Voraussetzung für die Integration der routenorientierten Wegweisung gegeben. Durch eine Schiene am unteren Rand des Wegweisers können die Routenlogos flexibel und austauschbar eingeschoben werden. Zudem ist diese Form der Ausführung aufgrund der erhöhten Windsteifigkeit besonders sicher gegen Vandalismus. Wenn keine Hohlkammerprofile oder Rahmenverstärkungen verwendet werden, müssen die Schellen so breit ausgeführt werden, dass die alleinige Materialstärke des Schildes ausreicht, um das Abbiegen bzw. Verbiegen des Schildes zu verhindern. Zudem ist die Verwendung von Schraubenkleber insbesondere für die Schellen und Einschübe zu empfehlen.



Abb. 2.34: Das Anbringen von Schildern an Bäumen etc. ist nicht zulässig!

2.4.2.2 Einheitliche Profile der Einschubschiene

Des Weiteren wird empfohlen, bei der Beauftragung der Wegweiserherstellung darauf zu achten, dass aus Gründen der Ersatzbeschaffung und Kompatibilität für die Einschubschienen, einheitliche Profile gewählt werden (z. B. Schwalbenschwanz-, Kreuz-, Omegaprofil). Hier sollte auf die bereits in dieser Region verwendeten Profile geachtet werden.

2.4.2.3 Standardelemente

Die Fahnenwegweiser sind aus rechteckigen Elementen zu erstellen, um Kosten zu sparen und um ggf. auch die gleich gestalteten Aluminium-Hohlraumprofile der Tabellenwegweiser verwenden zu können. Damit sind hinsichtlich der Materialvorhaltung nur wenige Elemente notwendig.

Tabellenwegweiser können aus einzelnen Wegweisern zusammengesetzt oder aus einem Blech erstellt werden. Dann sind zwischen den Zielen der Fahrrichtungen Trennstriche zu ziehen (Abb. 2.4). Diese Lösung ist möglich, jedoch wegen der aufwendigeren und kostenintensiveren Austauschbarkeit der einzelnen Wegweisungen nicht empfehlenswert.



2.4.2.4 Pfostenstärke und Pfostenverlängerung

Aus statischen Gründen (Windlast etc.) sind bei der Wahl der Pfostenstärke folgende Empfehlungen zu berücksichtigen:

- für die Montage von Zwischen-, Fahnen- bzw. Tabellenwegweisern sind Pfostendurchmesser von 60 mm (Materialstärke 2 mm) sinnvoll,
- sollen an einem Standort mehr als 5 Schilder der Maße 1.000 x 200mm angebracht werden, ist die Verwendung von Pfosten mit einem Pfostendurchmesser 76 mm zweckmäßig (Materialstärke 2,9 mm).

Die statische Sicherheit ist für jeden Pfosten zu gewährleisten. Bei Pfostenneusetzungen sollte für die Materialauswahl von einer maximalen Belastung ausgegangen werden (vgl. Kap. 2.1.2.2). So ist die statische Sicherheit auch für Schilderstandorte mit nachträglich installierten Schildern sichergestellt.

Grundsätzlich sind, insbesondere für Zielwegweiser, nur Pfosten mit Verankerung zu empfehlen. Die unterirdische Querverankerung bewirkt, dass sich der Pfosten nicht drehen kann.

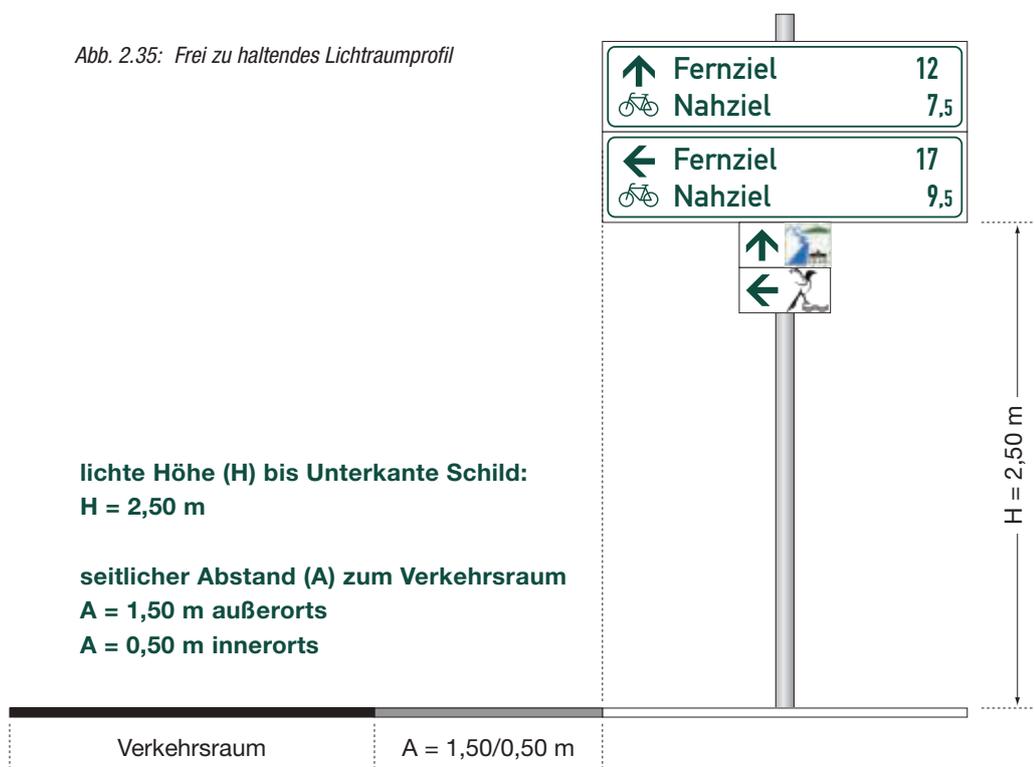
Bei der Montage von mehr als fünf Fahnenwegweisern an einem Pfosten ist ein statischer Nachweis erforderlich. Dieser Fall kann eintreten, wenn die Radverkehrswegweisung an einem Pfosten mit der Objektbeschilderung kombiniert werden soll.

Auch für Pfostenverlängerungen ist die Statik des vorhandenen Pfostens individuell zu prüfen. Verlängerungen sollten nur an Pfosten mit Durchmesser von mind. 76 mm vorgenommen werden. Um das Drehen der Verlängerung durch Windeinwirkung o. ä. zu verhindern, empfiehlt es sich, die Verlängerung zusätzlich mit einem Splint zu sichern.

2.4.2.5 Lichtraumprofil

Bei der Installation der Wegweiser ist stets das frei zu haltende Lichtraumprofil zu beachten. Es empfiehlt sich daher, eine lichte Höhe von 2,50 m umzusetzen. Zudem ist innerorts ein seitlichen Abstand zur Fahrbahn von mind. 0,50 m zu berücksichtigen (Abb. 2.35).

Abb. 2.35: Frei zu haltendes Lichtraumprofil



2.4.2.6 Montage von Fahnenwegweisern

Fahnenwegweiser sind an der kurzen Seite, d. h. als Fahne, zu montieren und beidseitig zu bedrucken. Die Informationen sollten aus allen Richtungen lesbar sein, d. h. auch für Radfahrer, die über Strecken auf einen Knoten treffen, die bislang noch nicht Teil des Radroutennetzes sind.

Für die Installation von Fahnenwegweisern als Fahne hat sich die Verwendung von Rohr-Klemmschellen bestehend aus zwei Schellenhälften bewährt. Sie werden mit Schrauben, Muttern und Unterlegscheiben aus Edelstahl montiert.

Standortspezifische Modifikationen

Aus Gründen der besseren Sichtbarkeit kann es sinnvoll sein, den Fahnenwegweiser von der unmittelbaren Fahrlinie um 1–2 m abzurücken (vgl. Kap. 2.4.2.5). Falls es aus Gründen der eindeutigen Kennzeichnung des Routenverlaufs erforderlich ist, kann der Wegweiser auch bis zu 30 Grad abweichend ausgerichtet werden, so dass der Radfahrer die Wegweiserinhalte noch frühzeitig erkennen kann.

2.4.2.7 Montage von Tabellen- und Zwischenwegweisern

Tabellen- und Zwischenwegweiser werden anders als Fahnenwegweiser einseitig bedruckt und mittig an den Pfosten montiert. Zur Befestigung eines Tabellenwegweisers sollten pro Wegweiser ebenfalls zwei zweiteilige Rohrklemmschellen genutzt werden. Sie werden auf Höhe der Ober- und der Unterkante des Wegweisers montiert, geben dem Wegweiser mehr Halt und schützen ihn vor Vandalismus durch Verbiegen und Verdrehen.

Zudem ist es nicht zulässig, Zwischenwegweiser als Fahnenwegweiser zu montieren.



Abb. 2.36: Unzulässige Montage eines Zwischenwegweisers als Fahnenwegweiser

Tabellenwegweiser werden von oben nach unten betrachtet. Die Schilder werden demnach in der Reihenfolge der Fahrrichtungen geradeaus, Fahrtrichtung links und Fahrtrichtung rechts installiert (vgl. Kap. 2.1.4.5).

Um einen Zwischenwegweiser vandalismussicher zu befestigen, sind auch hier pro Wegweiser zwei zweiteilige Klemmschellen zu empfehlen. Sie werden an der Ober- und Unterkante des Wegweisers in der Rahmenverstärkung des Zwischenwegweisers verhakt. Durch diese doppelte Art der Befestigung werden die Wegweiser z.B. vor Vandalismus durch vertikales Verdrehen und horizontales Knicken geschützt.

2.4.2.8 Kantensichtigkeit

Eine Beschilderung ist dann kantensichtig, wenn das Schild so aufgestellt ist, dass Radfahrer nur die Schildkante, nicht aber die bedruckte Seite betrachten können. Kantensichtigkeit ist für die gesamte Radverkehrswegweisung nicht zulässig.

Wenn beispielsweise ein Fahnenwegweiser an einem Standort nur zwei Richtungen ausweisen soll, müssen diese Richtungen einen Winkel von 180° über- oder unterschreiten, um eine Kantensichtigkeit zu vermeiden.



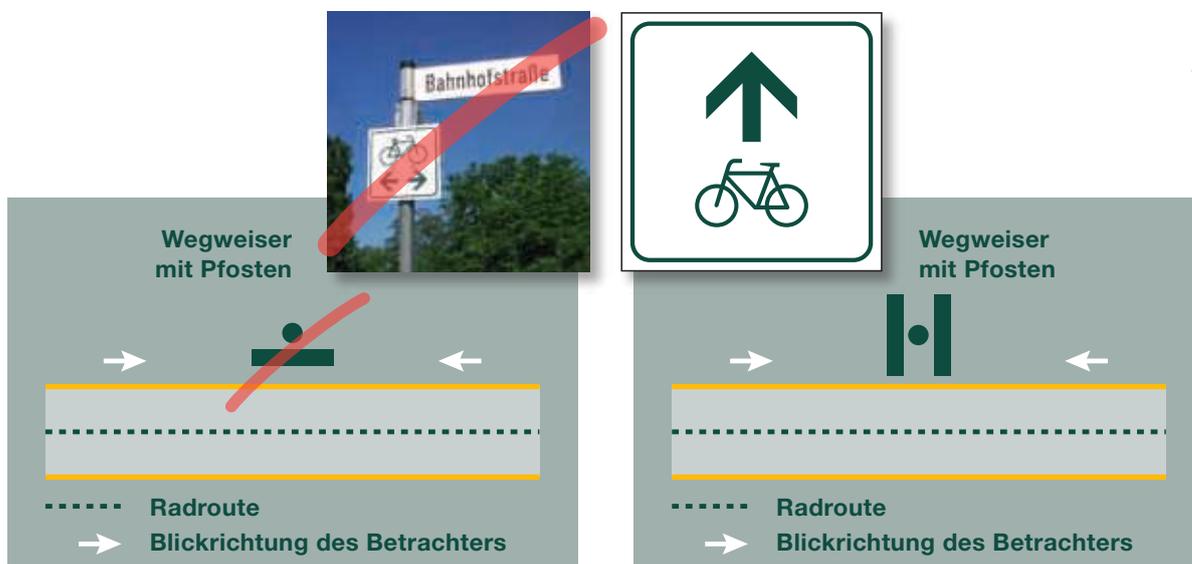


Abb. 2.37: Kantensichtige Beschilderungen sind nicht zulässig!

2.4.2.9 Befestigungen an Leuchten

Zur Befestigung von Wegweisern an Straßenbeleuchtungen (mit Zustimmung des Eigentümers) empfiehlt sich die Befestigung mit Bandschellen. Diese lassen sich individuell entsprechend dem Querschnitt der Leuchte festzurren und gewährleisten so eine sichere und dauerhafte Befestigung.

Das Befestigungsmaterial muss rostfrei sein und den statischen Erfordernissen entsprechen.

2.5 Planungskriterien der Wegweisung und Schnittstellen zu angrenzenden Radverkehrsnetzen

2.5.1 Planungskriterien der Wegweisung

Im Folgenden werden die Entwurfs- und Qualitätskriterien der Radverkehrswegweisung erläutert. Die Kriterien sind (mit evtl. unterschiedlichen Schwerpunkten) auf alle übrigen regionalen und lokalen Radverkehrsnetze übertragbar.

Beschilderungen, die ohne fundierte Netzplanung realisiert werden, entsprechen ggf. nicht den Grundsätzen der HBR Brandenburg (z.B. Kontinuitätsregel).

Planungskriterien

Eine Radverkehrswegweisung muss immer in einem Netzzusammenhang geplant werden. Voraussetzung hierzu bilden eine Netzplanung sowie eine sichere Streckenführung der einzelnen Routen. Die Planung der einzelnen touristischen Radrouten muss in diesen Netzzusammenhang integriert werden.



Netzentwicklung

- Das Radverkehrsnetz verbindet alle bedeutenden Quell- und Zielpunkte und stellt so die Verknüpfung zwischen Alltags- und Freizeitzielen her.
- Der Einbindung von Bahnhöfen kommt eine besondere Bedeutung zu.

Streckenführung

- Bei der Planung von Alltagsrouten steht die Wahl kurzer und direkter Führungen im Vordergrund, während bei der Planung von touristischen Radrouten die Attraktivität des Routenverlaufs höchste Priorität hat.
- Grundsätzlich werden nur Strecken ausgewiesen, die auf alltagstauglichen Wegen sicher erreichbar sind (Radverkehrsanlagen, Tempo 30-Zonen, Wirtschaftswege). Die Radverkehrsbeschilderung auf viel befahrenen Straßen ohne Radverkehrsanlagen (>2.000 Kfz/Tag) ist nicht zulässig. Davon ausgenommen sind unvermeidbare Lückenschlüsse.

Planungsempfehlungen für Streckenführungen

Bei der Auswahl sicherer und komfortabler Streckenführungen empfiehlt es sich, die ERA 1995 sowie die Kriterien der ADFC-Radfernwege-zertifizierung zu berücksichtigen (vgl. Kap. 3.1.4 und Kap. 5.2).

2.5.1.1 Netz- und Wegweisungsplanung

Zur systematischen Planung von Radverkehrsnetzen sollte die Methodik der Zielnetzplanung angewandt werden. Im Folgenden wird ein Überblick über die einzelnen Arbeitsschritte dieser Planungssystematik für Radverkehrsnetze und der darauf aufbauenden Wegweisungsplanung gegeben.

2.5.1.2 Grundlagen der Zielnetzplanung

Die Planungsmethodik der Zielnetzplanung ist unabhängig von der aktuellen Fahrradnutzung. Sie ist darauf ausgerichtet, im Rahmen einer Angebotsplanung, die sich aus der potenziellen zukünftigen Nachfrage ableitet, eine umfassende Potentialabschöpfung der Fahrradnutzung zu erzielen. Folgende Arbeitsschritte sind Bestandteil der Zielnetzplanung:

- Analyse potentielle Quell- und Zielpunkte
- Analyse topographischer und nutzungsbedingter Hindernisse
- Berücksichtigung existenter Routen
- Entwurf eines idealtypischen Netzes von Zielverbindungen

Analyse potentielle Quell- und Zielpunkte

Die Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte für den Radverkehr geht davon aus, dass zwischen bestimmten Quellen und Zielen eine bestehende oder potentielle Nachfrage herrscht, die durch ein fahrradfreundliches Verbindungsangebot abzudecken ist. In diesem Analyseschritt werden deshalb alle potentiellen Ziele und Quellen für den Radverkehr untersucht.



Die Radverkehrsplanung wird hierdurch von Erhebungen der Fahrradbenutzung unabhängig. Der Erhebungsaufwand reduziert sich ohne Verlust an Planungsqualität erheblich, da weder Verkehrszählungen noch kostenintensive Haushalts- oder Nutzerbefragungen notwendig sind. Die Analyse kann fast ausschließlich aus der Ortskenntnis und auf der Grundlage von amtlichen Unterlagen (Kartenmaterial, amtliche Statistiken, Dokumentationen) erarbeitet werden.

Analyse topographischer und nutzungsbedingter Hindernisse

Da die Verknüpfung der Ziele nicht immer problemlos möglich ist, werden zusätzlich die topographischen und nutzungsbedingten Hindernisse für den Radverkehr analysiert. Hier werden alle Hindernisse erfasst, die entweder für den Radverkehr eine unüberwindbare Barriere bilden oder starke Sicherheits- und/oder Komfortmängel bedeuten.

Berücksichtigung existenter Routen

Bereits für den Radverkehr existente Routen müssen erfasst werden und bei der Planung neuer Routen Berücksichtigung finden. In diesem Arbeitsschritt ist aus Gründen der Klarheit der Wegweisung für den Nutzer und zur Vermeidung von Überbeschilderung unbedingt zu prüfen, ob eine Bündelung existenter und neuer Routen auf bestimmten Strecken sinnvoll ist. Diese kann zu einer Verbesserung der Orientierung für den Radfahrer beitragen.

Entwurf eines idealtypischen Netzes von Zielverbindungen

Als Entscheidungsgrundlage zur Integration dieser Planungsanforderungen erfolgt der Entwurf eines idealtypischen Netzes von Zielverbindungen, das die notwendigen Verknüpfungen zwischen Quellen und Zielen auf Grundlage der

- Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte und
 - topographisch- und nutzungsbedingten Hindernisse
- beschreibt.

Dieses idealtypische Netz weist noch nicht die genaue Lage der auszuweisenden Routen aus. Die Zielverbindungen geben einen Korridor als Suchraster vor, der die Ausrichtung der einzelnen Radverkehrsachsen und ihre Zielorientierung definiert. Das idealtypische Netz der Zielverbindungen bildet die Grundlage für die Auswahl der optimalen Route.

2.5.1.3 Netzplanung

Die so definierten Korridore werden daraufhin auf das existente Straßen- und Wegenetz umgelegt. Dort, wo die optimale Route durch nutzungsbedingte oder natürliche Hindernisse nicht durchgehalten werden kann, werden geeignete alternative Wegführungen angeboten. Zur eindeutigen Orientierung ist die Führung beider Fahrrichtungen möglichst über die gleiche Strecke sicherzustellen. Insbesondere Einbahnstraßen sind daher im Hinblick auf die Öffnung für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr zu prüfen.

Erste Ortsbegehung: Überprüfung des Streckenentwurfs vor Ort

Daraufhin ist eine Begehung mit dem Fahrrad des gesamten Netzes erforderlich, um das Netz unter Berücksichtigung der definierten Qualitätskriterien zu überprüfen. Hierbei werden ggf. Defizite der Grobplanung vor Ort aufgedeckt, Vorschläge zu deren Behebung erarbeitet und bei erheblichen Verkehrssicherheits- bzw. Komfortmängeln Routenalternativen entwickelt.



Zusätzlich ist es im Rahmen dieser Befahrung sinnvoll, weitere Parameter aufzunehmen, wie z.B. die vorhandene Wegweisung und die auf ihr aufgeführten Zielangaben. Im Hinblick auf die anstehende Wegweisungsplanung ist es sinnvoll, die vorhandenen Wegweiser und deren Inhalte fotografisch zu dokumentieren.

Abschließender Netzentwurf

Auf Grundlage dieser Überprüfung vor Ort und der Ergänzung des ersten Netzentwurfs um die dort gewonnenen Erkenntnisse erfolgt die Erarbeitung des abschließenden Netzentwurfs.

Abstimmung des Routenverlaufs

In Vorbereitung der abschließenden Festlegungen zum Routenverlauf sollte bereits in diesem Arbeitsschritt der Netzentwurf mit allen am Planungsverfahren Beteiligten (Fachämter innerhalb der Kommunen, Straßenverkehrsbehörde, übrige Baulastträger, Touristiker, Fachbehörden für Wasser- und Naturschutz etc.) sowie den angrenzenden Gebietskörperschaften abgestimmt und die Planung entsprechend angepasst werden.

2.5.1.4 Wegweisung

Für die Umsetzung der Wegweisung sind die in diesem Kapitel beschriebenen Prinzipien grundlegend. Die Planung der Wegweisung erfordert eine Vielzahl von Einzelschritten, auf die im Folgenden eingegangen wird.

2.5.1.5 Zielplanung

Basierend auf dieser abgestimmten Netzplanung erfolgt die Zielplanung. Folgende Aspekte müssen neben den allgemeinen Planungskriterien der Zielplanung Berücksichtigung finden:

- Die Zielangaben bestehen aus einem Fern- und einem Nahziel (vgl. Kap. 2.1.1.1).
- Die Bezeichnung der Fern- und Nahziele sind die Namen von Orten oder Ortsteilen (vgl. Kap 2.1.2.1).
- Touristische Ziele, wie z.B. Sehenswürdigkeiten und Gastgeber, werden durch die Objektwegweisung, die mit der Radverkehrswegweisung kombiniert wird, ausgewiesen (vgl. Kap. 2.8).
- Sofern auf den auszuweisenden Routen bereits auf verschiedenen Teilstücken eine zulässige Wegweisung existiert und diese existenten Wegweiser Bestandteil eines realisierten, d.h. durchgängig ausgewiesenen Netzes sind, muss insbesondere auf die Wegweisungskontinuität geachtet werden (vgl. Kap. 2.1.2.4). Um Systembrüche zu vermeiden, sind diese existenten Fern- und Nahziele in das Radverkehrsnetz zu übernehmen. Dies gilt ebenfalls für die Kilometrierung der Ziele.



Abstimmung der Ziele

Bei der Benennung der Ziele ist es wichtig, lokale und regionale Besonderheiten in die Zielplanung zu integrieren und damit eine den individuellen lokalen Bedürfnissen angepasste Ausweisung der Fern- und Nahziele sicherzustellen. Hierzu ist es sinnvoll, die Ziele mit allen Partnern konsensfähig abzustimmen.

Einbindung vorhandener Radrouten

Die im Rahmen der Erstbereisung erhobenen bestehenden touristischen thematischen Radrouten müssen in das zukünftige Wegweisungssystem eingebunden werden. Da diese zumeist durch unterschiedliche Initiatoren geplant und installiert wurden, ist häufig eine Abstimmung und Harmonisierung der Themenrouten erforderlich. Es ist zu prüfen, ob diese Radrouten durchgängig beschildert sind und gepflegt werden.

2.5.1.6 Planung der Wegweiserstandorte und -inhalte

In der zweiten Bereisung findet die exakte Beschilderungsplanung vor Ort statt.

Zweite Befahrung: Planung der Wegweiserstandorte

Im Rahmen dieses Arbeitsschrittes werden für jeden einzelnen Wegweiser die Detailplanungen, wie z.B. die Benennung des Fern- und Nahziels sowie dessen Kilometrierung, die Routenwegweisung sowie Hinweise zu Bahnhöfen und die Befestigungsart festgesetzt. Zusätzlich ist es sinnvoll, die zukünftige Position von neuen Pfosten bzw. die existenten zu nutzenden Pfosten mittels eines Fotos eindeutig zu erfassen. Zur Vereinfachung des Planungsprozesses sollte die Erarbeitung des Wegweiserkatasters digital erfolgen, so dass in einer Datenbank für jeden Standort Art und Anzahl der erforderlichen Wegweiser einschließlich Beschriftung und Routenwegweisung vorliegen. Eine großformatige Übersichtskarte (Maßstab 1:50.000 oder 1:25.000) zur Lokalisierung der Knoten, ein Lageplan (Deutsche Grundkarte Maßstab 1:5.000) sowie ein digitales Foto sind erforderlich, um eindeutige Anweisungen für die Installation der einzelnen Wegweiser zu vermitteln.

Gestattungsverträge

Verlaufen Radrouten auf privaten Wegen, so ist der Abschluss von Nutzungs- und Gestattungsverträgen notwendig (vgl. Kap. 6.4).

2.5.2 Schnittstellen zu angrenzenden Radverkehrsnetzen

Die Radverkehrswegweisung im Land Brandenburg besitzt umfangreiche Schnittstellen zu den übrigen Verkehrsleitsystemen. Die hierzu vorgesehenen Kombinationsmöglichkeiten werden im Folgenden erläutert.

Um ein grenzübergreifendes Radfahren sicher zu stellen und Wiederholungen zu vermeiden, kommt der detaillierten Abstimmung der Wegweiserinhalte und der Standorte der Wegweiser mit den angrenzenden Gebietskörperschaften eine besondere Bedeutung zu. Radtouristen nehmen administrative Grenzen nicht wahr, sondern erwarten eine fortführende Beschilderung mit einer einheitlichen Systematik.

Lokale und kreisweite Radverkehrsnetze der Anrainer sowie vorhandene Themenrouten müssen bei der Planung neuer Radrouten im Land Brandenburg ebenfalls berücksichtigt werden, um einen harmonischen Übergang in den Verknüpfungsbereichen zu gewährleisten. Falls dies nicht möglich ist, bedürfen die neuen Inhalte/ Kennzeichnungen etc. im Übergangsbereich einer einleitenden Erläuterung.

In den Gesprächen mit den „Nachbarn“ angrenzender administrativer Gebiete sind sowohl die Wegweiserinhalte als auch – standorte abzustimmen. Existente Netze dürfen nicht beeinträchtigt werden.



Abb. 2.38: Konkurrierende Beschilderungen an Landkreisgrenzen





2.6 Ortstafeln

Radverkehrsführungen berücksichtigen nicht nur klassifizierte Straßen, sondern oftmals auch Wirtschaftswege und verkehrsarme Straßen. Da insbesondere Wirtschaftswege oftmals nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben sind, wird an Ortseingängen häufig auf Ortstafeln (VZ 310 und 311 StVO) verzichtet.



Abb. 2.39: Ortseingangsschild

Dort, wo Radwege solche Stellen tangieren, sollte der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises vorgeschlagen werden, zur Verbesserung der Orientierung der Radfahrer eine entsprechende Ortstafel anzuordnen.

2.7 Informationstafeln

Informationstafeln sind Bestandteile der touristischen Leitsysteme und dienen als Orientierungshilfe. Sie sollen Auskunft über die Angebote der Region, des Gebietes oder der Ortschaft, aber z.B. auch über die Sehenswürdigkeiten der Stadt und Umgebung informieren. Ausführlichere Informationen zum Ort, den Sehenswürdigkeiten der Stadt und der Umgebung, aber auch zu Ausflugstipps, den Veranstaltungen und anderen touristischen Einrichtungen sollen hier dargeboten werden. Da sich Touristen zur Nutzung der Informationstafeln beliebig viel Zeit nehmen können, besteht die Möglichkeit, sie umfangreich zu informieren. Somit kommt den Tafeln eine tragende Bedeutung zu. Zudem verdeutlichen sie den Reisenden den Stellenwert des Tourismus in der Region.

Die nachfolgenden Informationen sind den Handlungsempfehlungen für ein einheitliches touristisches Leitsystem (MW 2000) entnommen.



2.7.1 Innerörtliche Gebiets- sowie Bereichs- und Objekttafeln

Entsprechend den „Handlungsempfehlungen für ein landesweit einheitliches Leitsystem im Land Brandenburg“ (MW 2000) sollten auf den Informationstafeln alle Freizeitwegearten kartografisch mit der zugehörigen Infrastruktur abgebildet sein. Eine Beschränkung auf überregionale oder regionale Strukturen ist dabei möglich. Es werden anhand des gewählten Maßstabs Regions-, Gebiets- sowie Bereichs- und Objekttafeln unterschieden, die grundsätzlich alle touristischen Zielgruppen einer Destination informieren sollen und zumeist innerorts installiert werden. Die Vor- und Rückseite einer Informationstafel kann für die Darstellungen genutzt werden.



Abb. 2.40: Informationstafeln in der Stadt Angermünde

Regionstafeln werden zur Darstellung eines Landkreises, eines Reisegebietes oder Großschutzgebietes mit Verkehrsanbindungen, touristischen Wegen und Zielen genutzt. Eine Stadt, ein Wald- oder Seengebiet mit Straßenverzeichnis wird auf Gebietstafeln mit weiteren touristisch relevanten Informationen dargestellt. Hingegen werden Bereichstafeln beispielsweise für die Darstellung eines Ortsteils oder einer Parkanlage genutzt, um den Touristen Informationen des Naherholungsbereiches zu vermitteln. Objekttafeln vermitteln Erläuterungen zu den Sehenswürdigkeiten, an denen sie angebracht sind.

2.7.1.1 Thematische Gliederung der Informationen und äußere Gestaltung

Für die Gestaltung von Gebietstafeln und Bereichstafeln empfiehlt es sich, einen Stadtplan zur Orientierung abzubilden, in dem neben dem aktuellen Standort auch die wichtigsten Sehenswürdigkeiten, die Tourist Info und Parkplatzmöglichkeiten dargestellt sind. Sinnvoll ist es, nähere Auskünfte zur Tourist Info und zu den Sehenswürdigkeiten, die durch das Leitsystem ausgewiesen sind, anzugeben. Darüber hinaus kann auf stumme Stadtrundgänge und Stadtführungen, insbesondere auf thematische Angebote, wie Nachtwächterführungen u.ä. aufmerksam gemacht werden.

Eine strikte Standardisierung der Gestaltung der Informationstafeln ist in den zugrunde liegenden Handlungsempfehlungen nicht gegeben. In Bezug auf ihre Größe und dem verwendeten Material sollte sie dem Standort entsprechen und einheitlich gestaltet sein bzw. sich gegebenenfalls am Corporate Design der Stadt orientieren. Der gepflegte Zustand der Informationstafeln ist grundsätzlich zu gewährleisten.



2.7.1.2 Standorte und Anzahl der Informationstafeln

Die Standorte der Informationstafeln sind so zu wählen, dass sie für Ortsunkundige an gut sichtbaren Stellen leicht auffindbar sind. Den zugrunde liegenden „Handlungsempfehlungen für ein landesweit einheitliches touristisches Leitsystem“ ist zu entnehmen, dass sie in den Eingangsbereichen in einem Planungs- oder Erlebnisraum (an touristischen Schwerpunkten, an Radwegen usw.) aufzustellen sind. Die Anzahl der Informationstafeln hängt von den Gegebenheiten vor Ort ab und muss so gewählt sein, dass Ortsunkundige sowie Touristen außerhalb der Öffnungszeiten der Tourist Info ausreichend informiert werden. Standorte am Bahnhof, an Haupteinfahrtsstraßen, die in die Ortsmitte führen, im Stadtzentrum und an den Knotenpunkten der Freizeitwege sind zu empfehlen.

2.7.2 Informationstafeln für Radtouristen

Im Folgenden werden die durch das Netzwerk „Aktiv in der Natur“ erarbeiteten Gestaltungsvorlagen für radtouristische Informationstafeln beschrieben. Diese Informationstafeln sollen in den Ortschaften, aber auch außerorts an den touristischen Radwegen, an Rastplätzen und Aussichtspunkten aufgestellt werden. Die Layoutvorlagen können kostenfrei vom Netzwerk „Aktiv in der Natur“ bezogen werden.



Abb. 2.41: Beliebige veränderbare Layout-Vorlage der radtouristischen Infotafeln



Dieses modulare System erlaubt es, Informationen auch nur mit einzelnen Modulen darzustellen. Aber auch eine Erweiterung des Informationsangebotes mit weiteren Modulen ist möglich. Anzumerken ist weiterhin, dass diese Informationstafeln bei der Radfernwegzertifizierung durch den ADFC positiv berücksichtigt werden (vgl. Kap. 5.2).

Werden innerorts auf den Informationstafeln keine für Radtouristen relevanten Auskünfte vermittelt, ist es sinnvoll, die radtouristischen Informationstafeln aufzustellen. Aber auch die Nutzung der Rückseiten vorhandener Informationstafeln nach diesen Vorlagen ist möglich. Ist es nicht machbar, diese Varianten zu verwirklichen, sollten die beschriebenen radtouristischen Informationen thematisch gegliedert in die vorhandenen Darstellungen aufgenommen werden.

Eine optimale Lösung ist auf der folgenden Abbildung 2.43 zu sehen: hier können Radtouristen die Informationstafel nutzen, ihr Rad an den vorgesehenen Anlehnbügel stellen und auch rasten.



Abb. 2.43: Vorbildlicher Standort einer Informationstafel der Stadt Prenzlau mit Anlehnbügel für Fahrräder, Sitzgelegenheiten

2.7.2.2 Hinweise zu gastronomischen Betrieben und Reisemöglichkeiten mit der Bahn am Radweg auf radtouristischen Infotafel

Hinweise zu gastronomischen Einrichtungen und zu Beherbergungsbetrieben am Radweg, die maximal 7 km vom Radweg entfernt liegen, ergänzen das Informationsangebot sinnvoll. Besonders fahrradfreundliche bzw. „Bett & Bike“ zertifizierte Betriebe sollten hervorgehoben werden. Für Bett & Bike zertifizierte Betriebe ist hierzu das Logo des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zu verwenden. Informationen zu den nächsten An- und Abreisemöglichkeiten mit der Bahn entlang des Radweges sind zudem hilfreich und werden mit folgendem Piktogramm gekennzeichnet (Abb. 2.44).

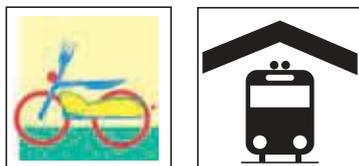


Abb. 2.44: Bett & Bike Piktogramm des ADFCs und Zielpiktogramm zur Kennzeichnung eines Bahnhofs

Das Lokalmodul bietet die Möglichkeit, die nächsten Ortschaften bzw. die nächste Ortschaft vorzustellen und auf die dortigen Angebote aufmerksam zu machen. Die Informationen sind zum einen auf die Sehenswürdigkeiten des Ortes und zum anderen auf die radtouristischen Strukturen zu beziehen. Es sollten möglichst viele für Radtouristen nützliche Hinweise, beispielsweise die Möglichkeiten zur Aufbewahrung der Satteltaschen, zu Fahrradboxen, zu Radstationen sowie zu Fahrradgeschäften dargestellt werden. Vor allem, wenn der Radweg nicht unmittelbar durch die nächste Ortsmitte führt, empfiehlt es sich, auf diesen Informationstafeln am Radweg und an den Rastplätzen auf die nächsten Ortschaften hinzuweisen, um Radtouristen schon im Vorfeld aufmerksam zu machen und ihr Interesse zu wecken.

2.7.2.3 Aktualität und Kontrollen

Um zu gewährleisten, dass die Informationen auf den Informationstafeln aktuell und korrekt sind, sind sie zumindest im zwei Jahres Turnus im Zuge der Kontrollen der Radverkehrsbeschilderung ebenfalls zu berücksichtigen und ggf. zu erneuern. So sind auch Verschmutzungen, Beschädigungen usw. zu beheben (vgl. Kap. 2).

2.8 Ausweisung von touristischen Zielen durch die Objektwegweisung

Ergänzend zur Radverkehrswegweisung wird mit Objektschildern bzw. Objektwegweisern auf touristische Objekte, touristische Bereiche und touristische Leistungsträger hingewiesen. Dazu gehören gastronomische Betriebe, Beherbergungseinrichtungen (Hotels, Pensionen, Gasthäuser), Erholungs- und Freizeiteinrichtungen (Campingplätze, Badeplätze, Rastplätze, Sportplätze, Marinas, etc.) sowie touristische Sehenswürdigkeiten (Museen, Burgen, Kirchen, etc.).

Ebenfalls sollen mit der grünen Objektwegweisung Sehenswürdigkeiten, die in die Tabelle der Sehenswürdigkeiten außerhalb von Ortschaften („Top-Highlight-Liste“) aufgenommen wurden, für den Radverkehr ausgewiesen werden. Diese Möglichkeit entfällt, wenn die Beschilderung der Top-Highlights für den Kfz-Verkehr vom straßenbegleitenden Radweg aus sichtbar ist (Abb. 2.45). Die Sehenswürdigkeiten der Top-Highlight-Liste werden für den Kfz-Verkehr mit einer amtlichen Beschilderung braun ausgewiesen (siehe auch 6.2). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Farbe braun ausschließlich dieser Wegweisung vorbehalten ist.



Abb. 2.45: Zeichen 386 StVO als Hinweis auf touristische „Top-Highlights“

Die Ausschilderung touristischer Objekte an Radwegen, insbesondere an touristischen Radrouten, ist in jedem Fall sinnvoll, da sie:

- eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung im Land Brandenburg haben,
- zur radtouristischen Infrastruktur gehören,
- die Attraktivität der touristischen Radrouten erheblich begründen und
- die Möglichkeit eröffnen, touristische Objekte, die nicht unmittelbar an den Radwegen befindlich sind, für Radtouristen zu erschließen.

Die Ausweisung touristischer Objekte dient zudem der besseren Orientierung, um Suchverkehre auszuschließen und um ungeordnete Beschilderungen zu vermeiden.

In den folgenden Darstellungen wird die Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr und für straßenbegleitende Radwege von der Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr unterschieden. Hintergrund hierfür ist, dass es für erstgenannte Wegweisung eine zu Grunde liegende Richtlinie („Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Aufstellung nichtamtlicher Hinweiszeichen an Bundes-, Landes und Kreisstraßen im Land Brandenburg“) gibt, mit der Objekte vornehmlich für den Kfz-Verkehr ausgewiesen werden. Sie dient auch als Grundlage für die Objektwegweisung auf nicht straßenbegleitenden Radwegen, unterscheidet sich jedoch deutlich, da sie inhaltlich stark an die Ansprüche der Radverkehrswegweisung angepasst wurde (Abb. 2.46).



Abb. 2.46: Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr (links) und für den Radverkehr (rechts)

2.8.1 Objektwegweisungen für den Kfz-Verkehr (und Radverkehr auf straßenbegleitenden Radwegen)



Außerhalb und innerhalb von Ortschaften werden die touristischen Objekte, wie in der „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Aufstellung nichtamtlicher Hinweiszeichen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Land Brandenburg“ vom 24.07.2007 vorgegeben, ausgewiesen. Somit werden touristische Objekte auch für Radfahrer ausgewiesen, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nutzen. An Straßen mit straßenbegleitenden Radwegen, an denen für Radfahrer die Beschilderung der Leistungsträger für den Kfz-Verkehr sichtbar ist, ist keine separate Objektwegweisung zulässig. Den gesetzlichen Grundlagen ist zu entnehmen, dass straßenbegleitende Radwege Teile eines einheitlichen Straßenkörpers sind, die mit einer Straße in Zusammenhang stehen, eine unmittelbare Sichtbeziehung haben und dem Zug der Straße folgen.

Zielangaben auf Objektwegweisern für den Kfz-Verkehr (und Radverkehr auf straßenbegleitenden Radwegen)

Die Inhalte der Beschilderung sind auf ein Mindestmaß an Informationen zum Auffinden des Betriebes zu begrenzen. Für die Objektwegweisung wird der individuelle Name des Betriebes und/oder die Art des Betriebes in Verbindung mit max. zwei schwarz-weiß gestalteten Piktogrammen angegeben. Soll an einem Standort auf mehrere Betriebe der gleichen Art hingewiesen werden, so wird nur die Art der Betriebe angegeben (Abb. 2.46, links). Zusätzliche Informationen und Werbung sind nicht zulässig.

Für die Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr können die folgenden Piktogramme genutzt werden:



Abb. 2.47: Zulässige Piktogramme für die Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr



Zudem können vom Allgemeinen Deutsche Fahrradclub (ADFC) als „Bett & Bike“ zertifizierte Leistungsträger mit dem Bett & Bike Logo (schwarz-weiß) auf allen Objektwegweisern gekennzeichnet werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund sinnvoll, dass die zukünftige Vermarktung der Bett & Bike Betriebe nur noch in Verbindung mit den Radfernwegen umgesetzt werden soll.

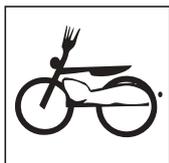


Abb. 2.48: Zulässiges schwarz-weißes Bett & Bike Piktogramm des ADFC

Gestaltung und Standortwahl der Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr (und Radverkehr auf straßenbegleitenden Radwegen)

Die Hinweiszeichen sind entsprechend den Abbildungen zu gestalten (Abb. 2.49). Sie sollen Verkehrszeichen in vergleichbarer Größe entsprechen. Sie haben eine grüne Grundfarbe gemäß DIN 6171-Teil 1 und weiße Schrift sowie ggf. schwarz-weiße Piktogramme. Dabei ist eine einzeilige Beschriftung mit der Schriftgröße 105 mm bzw. in Ausnahmen eine zweizeilige Beschriftung mit der Schriftgröße 84 mm, unter Verwendung der Verkehrsschrift gemäß DIN 1451-Teil 2, umzusetzen.

Eingehendere Informationen, beispielsweise zur Bemessung der Tragekonstruktion, zur Standortwahl sowie zur Antragsstellung, sind der aktuellen Fassung der zu Grunde liegenden Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Aufstellung nichtamtlicher Hinweiszeichen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Land Brandenburg zu entnehmen.



Abb. 2.49: Gestaltung der Objektwegweiser für den Kfz-Verkehr

2.8.2 Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr

An Radwegen, die außerorts separate Wegführungen nutzen, können ebenfalls touristische Objekte ausgewiesen werden (auch touristische Objekte der Top-Highlight-Liste, vgl. Kap. 6.2). Gleiches gilt innerorts mit Zustimmung der zuständigen Gemeinde. Zusätzlich ist das Aufstellen von Vorankündigungen möglich (vgl. Kap. 2.8.3). Da die Dichte der touristischen Objekte, insbesondere der touristischen Leistungsträger, die unmittelbar an den Radwegen liegen, streckenweise sehr gering ist, ergibt sich außerorts die Notwendigkeit der Ausweisung von Leistungsträgern in einem Korridor von sieben km rechts und links vom Radweg. Diese Ergänzung der Radverkehrswegweisung ist grundsätzlich konsequent entsprechend dem Kontinuitätsprinzip (vgl. Kap. 2.1.2.4) umzusetzen. Innerorts ist die Objektwegweisung insbesondere dann sinnvoll, wenn entlang des Radweges keine ausreichende gastronomische Versorgung gegeben ist. In diesem Fall können Leistungsträger, die bis zu 500 m vom Radweg entfernt liegen, ausgewiesen werden.

2.8.2.1 Zielangaben auf Objektwegweisern für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr

Die Inhalte der Beschilderung sind auf ein Mindestmaß an Informationen zum Auffinden des Betriebes zu begrenzen. Für die Objektwegweisung wird der individuelle Name des Betriebes und/oder die Art des Betriebes in Verbindung mit max. zwei schwarz-weiß gestalteten Piktogrammen (zweizeilig) angegeben. Soll an einem Standort auf mehrere Betriebe/Objekte der gleichen Art hingewiesen werden, so wird nur die Art der Betriebe/des Objektes hingewiesen (Abb. 2.46, rechts). Auch hierfür werden dann zwei Zeilen verwendet. Auf einem Objektwegweiser können also zwei Objekte, eins pro Zeile, ausgewiesen werden. Grundsätzlich sollten Objektwegweisungen mit nur einer Zeile vermieden werden. Zusätzliche Informationen und Werbung sind nicht zulässig.

Für die Objektwegweisung für den Radverkehr können die folgenden Piktogramme genutzt werden:

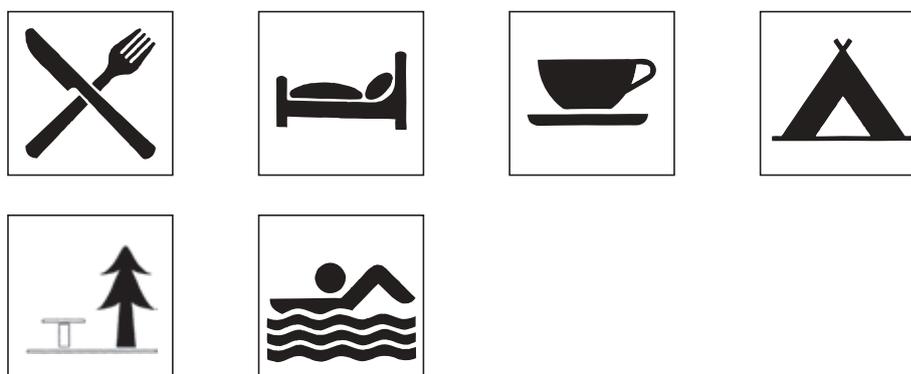


Abb. 2.50: Zulässige Piktogramme für die Objektwegweisung für den Radverkehr

Zudem können auch für den Radverkehr vom ADFC als „Bett & Bike“ zertifizierte Leistungsträger mit dem Bett & Bike Logo (schwarz-weiß) auf allen Objektwegweisern gekennzeichnet werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund sinnvoll, dass die zukünftige Vermarktung der Radfernwege nur noch in Verbindung mit den Bett & Bike Betrieben umgesetzt werden soll.

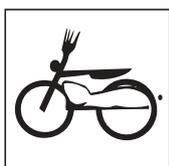


Abb. 2.51: Zulässiges schwarz-weißes Bett & Bike Piktogramm des ADFC

2.8.2.2 Gestaltung der Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr und Integration in die Radverkehrswegweisung

Im Unterschied zur Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr werden für den Radverkehr immer ein ISO-Pfeil verwendet und Entfernungsangaben in Kilometern angegeben (ohne die Angabe der Maßeinheit „km“, vgl. Kap. 2.1.4.3 und 2.1.1.2). Jeweils zwei Piktogramme, die übereinander angeordnet werden, können pro Objektwegweiser verwendet werden (Abb. 2.46). Die Piktogramme sind für die Ausweisung von Gastgebern zu nutzen.

Auch die Objektwegweisung für den Radverkehr hat eine grüne Grundfarbe gemäß DIN 6171 (6023 für retroreflektierende Folien) und weiße Schrift sowie schwarz-weiße Piktogramme. Grundsätzlich sind die Schilder mindestens retroreflektierend Typ 1 gemäß DIN 67521 auszurüsten. Dabei ist i. d. R. eine zweizeilige Beschriftung unter Verwendung der Verkehrsschrift umzusetzen (vgl. Kap. 2.1.4.2). Alle Vorgaben für die Bemaßung und Gestaltung dieser Objektwegweiser sind Kapitel 2.1.4.3 zu entnehmen.

Die Objektwegweisung für den Radverkehr ist grundsätzlich nur in Kombination mit der Zielwegweisung zulässig. Entsprechend der Kontinuitätsregel (vgl. Kap. 2.1.2.4) müssen die einmal in die Beschilderung aufgenommenen touristischen Objekte jedoch bis zum Erreichen des Ziels ausgewiesen werden (vgl. Kap. 2.1.2.4). Hierzu sind folglich gegebenenfalls separate Schilderstandorte notwendig. Wenn der Weg zu einem touristischen Objekt vom Radweg abweicht, ist für den rückkehrenden Radverkehr eine Ziel- bzw. zumindest eine Zwischenwegweisung notwendig.

In Kombination mit Tabellenwegweisern sind insgesamt maximal fünf Schilder (Ziel- und Objektwegweisung) übereinander zulässig. An Fahnenwegweisern können zwei Schilder übereinander, d. h. eine Objektwegweisung pro Richtung, angebracht werden. In dem Fall, dass mit einem Fahnenwegweiser vier Ziele pro Richtung ausgewiesen werden, ist für diese Richtung keine Objektwegweisung möglich (vgl. Kap. 2.1.2.1). Sollen mehr Objekte ausgewiesen werden als mit diesen Vorlagen möglich ist, ist zu prüfen, ob die Zielangaben zusammengefasst werden können (z. B. „Hotels“ u. ä.). Ist dies nicht der Fall, muss eine Auswahl für ein, bzw. zwei touristische Objekte pro Richtung getroffen werden. Dazu sind die unter Kap. 2.8.2.4 angeführten Kriterien hilfreich.



Für die Objektwegweisung sind ausschließlich viereckige Schilderformen (Abb. 2.46, rechts) zu verwenden. Die Schildergrößen der Objektwegweisung sind den in der Region verwendeten Schildergrößen der Zielwegweisung anzupassen und sind entsprechend der Angaben aus Kapitel 2.1.4.3 für die Objektwegweisung an einem Standort einheitlich auszuführen (Schildergröße 1000 mm, 800 mm oder 600 mm). Die für die Radverkehrswegweisung unter Kapitel 2.4. dargestellten Vorgaben und Hinweise für Einsatz und Montage des Leitsystems sind auch für die Objektwegweisung umzusetzen.

Hinsichtlich der Reihenfolge der Wegweiser an einem Pfosten folgt die Objektwegweisung der Zielwegweisung, so dass letztere immer über der Objektwegweisung anzubringen ist (Abb. 2.52 und 2.53).



Abb. 2.52: Kombinierte Fahnen- und Objektwegweisung (oben), Fotos: nicht zulässige Objektwegweisungen



Abb. 2.53: kombinierte Tabellen- und Objektwegweisung (oben),
Fotos: nicht zulässige Objektwegweisungen

Schließlich ist anzumerken, dass die Objektwegweisung in Kombination mit der Zwischenwegweisung nur als Sekundärlösung in zu begründenden Ausnahmefällen anzuwenden ist. Zudem sind für den rückkehrenden Radverkehr von einem Objekt an dem Standort Wegweiser einzurichten, an dem der Weg vom Objekt in die Radroute einmündet (vgl. Kap. 2.4.1).

2.8.2.3 Antragstellung bei der Straßenbaubehörde für die Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr

Angaben zur Antragstellung, Zuständigkeit, Beschaffung, Aufstellung und Unterhalt der Hinweisschilder für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr unterscheiden sich regional sehr stark. Aus diesem Grunde wird an dieser Stelle auf die jeweiligen Landkreise verwiesen, die hierzu sowie zur Umsetzung, Erneuerung, Beseitigung und Aufstellungskosten genaue Angaben machen können.



2.8.2.4 Auswahl der touristischen Objekte für die Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr

Mit der Objektwegweisung können Sehenswürdigkeiten und Gastgeber ausgewiesen werden. Sehenswürdigkeiten, die in die Liste der Sehenswürdigkeiten außerhalb von Ortschaften („Top- Highlight-Liste“) aufgenommen wurden, können durch die Objektwegweisung auf nicht straßenbegleitenden Radwegen für den Radverkehr ausgewiesen werden (vgl. Kap. 6.2). Für die Auswahl der Gastgeber, die durch die Objektwegweisung für den Radverkehr ausgewiesen werden sollen, sind verschiedene Kriterien zu beachten.

Bei der Auswahl von Hotels, Pensionen und anderen Gastgebern, sind solche zu bevorzugen, die:

- durch den ADFC Bike & Bike zertifiziert sind (z. B. Abstellmöglichkeiten),
- über eine fahrradfreundliche Angebotsgestaltung verfügen (z. B. Übernachtung für eine Nacht),
- einen Mittagstisch anbieten sowie
- über moderate, nicht saisonale Öffnungszeiten verfügen.

Sollen Gastgeber, die hinsichtlich der Saisonalität nicht diesen Kriterien entsprechen, ausgewiesen werden, sind die Objektwegweiser außerhalb der Saison unkenntlich zu machen. Zudem ist es sinnvoll, nähere Informationen über die Gastgeber auf den Informationstafeln wiederzugeben (vgl. Kap. 2.7).

2.8.3 Vorankündigungen mit Piktogrammhinweiszeichen

Vorankündigungen sind in der Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr sinnvoll. In Kombination mit Fahnenwegweisern sind sie nicht zulässig. Zur Vorankündigung von touristischen Objekten ist folgende Beschilderung möglich:

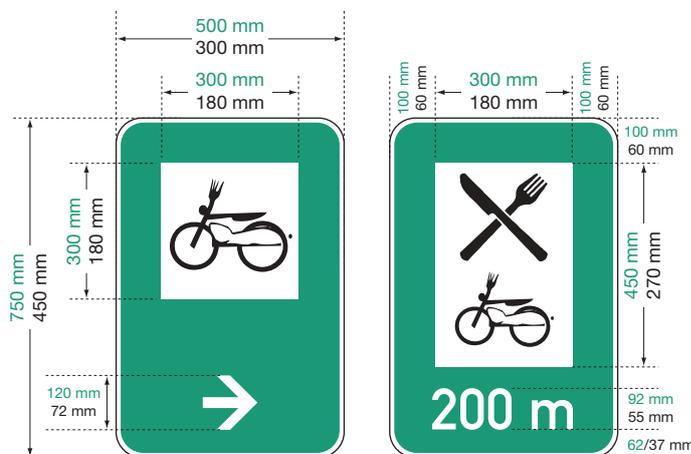


Abb. 2.54: Vorankündigungen eines touristischen Objektes (Maße grün: Kfz-Verkehr, schwarz: Radverkehr)



2.9 Integration der Wanderwegbeschilderung in die wegweisende Beschilderung des Radverkehrs

Die Markierung der Wanderwege im Land Brandenburg beruht auf der am 5.11.1997 vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung veröffentlichten „Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen im Land Brandenburg“, die im August 2001 ergänzt wurde.

Die Brandenburgischen Wanderwege werden durch folgende Wegemarken (Markierungszeichen) ausgewiesen (Stand 08/2001).

Wegart	Wegemarke	Farbgestaltung und Abmessungen
Hauptwanderwege		Lichtblauer Balken (Breite = 33 mm) auf reinweißem Untergrund (Größe = 100 x 100 mm)
Gebietswanderwege		Verkehrsroter Balken (Breite = 33 mm) auf reinweißem Untergrund (Größe = 100 x 100 mm)
Nebenwanderwege	 	Laubgrüner oder rapsgelber Balken (Breite = 33 mm) auf reinweißem Untergrund (Größe = 100 x 100 mm)
	 	Laubgrünes oder rapsgelbes Kreuz (Breite = 33 mm) auf reinweißem Untergrund (Größe = 100 x 100 mm)
Hauptrundwanderwege		Lichtblauer Kreis (Durchmesser = 60 mm) auf reinweißem Untergrund (Größe = 100 x 100 mm)
Gebietsrundwanderwege		Verkehrsroter Kreis (Durchmesser = 60 mm) auf reinweißem Untergrund (Größe = 100 x 100 mm)
Lehrpfade	 	Laubgrüne oder rapsgelbe Diagonale (Breite = 30 mm) von links oben nach rechts unten auf reinweißem Untergrund (Größe = 100 x 100 mm)

Abb. 2.55: Zulässige Wanderwegmarkierungen entsprechend der „Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen im Land Brandenburg“

Sollen an einem Schilderstandort Radwege ausgewiesen und Wanderwege markiert werden, wird die Markierung der Wanderwege in die Radverkehrswegweisung, die die höhere Priorität hat, integriert.



Dabei wird die Wegmarke analog zu den Radroutenlogos unter der Zielwegweisung hinzugefügt. Hinsichtlich der Anordnung bzw. Reihenfolge der Routenlogos und der Wanderwegmarkierung muss letztere den Logos der Radfernwegen folgen. Die Wegmarke wird zusätzlich mit einem Fußgängerpiktogramm gekennzeichnet. Analog wird bei anderen Nutzungsarten verfahren.

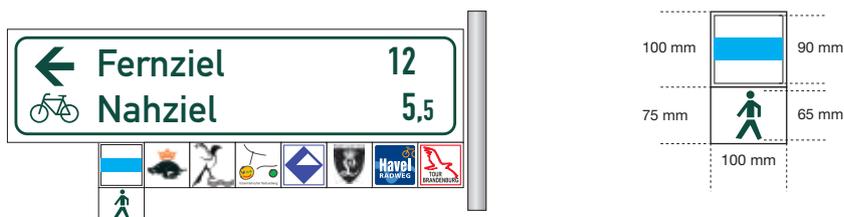


Abb. 2.56: Integration der Wanderwegmarkierung in die Radverkehrswegweisung und Gestaltung des Logos

Soll an einem Standort, an dem alle Radrouten durch „alle Routen“ ausgewiesen werden (vgl. Kap. 3.2.3), auch ein Wanderweg markiert werden, der denselben Weg nutzt, so ist die Wanderwegmarkierung separat zu nennen.



Abb. 2.57: Integration der Wanderwegmarkierung in die Radverkehrswegweisung bei Routenwegweisung mit „alle Routen“ und Verkehrssituation

Stellt sich die Situation wie in Abb. 2.58 dar, so kann die Wanderwegmarkierung und die Radverkehrswegweisung nicht kombiniert werden.

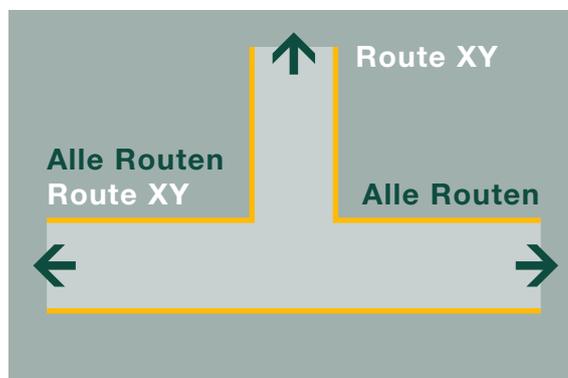


Abb. 2.58: In der dargestellten Verkehrssituation kann die Wanderwegmarkierung nicht in die Radverkehrswegweisung integriert werden

Wenn die Wanderwegmarkierung in die Radverkehrswegweisung integriert wird, ist grundsätzlich zu beachten, dass ein Nahziel gewählt wird, dass für Wanderer (ggf. als „Fernziel“) erreichbar ist.



2.10 Baustellensicherung und Ausweisung von Umleitungen

2.10.1 Baustellensicherung

Aus verschiedenen Gründen, wie beispielsweise Bauabsicherungen, kann es zu Unterbrechungen im Radverkehrsnetz kommen. Bau- und Arbeitsstellen auf Radwegen sollten unabhängig von der Dauer der Maßnahmen entsprechend verschiedener Regelwerke abgesichert werden. Dies ordnet die zuständige Straßenverkehrsbehörde bzw. die Straßenbaubehörde an. So sollten hierzu u. a. die StVO mit ihrer Verwaltungsvorschrift, die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) sowie die „Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ (HAV) berücksichtigt werden. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt demjenigen, der im öffentlichen Straßenraum Maßnahmen ausführt oder ausführen lässt. Diese besteht dann neben derjenigen des Straßenbaulastträgers und der Verkehrsregelungspflicht der Straßenbaubehörde.

Ziel ist es, den Radverkehr auch bei Nacht so zu sichern, dass keine Unterbrechung der Fahrt notwendig ist. Dazu sind entsprechend den Regelwerken auch Baugruben und Hindernisse abzusichern und Übergänge bei Höhenunterschieden zu schaffen.

2.10.2 Ausweisung von Umleitungen

Wenn Störungen im Radverkehrsnetz, die beispielsweise durch Arbeitsstellen verursacht sein können, auftreten, gibt die jeweils gültige „Richtlinie für Umleitungsbeschilderungen“ die rechtlich vorgegebenen Möglichkeiten zur Beschilderung als Gesamtkonzeption wieder. Umleitungen für den Radverkehr können als begrenzte aber auch als ständige Umleitungen notwendig sein.

Vor einer Sperrung bzw. Ausschilderung mit Benutzungsempfehlungen sind die zur Verfügung stehenden, geeigneten, verkehrssicheren Umleitungsstrecken bzw. Streckenverlagerungen zu prüfen. Da sich für die Nutzer eine neue Orientierungssituation ergibt, muss die Umleitungsbeschilderung sorgfältig geplant sein. Sie stellt ein eigenes Beschilderungssystem dar, das nicht in die vorhandene Beschilderung integriert werden darf und für das die gelbe Farbe als Leitfarbe festgelegt ist. Bei der Ausweisung einer Umleitung sind alle Grundregeln, insbesondere die Kontinuitätsregel, zu berücksichtigen (vgl. Kap. 2.1.2.4). Um die vorhandene Beschilderung nicht zu beeinträchtigen, ist die Ausweisung der Umleitungen sparsam umzusetzen. Ergänzende, erläuternde und andere sinnvolle Hinweisschilder zu Umleitungsstrecken werden auf weißgründigen Schildern (Planskizzen) dargestellt.

In der „Richtlinie für Umleitungsbeschilderungen“ werden u. a. nähere Angaben zu den Ausführungsbestimmungen aber auch zum Anwendungsbereich, zur Systematik, Standortwahl und zur Aufstellung gegeben, die in der Praxis umzusetzen sind. Die folgenden Verkehrszeichen sind zur Ausweisung einer Umleitung möglich.



Abb. 2.59: Ausweisung von Umleitungen

2.11 Start- und Zielmarkierungen von Radfernwegen

Um touristischen Radfernwegen einen fassbaren Start- und Zielpunkt zu geben, können innerorts Markierungen installiert werden. Sie sind vor allem für die Vermarktung der Radfernwege wirksam. Es ist sinnvoll, auf diese Markierungen hinzuweisen und attraktive Standorte zu wählen. In Abstimmung mit der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH können in Abhängigkeit von Länge und Bedeutung auch weitere Radrouten Start- und Zielmarkierungen bekommen.



Abb. 2.60: Beispiele für Start- und Zielmarkierungen

Wenn es innerorts einen festgelegten Beginn und ein Ziel des Radfernweges gibt, ist die Markierung dort anzubringen. Wenn beides nicht genau festgelegt ist, ist ein attraktiver Standort im Zentrum zu empfehlen. Grundsätzlich sollten die Start- und Zielmarkierungen für Radtouristen leicht auffindbar und gut sichtbar sein.

Wenn der Beginn oder das Ziel einer Radroute in einem Ort liegen, der mit der Bahn erreichbar ist, kann der Start des Radfernweges am Bahnhof, wie in Kapitel 2.2.2 dargestellt, ausgewiesen werden. Es ist sinnvoll, in Sichtweite der Start- und Zielmarkierung Radverkehrswegweisungen zu installieren.

Liegen Start oder Ziel eines Radfernweges nicht im Land Brandenburg, kann die Installation beispielsweise in Gesprächen mit Organisationen angrenzender administrativer Regionen vorgeschlagen werden.

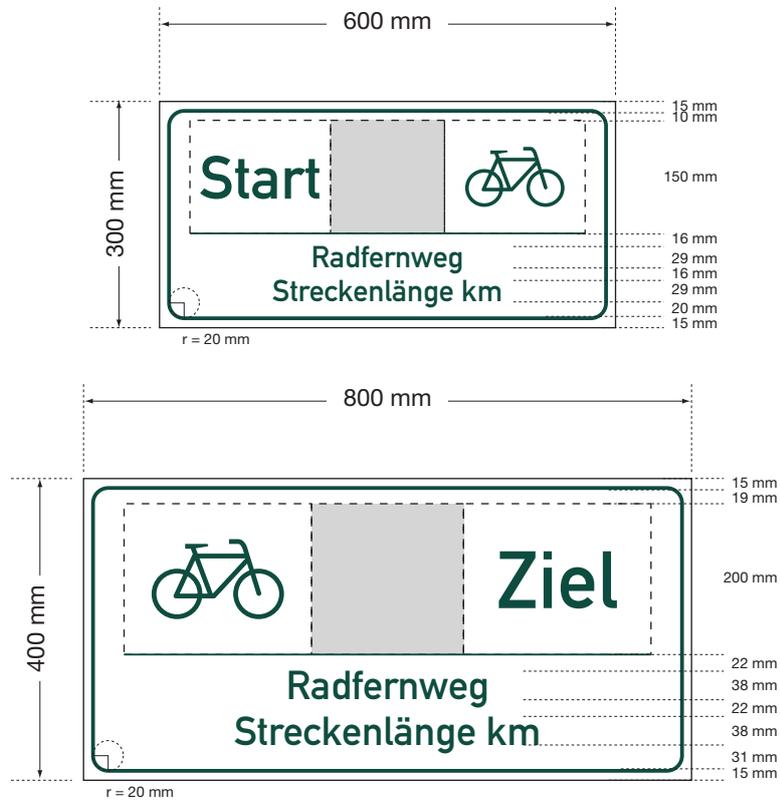


Abb. 2.61: Gestaltung und Bemaßung von Start- und Zielmarkierungen



Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrs- wegweisung

Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung

3



3	Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung	2
3.1	Planung, Bau sowie Finanzierung und Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg	3
3.1.1	Planung, Bau, Finanzierung und Förderung von straßenbegleitenden außerörtlichen Radwegen	3
3.1.2	Planung, Bau, Finanzierung und Förderung von straßenbegleitenden innerörtlichen Radwegen	8
3.1.3	Kommunale Förderung	9
3.1.4	Technische Regelwerke zur Planung von Radverkehrsanlagen	9
3.2	Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg in der Förderperiode bis 2013	11
3.2.1	Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg (2006–2010)	11
3.2.2	Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg	12
3.2.3	Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I)	13
3.3	Förderungen von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg	13
3.3.1	„Entwicklung der Ländlichen Räume Brandenburgs 2007–2013“	14
3.3.2	Richtlinie des Ministeriums für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER	16

3 Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung



Die Ministerien für Wirtschaft, das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung sowie das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz unterstützen auf Grundlage verschiedener Richtlinien und Konzeptionen den Radverkehr im Land Brandenburg. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine Radverkehrswegweisung integraler Bestandteil einer Radverkehrsanlage ist. Dies ist bei der Vergabe von Zuwendungsbescheiden zu berücksichtigen. Die Kosten für die Wegweisung sind somit Bestandteil der Gesamtbaumaßnahme.

Hinsichtlich der Planung, Baulast sowie Finanzierung und Förderung unterscheiden sich die Zuständigkeiten. Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung bzw. der Landesbetrieb Straßenwesen sowie die Kommunen und Landkreise erstellen konkrete Planungen und können als Baulasträger fungieren. Vorhaben werden durch direkte Maßnahmenfinanzierungen umgesetzt.

Das Ministerium für Wirtschaft ist für die Erarbeitung eines touristischen Radwegekonzeptes zuständig. Das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz ist für den ländlichen Wegebau zuständig und unterstützt aber zunehmend auch kleinteiligere Radwegeprojekte und Lückenschlüsse.

Alltags-, Freizeit- sowie touristischer Radverkehr

Die Zuständigkeiten für die Planung, den Bau und die Finanzierung/ Förderung unterscheiden sich auch hinsichtlich der Art des Radverkehrs, an die sich das Vorhaben richtet. Der Radverkehr wird dazu unterteilt in Alltags- und Freizeitradverkehr sowie touristischen Radverkehr.

Alltagsradverkehr

Unter dem Begriff Alltagsradverkehr wird jener Radverkehr zusammengefasst, der mit dem Erreichen alltäglicher Ziele innerhalb von ca. 30 Minuten in Zusammenhang steht. Dazu zählt das Radfahren zum Arbeitsplatz, zur Schule, zu Dienstleistungseinrichtungen und Ähnlichem. Da der Alltagsradverkehr die kürzesten Verbindungen bevorzugt und hauptsächlich straßenbegleitende Radwege an Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen nutzt, sind das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung sowie die Landkreise und Kommunen zuständig.

Touristischer Radverkehr

Der touristische Radverkehr fasst den Ausflugsradverkehr sowie alle Radreisen zusammen, die mit mindestens einer Übernachtung verbunden sind. Hierbei ist das wichtigste Motiv das Radfahren auf touristischen Radwegen unter Vermeidung von straßenbegleitenden Radwegen an Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen. Zuständig sind die Ministerien für Wirtschaft sowie ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz aber auch die Landkreise und Kommunen.



Freizeitradverkehr

Unter dem Begriff Freizeitradverkehr wird jener Radverkehr zusammengefasst, der mit dem Erreichen von Freizeiteinrichtungen in Zusammenhang steht. Ausgehend von einer maximalen Dauer von 45 Minuten für das Erreichen von Freizeitzielen unterscheidet sich der Ausflugsradverkehr in der Dauer von einem halben oder ganzen Tag sowie darin, dass das Radfahren an sich im Mittelpunkt steht. Zuständig sind hier vor allem, unterstützt durch die Ministerien für Infrastruktur und Raumordnung, Wirtschaft sowie ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz, die Landkreise und Kommunen.

3.1 Planung, Bau sowie Finanzierung und Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung plant und baut entsprechend der Bedarfsermittlung außerörtliche straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Innerörtliche straßenbegleitende Radwege werden im Zusammenhang mit dem Ausbau von Ortsdurchfahrten bzw. gemeinsam mit Maßnahmen kommunaler Baulastträger (z. B. beim Gehwegbau) realisiert.

Um die Aufgaben als Planungs- und Infrastrukturressort zu erfüllen, stehen dem Ministerium Landes-, Bundes- und EU-Strukturfondsmittel zur Verfügung. Für die Realisierung von Maßnahmen kann der Einsatz von Fördergeldern aus den europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) unter anteiliger nationaler Kofinanzierung aus Landes- und Bundesmitteln erfolgen. Zudem sind kommunale Förderungen entsprechend dem Entflechtungsgesetz nutzbar.

3.1.1 Planung, Bau, Finanzierung und Förderung von straßenbegleitenden außerörtlichen Radwegen

Die straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen sind integraler Bestandteil des landesweiten Radwegenetzes. Hierfür ist die durch einen Runderlass (Nr. 20/2006) eingeführte „Bedarfsliste für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“ (2006) verbindliche Planungsgrundlage und grundsätzliche Voraussetzung für Investitionsentscheidungen.

Für die Ermittlung und die Rangfolge des Ausbaubedarfs für straßenbegleitende Radwege wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt.

Dazu wurden die Kriterien der vorherigen Bedarfsliste (2000) nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen, die im Rahmen der Untersuchung „Methodik zur Ermittlung des Radverkehrspotentials für straßenbegleitende Radwege des Alltags- und Freizeitverkehrs in Deutschland am Beispiel einer Radverkehrsprognose für das Land Brandenburg“ und der Nutzenansätze erarbeitet wurden, angepasst.



Radwege an Bundes- und Landesstraßen haben nicht nur für den Radverkehr sondern auch für den fließenden Kfz-Verkehr sowie für die Fußgänger positive Wirkungen (Nutzen). Dieser Nutzen wird verschiedentlich betrachtet.

- Vorteile für den vorhandenen Verkehr
 - Erhöhung der Verkehrssicherung (Verminderung der Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle)
 - Trennung der Verkehrsarten (Verbesserung der Verkehrsqualität für Radfahrer, Fußgänger und den motorisierten Verkehr)
- Ermöglichung zusätzlichen Verkehrs (Ausschöpfung von Radverkehrspotentialen) durch attraktive Verbindungen für den
 - Schülerverkehr
 - Berufsverkehr
 - Verkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen (Einkauf, Besuch) sowie
 - Verkehr zu Freizeitzielen
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr

Unterteilung der Bundes- und Landesstraßen in Abschnitte

Für die Bedarfsermittlung wurden alle außerörtlichen Abschnitte im Zuge von Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsstärke von mindestens 2000 Kfz/24h berücksichtigt. In Einzelfällen wurden auch Streckenabschnitte mit weniger als 2000 Kfz/24h berücksichtigt, wenn beispielsweise aufgrund des hohen Schüleraufkommens oder der touristischen Bedeutung ein Bedarf bestehen könnte.

Datengrundlage der Bedarfsermittlung

Datengrundlage für die Ermittlung und Bewertung des Ausbaubedarfs der Radwege waren:

- Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern an Bundes- und Landesstraßen der Jahre 2002, 2003 und 2004,
- Verkehrsstärken aus der Straßenverkehrszählung 2000 (Kfz-Verkehr insgesamt und Schwerverkehrsanteile),
- Angaben zur Ausbildung des Straßenquerschnitts, insbesondere der Fahrbahnbreite, aus der Straßeninformationsdatenbank des Landes Brandenburg,
- Abschnittslängen der Außerortsstrecken für Bundes- und Landesstraßen,
- modelltechnische Berechnung der Radverkehrsbelastung im Alltagsverkehr differenziert nach Wegezwecken und
- Radverkehrspotentiale für die berücksichtigten Streckenabschnitte (ermittelt im Rahmen einer Untersuchung zur Radverkehrsprognose 2005).

Bewertungsmethodik

Für die Bewertungsmethodik wurden die unterschiedlichen Nutzen sowie die Kosten ermittelt, um anschließend ein Nutzen-Kosten-Verhältnis zu berechnen.



Für die Nutzenberechnungen wurden folgende Nutzenarten berücksichtigt:

- Nutzen aus verbesserter Sicherheit für den vorhandenen Verkehr (Berücksichtigung der Unfallkostendichte durch Straßenverkehrsunfälle mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung),
- Nutzen aus Trennung der Verkehrsarten für den vorhandenen Radverkehr (Attraktivitätssteigerung für Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr),
- Nutzen durch Erschließung von Radverkehrspotentialen (Steigerung des Radverkehrsaufkommens am Gesamtverkehrsaufkommen),
- Nutzen für Radverkehr zu Schulstandorten (Erhöhung der Radverkehrsnachfrage bei Realisierung eines Radweges um 50 %),
- Nutzen für Radverkehr zu Arbeitsstätten (Erhöhung der Radverkehrsnachfrage bei Realisierung eines Radweges um 20 %),
- Nutzen für Radverkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen (Erhöhung der Radverkehrsnachfrage bei Realisierung eines Radweges um 20 %),
- Nutzen für Radverkehr zu Freizeitzielen (Radfahren als Freizeitaktivität, Erhöhung der Radverkehrsnachfrage bei Realisierung eines Radweges um 50 %),
- Nutzen für touristischen Radverkehr (Radfahren als Freizeitaktivität für Ausflüge und Reisen).

Dem pro Jahr berechneten Nutzen wurden die auf ein Jahr bezogenen Baukosten und Unterhaltungskosten gegenübergestellt. Für einen zwei Meter breiten Radweg an Außerortsstraßen wurden Bauausgaben in Höhe von $KB = 90.000 \text{ €/km}$ (Bau- und Grunderwerb) und laufende Kosten für den Unterhalt der Radwege von 600 €/a angesetzt. Für einen Abschnitt ergeben sich damit auf ein Jahr bezogene Baulastträgerkosten von $5.768,70 \text{ €}$.

Das aus dem Quotienten der Nutzen und den jährlichen Baulastträgerkosten ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis ist ein geeignetes Maß für die Erstellung einer Prioritätenliste des Ausbaubedarfs von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen. Je größer das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist, desto größer ist der Nutzen und umso höher die Dringlichkeit des Vorhabens.

Für alle Streckenabschnitte wurden im Folgenden die Nutzen-Kosten-Verhältnisse berechnet. Die Nutzen-Kosten-Verhältnisse wurden in mehreren Abstimmungsgesprächen mit den Kreisen diskutiert. Im Nachgang wurden die abgeleiteten Informationen und Ergänzungen in die Datengrundlage eingearbeitet. Die nachfolgende Tabelle gibt die Längen und Baukosten in Abhängigkeit vom Nutzen-Kosten-Verhältnis wieder. Als „indisponibel“ werden solche Streckenabschnitte bezeichnet, an denen ein straßenbegleitender Radweg existiert oder die Planungen für einen Radwegebau zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung schon soweit vorangeschritten sind, dass dieser nicht mehr in Frage gestellt wird.

Liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1, besteht derzeit keine Bauwürdigkeit. Je höher dieser Faktor ist, umso dringlicher besteht die Notwendigkeit eines straßenbegleitenden Radweges. Die Finanzierungsmittel zur Realisierung werden somit auf Streckenabschnitte mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen konzentriert.



Straßenklasse			indisponibel*	Nutzen-Kosten-Verhältnis					Summe
				> 4,0	2,0 - 4,0	1,5 - 2,0	1,0 - 1,5	< 1,0	
Bundesstraßen	Länge	km	140,3	50,9	114,0	137,2	339,4	465,2	1.247,0
	Kosten	Mio. €	12,6	4,6	10,3	12,3	30,5	41,9	112,2
	Anteil	%	11,3%	4,1%	9,1%	11,0%	27,2%	37,3%	100,0%
Landesstraßen	Länge	km	111,8	84,8	215,4	221,4	414,0	465,8	1.401,3
	Kosten	Mio. €	10,1	7,6	19,4	19,9	37,3	41,9	126,1
	Anteil	%	8,0%	6,1%	15,4%	15,8%	29,5%	33,2%	100,0%
Summe	Länge	km	252,1	135,7	329,4	358,5	753,3	931,0	2.760,1
	Kosten	Mio. €	22,7	12,2	29,6	32,3	67,8	83,8	248,4
	Anteil	%	9,1%	4,9%	11,9%	13,0%	27,3%	33,7%	100,0%

* indisponibel sind Maßnahmen, die in der Planung bereits sehr weit fortgeschritten sind

Abb. 3.1: Längen und Baukosten in Abhängigkeit vom Nutzen-Kosten-Verhältnis

In den folgenden Diagrammen sind die Bewertungsergebnisse für Bundes- und Landesstraßen differenziert nach den Landkreisen sowie der Radwegebestand und der Anteil der Streckenlängen dargestellt, die keiner Bewertung unterzogen wurden (indisponible Strecken).

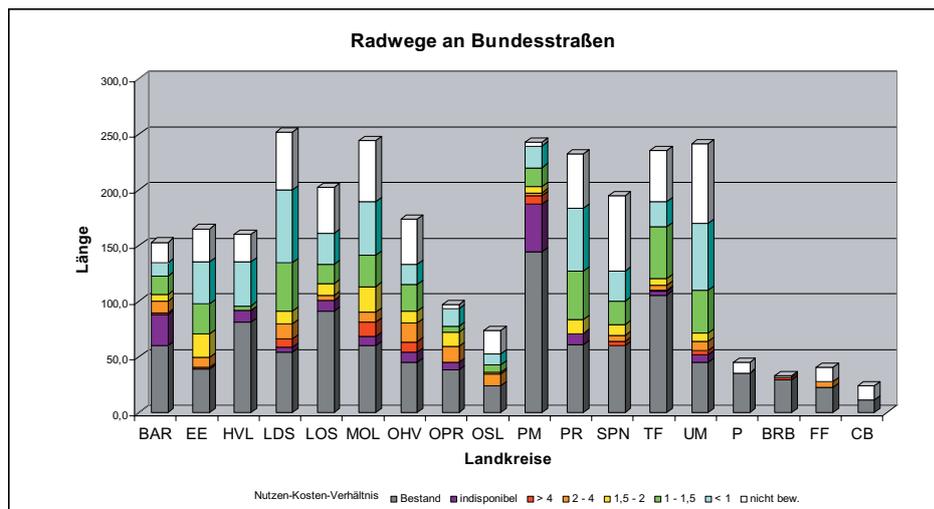


Abb. 3.2 Bewertungsergebnisse für die Bundesstraßen differenziert nach Landkreisen (Stand 2006)

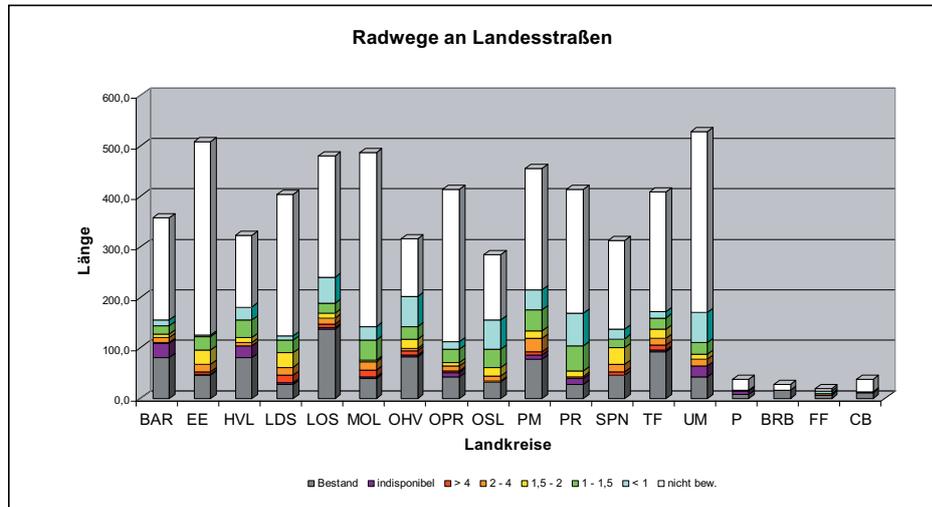


Abb. 3.3: Bewertungsergebnisse für die Landesstraßen differenziert nach Landkreisen (Stand 2006)

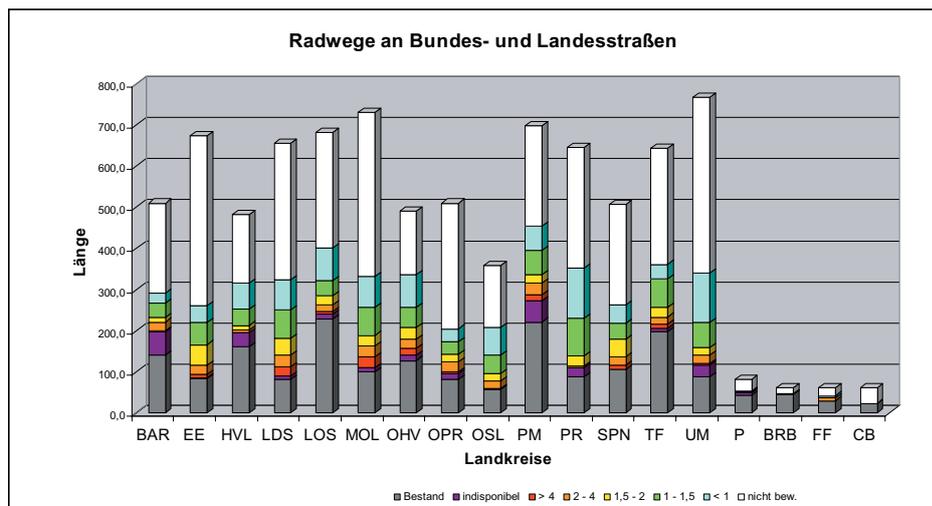


Abb. 3.4: Bewertungsergebnisse für Bundes- und Landesstraßen zusammengefasst differenziert nach Landkreisen (Stand 2006)

Umsetzung des Bedarfs

Die Bundes- und Landesstraßenmaßnahmen des ersten 5-Jahreszeitraumes (2007–2011) sind im Projektprogramm des Landesbetriebs Straßenwesen enthalten und sind entsprechend der in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden Mittel finanziell untersetzt. Der Stand der Maßnahmenumsetzung wird jährlich geprüft. Nach Ablauf des 5-Jahreszeitraumes werden die Bewertungskriterien aktualisiert und die Bedarfsliste überarbeitet.

3.1.2 Planung, Bau, Finanzierung und Förderung von straßenbegleitenden innerörtlichen Radwegen



Für die Realisierung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen in Ortslagen dient die Bedarfsliste „Ausbaubedarf für Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“ (MIR 02/2004). Grundlage dieser Bedarfsliste ist, ähnlich der Bedarfsliste für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen, ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren mit Nutzen-Kosten-Vergleich.

Die Dringlichkeit des Ausbaus der Ortsdurchfahrten ergibt sich auch hier aus der Gegenüberstellung aus monetarisierten Wirkungen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt und den dafür erforderlichen, auf ein Jahr bezogenen, Kosten. Mit Hilfe dieser Nutzen-Kosten-Verhältnisse wurde die Prioritätenliste des Ausbaubedarfs der Ortsdurchfahrten inkl. der erforderlichen Radverkehrsanlagen erstellt.

Innerorts gibt es folgende finanzierungsrelevante Radverkehrsführungen zu beachten:

Baulastträger Straße

- auf der Fahrbahn,
- als Schutzstreifen,
- als Radfahrstreifen,
- als separater Radweg,
- als gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg.

Eine Besonderheit ist die Finanzierung von gemeinsamen Geh- und Radwegen an Bundes- und Landesstraßen. Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungsregelungen müssen die jeweiligen Flächen differenziert betrachtet werden. Gemeinsame Geh- und Radwege an Bundesstraßen werden hinsichtlich Gehweg- und Radweganteil getrennt finanziert (Gehweganteil von Kommunen und Radweganteil vom Bund). Bei getrennten Geh- und Radwegen trägt der Bund den finanziellen Anteil für den Radweg und die Kommune den Anteil für den Gehweg. Gemeinsame Geh- und Radwege an Landesstraßen sind durch die Kommunen zu finanzieren. Bei getrennten Geh- und Radwegen zahlt das Land den Anteil für den Radweg und die Kommune den Anteil für den Gehweg. Bei der Ermittlung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse werden die Kosten der Gehwegflächen nicht einbezogen. Kommunen treten als Baulastträger für Fahrradstraßen und Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, auf.



Abb. 3.5: Beispiel für: Radverkehrsführung auf einem Schutzstreifen (oben links), auf einer Fahrradstraße (oben rechts) sowie auf gemeinsamen (unten links) und getrennten Radwegen (unten rechts)

3.1.3 Kommunale Förderung

Entsprechend der „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg – Teil kommunaler Straßenbau“ (2007) sind Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden möglich. Ergänzend dazu können aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE) auf Grundlage des jeweils gültigen Operationellen Programms Mittel gewährt werden. Somit kann der Bau, Ausbau sowie die Grunderneuerung kommunaler Straßen und Brücken gefördert werden. Neben verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen oder Zubringern, besonderen Fahrspuren für Omnibusse usw. können auch selbständig geführte Radwege, die überwiegend dem Alltags- und Freizeitverkehr dienen, finanziert werden.

3.1.4 Technische Regelwerke zur Planung von Radverkehrsanlagen

Die Planung von Radverkehrsanlagen erfolgt auf der Grundlage von verschiedenen Bundes- und Landesregelwerken.



Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST), Ausgabe 2006

Die FGSV, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, hat die Richtlinien im Juni 2007 veröffentlicht. Die Richtlinien behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Innerortsstraßen einschließlich Radverkehrsanlagen.

Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)

Die Richtlinien untergliedern sich in verschiedene Teile: die Netzgestaltung (RAS-N), die Linieneinführung (RAS-L), den Regelquerschnitt (RAS-Q), die Straßenentwässerung (RAS-Ew) und die Landschaftspflege (RAS-LP). In den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen werden Planungsgrundsätze für Radwege im Außerortsbereich dargestellt. Derzeit befinden sich die Richtlinien in Überarbeitung und werden zukünftig als „Richtlinien für Landstraßen (RAL)“ herausgegeben.

Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Brandenburg (OD-Leitfaden Brandenburg 2001)

Der Leitfaden gibt Hinweise zur Gestaltung, Funktion und Verkehrssicherheit in Ortsdurchfahrten unter Berücksichtigung der Besonderheiten in Brandenburg. Der OD-Leitfaden 2001 befindet sich derzeit in Überarbeitung.

Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg (GS-Leitfaden)

Der GS-Leitfaden ist eine Arbeits- und Orientierungshilfe für den Bereich der Erschließungsstraßen in Brandenburg.

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 1995)

Die ERA wurden in Kooperation der FGSV sowie der Beratungsstelle für Schadensverhütung des Verbandes der Schadensversicherer erarbeitet. Die Empfehlungen sollen die Planung, den Entwurf sowie den Betrieb insbesondere von innerörtlichen Radverkehrsanlagen unterstützen.

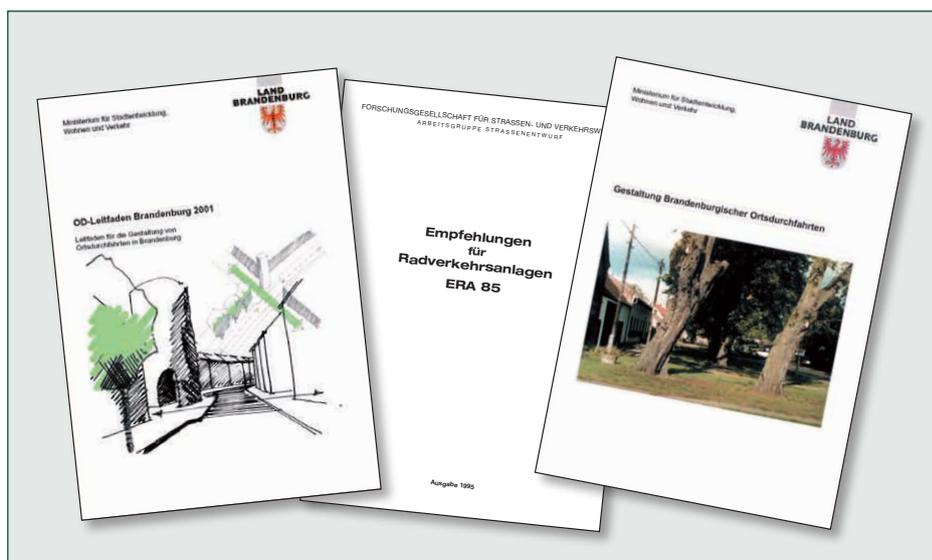


Abb. 3.6: D-Leitfaden, Gestaltung von Ortsdurchfahrten und ERA

3.2 Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg in der Förderperiode bis 2013



Das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg konzipiert und fördert den Bau von Radwegen auf Grundlage der Landestourismuskonzeption, der Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus und entsprechend den jeweils geltenden Richtlinien zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I).

3.2.1 Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg (2006–2010)

Die „Tourismuskonzeption“ enthält die Entwicklungsziele des Tourismus für das Land Brandenburg und entsprechende Handlungsfelder (Abb. 3.8). Diese Handlungsfelder sind durch konkrete Maßnahmen untersetzt. Im Mittelpunkt stehen die Entwicklung und Vermarktung von zielgruppengerechten und kundenorientierten Angeboten, um langfristig im nationalen und internationalem Maßstab wettbewerbsfähig zu sein.

Die Entwicklung zielt auf thematische Marktsegmente wie dem Erholungs- und Naturtourismus, dem Aktivtourismus (Rad-, Wasser-, Wandertourismus), dem Kulturtourismus, dem Gesundheits- und Wellnesstourismus sowie dem Tagestourismus. Im Vergleich der Zielgruppen kommt den Aktivtouristen, insbesondere den Rad- und Wassertouristen, im Land Brandenburg nicht zuletzt aufgrund seiner naturräumlichen und topographischen Ausstattung die größte Bedeutung zu.

In der Konzeption wird die bereits heute vorhandene und künftig auszubauende Ausrichtung des Tourismus anhand dreier Säulen (Abb. 3.7) beschrieben, um die Positionierung und die entsprechenden Strategien der Tourismuspolitik zu verdeutlichen.

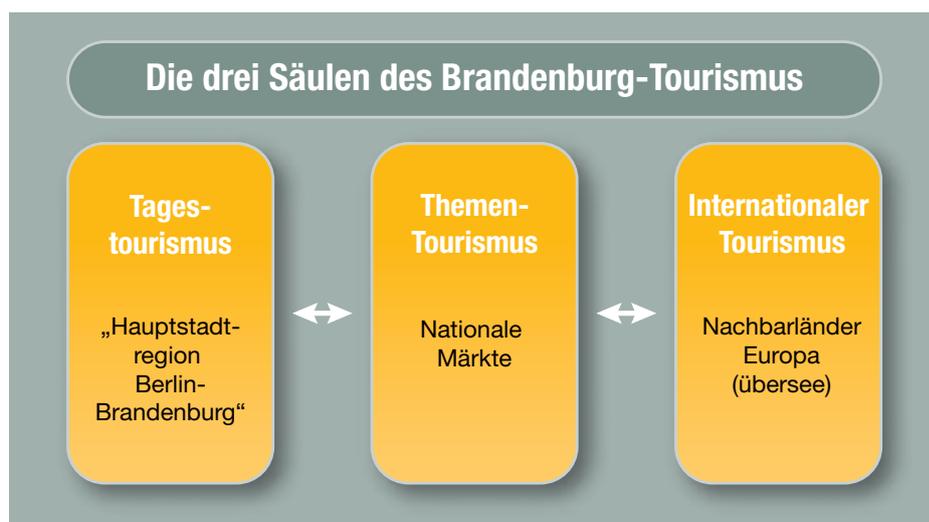


Abb. 3.7: Die drei Säulen des Brandenburg-Tourismus



Die Ziele der Tourismuskonzeption sollen durch fünf Handlungsfelder (Abb. 3.8) mit konkreten Maßnahmen bis 2010 erreicht werden. Im Zusammenhang mit der weiteren Professionalisierung der Themen- und Produktentwicklung sind für den Radtourismus u. a. Maßnahmen hinsichtlich der einheitlichen Beschilderungen der Radwege, der Produktentwicklung an den Routen und der Ausrichtung der Gastgeber auf Radtouristen gefordert.

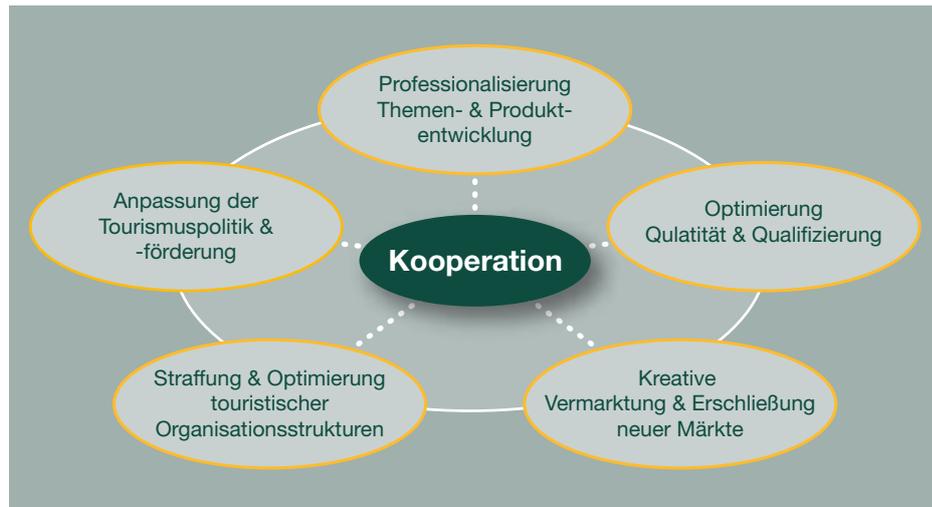


Abb. 3.8: Die fünf Handlungsfelder

3.2.2 Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg

Die 2007/08 evaluierten Handlungsempfehlungen geben die weiteren Entwicklungsziele für die Ausgestaltung eines vermarktungsfähigen touristischen Radwegenetzes vor. Analog der Landestourismuskonzeption werden Handlungsfelder beschrieben, die Akteure, Zeithorizonte und Prioritäten enthalten. Dabei stehen insbesondere die

- Vervollständigung der Radfernwege,
- Optimierung der Pflege und Instandhaltung der Radfernwege,
- Vereinheitlichung der Beschilderung,
- Ausbau des Serviceangebots,
- Kreative Produktentwicklung und
- Weiterentwicklung der Vermarktung

im Mittelpunkt der Handlungsempfehlungen.

Für die nachstehend aufgezählten neun ausgewiesenen überregionalen Radwege erfolgte bereits die Einschätzung des Standes auf Grundlage der Radfernwegezertifizierungskriterien des ADFC (vgl. Kap. 5.2) durch das Netzwerk „Aktiv in der Natur“:

- Oder-Neiße Radweg,
- Spreeradweg,
- Radweg Berlin-Usedom-Wollin-Stettin,



- Radweg Berlin-Kopenhagen,
- Europaradweg R1,
- Elberadweg,
- Oder-Havel-Radweg
- Gurkenradweg
- Tour Brandenburg

Hierzu werden in der Konzeption die Methodik und die Bewertungskriterien dargestellt. Anschließend werden zum einen die Bewertungsergebnisse der einzelnen Kriterien für die verschiedenen Radwege gegenübergestellt und praxisnahe Handlungsempfehlungen abgeleitet. Für die noch nicht zertifizierten Radfernwege, wie die Radrouten durch die historischen Stadtkerne, sind Handlungsempfehlungen zu entnehmen.

3.2.3 Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I)

Grundsätzlich können nur Fördermittel für die in der Evaluierung enthaltenen Radwege der Priorität A-C ausgereicht werden. Die konkreten Förderbedingungen sind den jeweils geltenden Richtlinien zu entnehmen. Hier kommt die Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I) zur Anwendung.

Zurzeit sind die Radwege förderfähig, die Bestandteil der Landestourismuskonzeption bzw. der „Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg“ (vgl. Kap. 3.2.1 und 3.2.2) sind.

Die Zuwendung wird gegenwärtig als Anteilsfinanzierung in Form eines Zuschusses an den Träger der Infrastrukturmaßnahme gezahlt. Der derzeitige Fördersatz, der von Richtlinie zu Richtlinie variieren kann, beträgt derzeit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten der Maßnahme. Zukünftig werden die im Kapitel 3.1.1. genannten Richtwerte die grundsätzliche Berechnungsgrundlage für die Bestimmung der förderfähigen Kosten sein. Die Internetfundstelle der aktuellen Richtlinie: www.ilb.de.

3.3 Förderungen von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg

Das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg fördert die Realisierung von Radwegen in Zusammenhang mit dem Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007–2013 sowie der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes. Grundlage zur Umsetzung auf Landesebene ist die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER“ (11/2007). Für die Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen stehen Mittel der EU, des Bundes und des Landes zur Verfügung.

3.3.1 „Entwicklung der Ländlichen Räume Brandenburgs 2007–2013“

Die europäische Kommission hat den „Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007–2013“ im Juli 2007 gebilligt. Mit diesem Programm stehen der Region Brandenburg bis 2013 Mittel für die Entwicklung der ländlichen Regionen zur Verfügung, die über den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung der Ländlichen Räume (ELER) bereitgestellt werden.

Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007–2013

In diesem Entwicklungsplan werden zu Beginn Stärken und Schwächen des Landes Brandenburg hinsichtlich sozio-ökonomischer Kriterien analysiert. Diese Betrachtung bildet die Ausgangssituation für eine SWOT- Analyse. Sie berücksichtigt verschiedene Themenbereiche, die den Förderaspekten des ELER entsprechen. Im Anschluss werden folgende Ziele bzw. Förderschwerpunkte der ländlichen Entwicklungspolitik für Brandenburg und Berlin abgeleitet:

1. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft durch Förderung der Umstrukturierung, der Entwicklung und der Innovation
2. Verbesserung der Umwelt und der Landschaft durch Förderung der Landbewirtschaftung
3. Verbesserung der Lebensqualität in ländlichen Räumen und der Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft
 - Ländlicher Tourismus
 - Dorferneuerung und Dorfentwicklung
4. LEADER

Die Maßnahmenswerpunkte 3 und 4 sind hinsichtlich der Radverkehrsförderung von Bedeutung. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in ländlichen Räumen und der Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft beziehen sich u. a. auf die Förderung der Schaffung einer Erwerbsbasis außerhalb der Landwirtschaft. Dabei sollen zukunftsfähige Branchen im ländlichen Raum gestärkt werden, um eine dauerhafte wirtschaftliche Basis gewährleisten zu können. Dabei steht auch der Tourismus als Branchenkompetenzfeld im Vordergrund.

Die im Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007–2013 genannten vier festgelegten Förderschwerpunkte entsprechen der Verordnung des ELERs. Für die praktische Umsetzung wurde der LEADER-Ansatz gewählt. Die Landesregierung wählte diejenigen LEADER-Programme aus, die die Landesstrategie zur Förderung regionaler Wachstumskerne und Branchenkompetenzfelder am besten umsetzen.

Die Möglichkeit der Kofinanzierung im Rahmen des Gesetzes über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ begründet den Zusammenhang zwischen europäischer und nationaler Förderpolitik zur Entwicklung der Landwirtschaft und des ländlichen Raumes.





Der LEADER-Ansatz ist methodisch geprägt. Das Maßnahmenbündel besteht vordergründig in der Förderung der regionalen Kooperation über lokale Arbeitsgruppen (LAG) und Regionalmanagement sowie innovativen Projekten. Hierzu sind lokale öffentlich-private Partnerschaften zu gründen. Mit einer Ausschreibung der Landesregierung wird ihnen die Möglichkeit gegeben, sich mit einer lokalen Entwicklungsstrategie für eine abgegrenzte LEADER-Region bewerben zu können. In diesen Entwicklungsstrategien spielt der Radwegebau oftmals eine bedeutende Rolle. Aus allen Konzepten werden max. 15 ausgewählt und durch eine Begleitausschuss bestätigt.

Im Land Brandenburg gibt es 14 LEADER-Regionen, deren Entwicklungsmaßnahmen gefördert werden. Dabei vergibt das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg die Mittel der EU und kontrolliert die zweckgebundene Verwendung. Innerhalb der inhaltlichen Schwerpunktsetzung in den 14 LEADER-Regionen spielt der Radwegebau oftmals eine bedeutende Rolle.

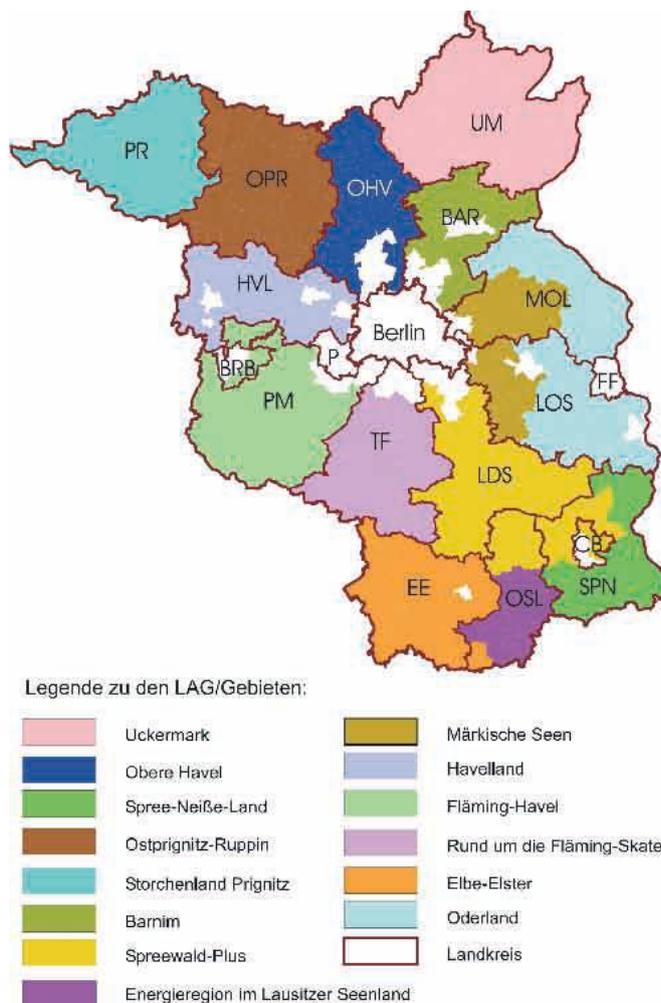


Abb. 3.9: Die LEADER-Regionen im Land Brandenburg

3.3.2 Richtlinie des Ministeriums für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER



Diese Richtlinie bildet in der jeweils aktuellen Fassung die Grundlage zur Umsetzung des „Entwicklungsplans für ländliche Gebiete 2007–2013“ sowie der Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der Agrarstruktur und Küstenschutz“ im Land Brandenburg. So gewährt das Land Brandenburg, auf Grundlage verschiedener Verordnungen und Maßgaben, Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung der ländlichen Räume als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturräume.

Als Maßnahmen der wirtschaftlichen Entwicklung zur Erhaltung oder Schaffung von Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten können

- die Unterbringung von Feriengästen sowie qualitätsverbessernde oder saisonverlängernde Maßnahmen (z.B. Bett & Bike),
- der Ausbau von kleinen touristischen Infrastruktureinrichtungen etc. gefördert werden.

Im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung ist die „wirtschaftliche Entwicklung zur Erhaltung oder Schaffung von Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten“ von Bedeutung. Der Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins sieht jedoch eine Abgrenzung zum Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) vor. In Abstimmung der Fonds wurde aus diesem Grunde ein Ausschluss der Förderung überregionaler Radwege in der Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER vorgenommen. Auch die LEADER-Regionen sind angehalten sich an diese Vorgabe zu halten.

Folgende Zuwendungsvoraussetzungen gelten entsprechend der Richtlinie:

- Für Maßnahmen der wirtschaftlichen Entwicklung, der Gestaltung ländlicher Orte und der Infrastruktur darf die Einwohnerzahl der jeweiligen ländlich geprägten Orte 10.000 nicht übersteigen. Die Ortsteile und bewohnten Gemeindeteile müssen die typischen Merkmale eines Dorfes aufweisen, d.h. erhaltenswerter ursprünglicher Ortskern mit dörflichem Charakter und räumliche Trennung vom städtischen Siedlungsbereich mit einer relativen Eigenständigkeit im Hinblick auf Anlagen bzw. Einrichtungen der Infrastruktur.
- Grundlage der Förderung von Maßnahmen nach dieser Richtlinie sind grundsätzlich die gebietsbezogenen lokalen Entwicklungsstrategien (GLES) der LEADER-Regionen.
- Maßnahmen des ländlichen Tourismus sollen in Einklang mit den in den „Grundsätzen zur weiteren Ausgestaltung des Tourismus im Land Brandenburg“ (Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg) definierten Entwicklungszielen stehen.
- Für Maßnahmen, die im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ oder anderer Förderprogramme einschließlich Strukturfondförderung gefördert werden können, ist eine Förderung nach dieser Richtlinie ausgeschlossen.

Zuwendungsempfänger für Maßnahmen des Ausbaus von touristischen Infrastruktureinrichtungen können Gemeinden und Gemeindeverbände sowie natürliche Personen, juristische Personen und Personen des öffentlichen Rechtes sein. Zu beachten ist, dass natürliche Personen und juristische Personen des privaten Rechts nur Zuwendungsempfänger dieser Maßnahmen sein können, wenn die Infrastruktureinrichtungen uneingeschränkt der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und im Fall von Wegebau dem Schluss von Lücken in Wegenetzen dienen.

Die Anträge sind vollständig und formgebunden beim Landesamt für Verbraucherschutz, Landwirtschaft und Flurneuordnung zu stellen (vgl. Kap. 6.4).



Rechtsrahmen und Rechtsbeispiele



Rechtsrahmen und Rechtsbeispiele 4



4	Rechtsrahmen und Rechtsbeispiele	2
4.1	Verkehrssicherungspflicht	2
4.1.1	Gesetzliche Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht	2
4.2	Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen und -wegweisung	5
4.2.1	Gesetze und Paragraphen	5
4.2.2	Wegweisung hat keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht	6
4.2.3	Sichtfahrgebot	7
4.2.4	Sorgfaltspflicht des Radfahrers	7
4.2.5	Kontrollen	7
4.3	Nutzungs- und Gestattungsverträge	9
4.4	Beispiele aus der Rechtspraxis	9
4.4.1	Gesetze und Paragraphen	9
4.4.2	Rechtsbeispiele	11



4 Rechtliche Rahmenbedingungen der Radverkehrswegweisung

Das folgende Kapitel geht auf die bei der Standardisierung der Radverkehrswegweisung zu berücksichtigenden rechtlichen Rahmenbedingungen und damit verbundenen Pflichten ein. Grundlage hierzu sind die jeweils aktuellen Gesetzesfassungen, die sich ggf. ändern können. Zudem besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

4.1 Verkehrssicherungspflicht

4.1.1 Gesetzliche Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht

Straßenbaulast und Straßenbaulastträger

§ 9 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) 2005

Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, umzugestalten oder sonst zu verbessern. Dabei sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Fußgänger-, Rad- und Behindertenverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs, des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Stadtentwicklung sowie insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit der Menschen, auch an Bundesfernstraßen, angemessen zu berücksichtigen. Zur Straßenbaulast gehören nicht die Beleuchtung, die Reinigung, das Schneeräumen und das Streuen bei Schnee- und Eisglätte (Abs. 1).

Das Land ist Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen. Die Landkreise und kreisfreien Städte sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen. Der Träger der Straßenbaulast für sonstige öffentliche Straßen wird in der Widmungs- oder Umstufungsverfügung bestimmt. Ist der Träger der Straßenbaulast nicht feststellbar, so liegt die Baulast bis zu einer anderen Festlegung bei der Gemeinde (Abs. 4).

Soweit dem Land oder den Landkreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, erstreckt sich diese nicht auf Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege sowie Parkplätze; insoweit ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast (Abs. 8).

Zudem regelt das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) die Straßenbaulast und die Straßenbaulastträgerschaft bei Bundesstraßen des Fernverkehrs.

Der Straßenbaulastträger hat im Rahmen seiner Pflichten aus der Straßenbaulast die Verkehrssicherungspflicht an den gewidmeten bzw. der Allgemeinheit tatsächlich zur Verfügung gestellten Straßen und Wegen. Über ihre Erfüllung wacht die Straßenaufsichtsbehörde. Rechtsansprüche gegenüber dem Träger der Straßenbaulast hinsichtlich seiner Aufgabenerfüllung begründen sich aus den gesetzlichen Regelungen.

Widmung und Umstufung

Für den Inhalt und den Umfang der Verkehrssicherungspflicht von besonderer Bedeutung ist der Zweck, zu dem die Verkehrsfläche im Rahmen der Widmung zur Benutzung zur Verfügung gestellt ist.



Dieser ergibt sich nicht allein aus der Beschilderung einer Straße mit Verkehrszeichen, sondern auch aus den äußerlich erkennbaren Merkmalen des Weges unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der allgemeinen Verkehrsauffassung.

§ 6 und 7 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) 2005

Widmung ist die Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten. Sie ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen und wird frühestens im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung wirksam (§ 6 Abs. 1).

Umstufung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine öffentliche Straße bei der Änderung ihrer Verkehrsbedeutung der entsprechenden Straßengruppe zugeordnet wird (Auf- und Abstufung). Die Umstufung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen (§ 7 Abs. 1).

Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht ist die Pflicht, den Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren zu schützen, die ihm bei zweckentsprechender Benutzung öffentlicher Verkehrsflächen aus deren Zustand entstehen können. Sie ist gesetzlich nicht geregelt, sondern wurde aus der Rechtsprechung entwickelt (§ 823 BGB) und beruht auf dem Grundsatz, dass derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenquelle schafft oder andauern lässt, auch Vorkehrungen zur Abwendung der Gefahren schaffen muss.

Die Verkehrsregelungspflicht ist dagegen die Amtspflicht (§ 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG), den Verkehr durch Verkehrszeichen und -einrichtungen möglichst gefahrlos zu lenken. Das unterlassene Aufstellen eines zur Gefahrenabwehr notwendigen Verkehrszeichens verletzt sowohl die Verkehrssicherungspflicht als auch die Verkehrsregelungspflicht. Die öffentlich-rechtliche Amtspflicht zur Sorge für die Verkehrssicherheit entspricht inhaltlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass nicht alle erdenklichen Sicherungen gegen Unaufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfolgen können, insbesondere wenn ein sorgfältiger Verkehrsteilnehmer eine Gefahr rechtzeitig erkennen und sich auf sie einrichten kann.

Bedeutung für den Radverkehr

Die Straßenbaulast und die Verkehrssicherungspflicht sind für die Anlagen des Radverkehrsnetzes, ausgerichtet am Nutzer „Radfahrer“, die gleichen wie für die Straßen und Wege. Damit sind keine besonderen Anforderungen verbunden. Den Radfahrern sollten darüber hinaus keine besonderen Verhaltensregeln empfohlen werden, da auf einen objektiven Benutzer abzustellen ist, der eigenverantwortlich auf erkennbare Gefahren reagiert.

BGH 3. Zivilsenat, Urteil vom 27. Januar 1958, Az: III ZR 4/57

Bereits im Jahre 1958 hat sich der Bundesgerichtshof mit den Fragen der Verkehrssicherungspflicht für Radfahrer beschäftigt und geurteilt, dass die Zulassung von Gegenverkehr auf einer Radverkehrsanlage, bei der im Falle des Nebeneinanderfahrens zweier Radfahrer, der eine etwa 15 cm in den Raum über den neben der Radverkehrsanlage befindlichen Fahrdamm hineinragt, einen Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht enthält.

Damit wird eindeutig auf die konkrete Situation hingewiesen und es werden die berechtigten Sicherheitserwartungen nach objektiven Kriterien dargestellt.



Unterschiedliche Verkehrssicherungspflichten auf unterschiedlichen Wegen

Aus der aktuellen Rechtssprechung lassen sich Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht beurteilen. Vom Radverkehr werden unterschiedliche Wege genutzt, so dass sich die Verkehrssicherungspflicht jeweils unterscheidet.

Feld- und Wirtschaftswege

Feldwege dienen der Erschließung und teilweise der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Sie machen die Grundstücke zugänglich und schaffen die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik. Sie dienen auch anderen Zwecken, wie z. B. der Holzabfuhr und der Erholung. Die Feldwege werden unterschieden in Wirtschaftswege und Grünwege.

Wirtschaftswege sind entsprechend ihrer Verkehrsbeanspruchung befestigte oder natürlich feste, d.h. keine bautechnische Befestigung des Oberbaus erfordernde, Feldwege, die bei geeigneter Witterung ganzjährig befahrbar sind und der Erschließung der Flur dienen.

Feldweg

LG Heidelberg, Urteil vom 14. Dezember 1988, Az: 3 O 147/ 88

Der Straßenbaulastträger hat hinsichtlich eines unbefestigt durch Wald und Feld führenden Gemeinde- und Verbindungsradweges keine besondere Verkehrssicherungspflicht. Eine abweichende Beurteilung wäre nur dann angebracht, wenn der Weg als spezieller Radfahrweg so hergerichtet, ausgebaut und unterhalten würde, dass der Charakter als Feldweg zurücktritt und beim Benutzer der Eindruck hervorgerufen wird, als handele es sich hier um einen besonders ausgebauten Weg, bei dessen Benutzung man die üblichen Gefahren eines Feldweges nicht in Rechnung zu stellen brauche. Damit wird klar gestellt, dass die Zweckbestimmung des Weges den Umfang der Pflichten sowohl für den Nutzer als auch für den Verkehrssicherungspflichtigen regelt.

Wirtschaftsweg

OLG Frankfurt, Urteil vom 2. Februar 2000; Az: 24 U 21/99

Duldet der Träger der Straßenbaulast die Benutzung eines Wirtschaftsweges durch Radfahrer, obwohl dieser Weg für den Verkehr durch StVO Zeichen 250 für Fahrzeuge aller Art mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Fahrzeugen gesperrt ist, so begründet allein diese tatsächliche Duldung Verkehrssicherungspflichten gegenüber den Radfahrern.

Der Radfahrer durfte unter den konkreten Umständen nicht erwarten, dass die Asphaltdecke des von ihm benutzten Wirtschaftsweges frei von Schlaglöchern oder anderen Gefahr drohenden Schadstellen sein würde; die Verkehrssicherungspflichtige durfte umgekehrt davon ausgehen, dass Radfahrer diesen Weg nur mit einer gewissen Vorsicht benutzen würden. Der Radfahrer durfte nicht ohne weiteres darauf vertrauen, dass der Weg so gepflegt sei, wie eine „gewöhnliche Straße“ bzw. eine „gewöhnliche Radverkehrsanlage“, insbesondere weil landwirtschaftlicher Verkehr und damit solcher Verkehr, der gröberes Gerät zu benutzen pflegt, von der Sperrung ausgeschlossen war.

4.2 Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen und -wegweisung

Im Zusammenhang mit der Unterhaltung der Radverkehrsanlage und der wegweisenden Beschilderung stellen sich Anforderungen an den Verpflichteten.

4.2.1 Verkehrssicherungspflicht auf Radverkehrsanlagen

Die Radverkehrsanlage ist bezüglich der Verkehrssicherungspflicht in ihrer Gesamtheit zu beurteilen, einschließlich der Bereiche neben der Radverkehrsanlage.

Dabei lassen sich die folgenden Grundaussagen ableiten:

- Eine Verschwenkung der Radverkehrsanlage muss für den Radfahrer erkennbar sein.
- Der Radfahrer darf sich bei einer beleuchteten Einmündung nicht darauf verlassen, dass sich die Radverkehrsanlage auf der anderen Seite fortsetzt.
- Das Sichtfahrgebot gilt auch für Radfahrer, die die Qualität der eigenen Beleuchtung berücksichtigen müssen.
- Eine mit Geländer ausgestattete Holzbrücke ist für den Radfahrer erkennbar, so dass auf die normale Rutschgefahr nicht hingewiesen werden muss.
- Das Ende eines gemeinsamen Fuß- und Radweges muss nicht besonders gekennzeichnet werden. Der Sicherheitsabstand ist an den Bedürfnissen des Fußgängerverkehrs auszurichten.
- Bei einem bekannten Trampelpfad neben einem Schlängelgitter an einem Bahnübergang haftet der Verkehrssicherungspflichtige dafür, dass er die Umgehung des Schlängelgitters nicht unterbunden hat.
- Ein Verkehrszeichen auf einem Pfosten zwischen einer Radverkehrsanlage und einem Fußweg ist nicht verkehrssicherungswidrig.
- Bei einer tiefen Baugrube in unmittelbarer Nähe zu der angelegten Radverkehrsanlage in einem Abstand von lediglich 40 cm bedarf es besonderer Absturzsicherungen.
- Bei der Aufstellung von Sperrpfosten auf einer Radverkehrsanlage ist diese durch reflektierende Mittel für den Radfahrer erkennbar zu machen.
- Befindet sich eine asphaltierte Radverkehrsanlage erkennbar in einem äußerst schlechten Zustand, so trifft den Straßensicherungspflichtigen keine Verkehrssicherungspflicht, die zahlreichen tiefen Schlaglöcher zu beseitigen oder vor den erkennbaren Gefahren zu warnen.
- Der Verkehrssicherungspflichtige haftet nicht, wenn der Radfahrer den schlechten Zustand der Radverkehrsanlage, auf den überdies ein Warnschild hinwies, kannte und der Radfahrer vor dem Sturz auch sonst nicht ausreichend aufmerksam gemacht wurde und vorsichtig gefahren ist.





- Es besteht keine Verkehrssicherungspflicht wegen eines 2 m breiten Radwegs, wenn sich in einem unbefestigten, mit Gras bewachsenen Bankett in einem Abstand von mindestens 50 cm zu diesem ein Regenauffangbecken befindet.
- Den Radfahrer trifft ein überwiegendes Mitverschulden, wenn er das Ausmaß einer Verschlammung auf der Radverkehrsanlage nicht sicher abschätzen kann, aber gleichwohl versucht, die Gefahrenstelle mit dem Fahrrad zu passieren.
- Befinden sich im Seitenstreifen einer Radverkehrsanlage Vertiefungen bis zu 10 cm, die wegen des Grasbewuchses nicht zu erkennen sind, so stellt dies eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar.
- Werden abgeschnittene Äste nicht weit genug von einer Radverkehrsanlage gelagert, so dass Dritte diese auf die Radverkehrsanlage bringen können, ist eine anteilige Haftung gegeben, wenn nachts ein Radfahrer dagegen fährt und stürzt.
- Ein Radfahrer muss sich darauf einstellen, dass eine unbefestigte Radverkehrsanlage in einer städtischen Wallanlage durch andere Radfahrer zerfahren worden ist, so dass entstandene Spurrillen während einer Frostperiode scharfkantig festfrieren.
- Wenn ein Radfahrer ein Schlagloch durchfährt, dessen tatsächliche Tiefe er nicht abschätzen kann, wird eine Verletzung der Versicherungspflicht regelmäßig ausscheiden, denn der Verkehrsteilnehmer begibt sich sozusagen „sehenden Auges in die Gefahr“.
- Ein unmittelbar neben dem öffentlichen Fußweg im privaten Grundstücksbereich der Einfahrt eingelassener Gullydeckel mit parallel zur Geh-/Fahrtrichtung verlaufenden Rippen in mehr als Fahrradreifen breitem Abstand voneinander stellt eine abhilfebedürftige Gefahrenstelle dar.

4.2.2 Wegweisung hat keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht

Durch die Ausweisung neuer Radwege bzw. -routen steigt die Attraktivität und Bekanntheit der Wege. Infolgedessen kann es zu einer erhöhten Nutzung der Wege insbesondere durch Radfahrer kommen. Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht ergeben sich daraus jedoch nicht. Denn wenn der Verkehr bislang schon für beliebig viele Nutzer ohne eine Beschränkung eröffnet ist, so hatte der Verkehrssicherungspflichtige auch schon bislang die Verkehrssicherheit so zu gewährleisten, dass beliebig viele Nutzer den Verkehrsbereich gefahrlos nutzen können.

Da die Schilder lediglich eine Wegweisung beinhalten, hat der Verkehrsteilnehmer auch nur die Erwartung, bei der Befolgung der Wegweisung sein Fahrtziel zu erreichen. Eine Erwartung an den Sicherheitszustand der Straße verknüpft der Verkehrsteilnehmer mit einer Radroute nicht, da die Qualität der Wege im Verlauf eines Streckenabschnittes sehr unterschiedlich und ein bestimmter Standard an die Wege des Radverkehrsnetzes bisher nicht festgeschrieben ist.



4.2.3 Sichtfahrgebot

Das Sichtfahrgebot des §3 Abs. 1 Satz 3 StVO gilt grundsätzlich auch für Radfahrer. Bei besonders schlechten Lichtverhältnissen kann es geboten sein, das Fahrrad zu schieben, weil die Fahrradbeleuchtung – jedenfalls während des Anfahrvorgangs – keine ausreichende Sicht nach vorne bewirkt. Das gleiche hat zu gelten, wenn sich die Fahrradbeleuchtung in Anbetracht der vom Radfahrer gefahrenen Geschwindigkeit als nicht ausreichend erweist. Dann muss die Geschwindigkeit herabgesetzt oder dem Sichtfahrgebot angepasst werden (OLG Hamm, Urte. vom 30. April 1996, BADK-Information 1/97 S.35 ff.).

Grundsätzlich ist auch in Fällen von Gleitlöchern und ähnlich tiefen Fahrbahnvertiefungen vom Radfahrer die Einhaltung des Sichtfahrgebotes gefordert. Vom Radfahrer wird erwartet, dass er auf den erkennbar schlechten Gesamtzustand der Straße oder der Radverkehrsanlage reagiert, ggf. sogar durch Absteigen vom Fahrrad.

4.2.4 Sorgfaltspflicht des Radfahrers

Bezüglich der Erkennbarkeit ist an den Radfahrer eine erhöhte Sorgfalt zu stellen. Ein Radfahrer hat sein Fahrrad mit ausreichender Beleuchtung zu versehen und seine Fahrweise so einzurichten, dass er den Straßenzustand berücksichtigen kann; notfalls muss er entweder anhalten oder seine Fahrt so langsam fortsetzen, dass er zur Wahrnehmung möglicher Hindernisse in der Lage ist (OLG Düsseldorf, Urte. vom 11. November 1993 – 18 U 63/93).

Abhilfebedürftigkeit einer Gefahrenstelle

Höhen von 3 cm, die allenthalben auf unbefestigten Wegen und Seitenstreifen zu finden sind, bilden keine Gefahr für den Radfahrer. Die Abhilfebedürftigkeit einer Gefahrenstelle hängt wesentlich von den vernünftigen Sicherheitserwartungen des Verkehrs ab. Diese richten sich insbesondere danach, ob die Verkehrsteilnehmer die Gefahr bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit und Vorsicht ohne weiteres selbst bewältigen können. Hierbei kommt der Erkennbarkeit der Gefahrenlage als Voraussetzung wirksamen Eigenschutzes besondere Bedeutung zu (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 21. Mai 1996 – 9 U 9/96).

4.2.5 Kontrollen

Kontrolldichte

Die Verkehrssicherungspflicht erfordert auch, durch Kontrollen das Auftreten von Gefahren bereits im Ansatz zu erkennen und zu vermeiden. Die Kontrolldichte hängt einerseits von der Bedeutung der Straße und ihrem Gefahrenpotenzial ab. Andererseits ist hier einschränkend zu berücksichtigen, in wieweit Kontrollmaßnahmen dem Verkehrssicherungspflichtigen wirtschaftlich zumutbar sind. Die Verkehrssicherungspflicht gilt nicht umstandslos gegenüber jedem Verkehrsteilnehmer. Vielmehr wird die Reichweite der Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich durch die Widmung oder Freigabe einer Straße beschränkt.

Kontrollen der Radverkehrsanlagen und der Wegweiser

Die Kontrollen im Rahmen der Versicherungspflicht müssen sich sowohl auf die Radverkehrsanlagen als auch auf die Wegweisung für den Radverkehr beziehen.

**Dauerhaftigkeit**

Um dauerhaft ihre Funktion zu erfüllen, muss die amtliche Wegweisung auch auf Standsicherheit und funktionsgerechte Aufstellung kontrolliert werden.

Streckenkontrolle

Die Streckenkontrolle sollte, da die Rechtssprechung keinerlei andere Vorgaben macht, im gleichen Rahmen erfolgen, wie die Kontrollen der Straßen, in deren Verlauf die Radverkehrsanlage geführt wird. Sofern es sich um selbständige Radwege handelt, ist der Umfang der Nutzung entscheidend. Da Veränderungen der Radverkehrsanlage grundsätzlich nicht plötzlich auftreten, sind jährlich zwei Kontrollen – vor und nach der Saison – ausreichend. Dabei ist aber zu beachten, dass bei besonderen Witterungsverhältnissen, wie z.B. Sturm, Überschwemmung, oder parallel stattfindende Nutzungen, wie z.B. Baustellenverkehr über die Radverkehrsanlage oder den Wirtschaftsweg, weitere Kontrollen erforderlich sind.

Es empfiehlt sich für die Kontrollen ein Fahrrad zu nutzen, um die radverkehrsspezifischen Belange besser erkennen zu können.

Mangelhafte Unterhaltung

Eine mangelhafte Unterhaltung liegt vor, wenn der Zustand eines Grundstücks für den Straßenverkehr oder anliegende Grundstücke eine Gefahr darstellt; insbesondere, wenn die Beseitigung eines erkennbar ordnungswidrigen und gefährlichen Zustands unterlassen wird.

Folgende Beispiele aus der Praxis spiegeln die derzeitige Rechtslage wider:

- Bei einem Fahrbahnschaden obliegt es dem Geschädigten zu beweisen, dass die Straßenkontrolle nicht durchgeführt worden ist bzw. so unsorgfältig durchgeführt wurde, dass der Fahrbahnschaden bei einer üblichen Sichtkontrolle nicht hätte übersehen werden können.
- Außerorts sind keine besonderen Sicherungsmaßnahmen bei Schnee- und Eisglätte für einen neben der Fahrbahn verlaufenden gemeinsamen Fuß- und Radweg erforderlich.
- Radfahrer sind in den Schutzbereich der für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg bestehenden Streupflicht auch dann einbezogen, wenn diese nur gegenüber Fußgängern besteht und sich in der Ausgestaltung an diesen orientiert.
- An die Räum- und Streupflicht gegenüber Radfahrern sind grundsätzlich keine höheren Anforderungen zu stellen, als die, die für die Fahrbahnbenutzung durch Kraftfahrzeuge gelten.
- Ein Radfahrer kann die Sturzgefahr dadurch mindern, dass er entweder vor glatten und gefährlichen Stellen vom Rad steigt und zu Fuß geht oder erlaubtermaßen die Radverkehrsanlage verlässt und die Fahrbahn nutzt.



4.3 Nutzungs- und Gestattungsverträge

Die Ausschilderung von Wegen, die nicht im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehen oder an denen der Straßenbaulastträger kein privates (z. B. Besitz, Pacht) oder öffentliches Recht (Widmung) hat, können nur ausgeschildert werden, wenn der Eigentümer oder ggf. auch der sonstige Berechtigte (Besitzer, Pächter) zugestimmt haben. Dies gilt insbesondere bezüglich der Aufstellung von Wegweisern oder der Anbringung von Schildern an privaten Masten sowie bzgl. der Benutzung privater Wege durch die Unterhaltungsfahrzeuge des Straßenbaulastträgers.

Neben der Pflicht aus dem Eigentum an dem Grundstück sowie Einwirkungen aus Nachbarflächen (z. B. Wald, einzelne Bäume) kommt die Verkehrssicherungspflicht bezüglich der Verkehrseröffnung „Radweg“ unter den oben genannten Grenzen in Betracht.

Recht

Das Radfahren auf Straßen und Wegen im Wald ist gestattet (§ 15 Waldgesetz des Landes Brandenburg, LWaldG). Das Radfahren auf privaten Wegen und Pfaden in freier Landschaft ist ebenfalls zum individuellen Nutzen gestattet (§ 44 Brandenburgisches Naturschutzgesetz, BbgNatSchG). Es besteht jedoch kein Recht der öffentlichen Hand zur Ausschilderung der Wege bzw. auch kein Recht Privater zur gewerblichen Nutzung (z. B. um Radrennen zu veranstalten) dieser Wege.

Darüber hinaus ist in Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, Nationalparks und geschützten Biotopen sowie innerhalb geschützter Landschaftsbestandteile das Radfahren außerhalb von Straßen und Wegen regelmäßig verboten.

Zur Nutzung privater Wege bedarf es vertraglicher Regelungen (vgl. Kap. 6.4) bzw. Gestattungsverträge zwischen Kommune und Eigentümer zur Ausschilderung einer Radroute über einen Privatweg. Bei dem Vereinbarungsmuster ist auf die Ausgeglichenheit zwischen den Vertragsparteien besonderer Wert zu legen.

4.4 Beispiele aus der Rechtspraxis

Im Folgenden werden einige veranschaulichende Beispiele aus der Rechtspraxis gegeben. Sie sind der jeweils aktuellen Gesetzesfassung entnommen und haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

4.4.1 Gesetze und Paragraphen

Grundgesetz (GG)

Art. 34 [Haftung bei Amtspflichtverletzung]

Verletzt jemand in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst er steht. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit bleibt der Rückgriff vorbehalten. Für den Anspruch auf Schadensersatz und für den Rückgriff darf der ordentliche Rechtsweg nicht ausgeschlossen werden.



Brandenburgisches Naturschutzgesetz (BbgNatSchG)

§ 44 Betretungsbefugnis

(1) In der freien Landschaft darf jedermann private Wege und Pfade, Feldraine, Heide-, Öd- und Brachflächen sowie landwirtschaftliche Nutzflächen außerhalb der Nutzzeit zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr betreten oder mit Krankenfahrstühlen befahren, auf Wegen Rad fahren sowie auf Wegen, die von zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können, reiten oder mit bespannten Fahrzeugen fahren, soweit sich nicht aus den Bestimmungen dieses Gesetzes oder aus anderen Rechtsvorschriften Abweichungen ergeben. Als Nutzzeit gilt die Zeit zwischen der Saat oder Bestellung und der Ernte, bei Grünland die Zeit des Aufwuchses. Ausgenommen von dem Betretungsrecht nach Satz 1 sind Gärten, Hofräume und sonstige zum privaten Wohnbereich gehörende oder einem gewerblichen oder öffentlichen Betrieb dienende Flächen. Das Betretungsrecht darf nur so ausgeübt werden, dass die Belange der anderen Erholungssuchenden und die Rechte der Eigentümer nicht unzumutbar beeinträchtigt werden.

(2) Es ist verboten, auf Sport- und Lehrpfaden und auf Wegen, die nicht mit zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können, zu reiten oder mit bespannten Fahrzeugen zu fahren. Es ist ferner verboten, auf Sport- und Lehrpfaden und auf Wegen und Pfaden sowie auf Flächen außerhalb von Wegen mit motorisierten Fahrzeugen zu fahren. Von dem Verbot nach Satz 2 ist der land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Verkehr ausgenommen.

(3) Andere gesetzliche Betretungsrechte bleiben unberührt.

Landeswaldgesetz Brandenburg (LWaldG)

§ 15 , Abs. 4 Allgemeines Betretungs- und Aneignungsrecht (zu § 14 Bundeswaldgesetz)

(4) Auf Wegen sind das Radfahren und das Fahren mit Krankenfahrstühlen gestattet. Das Reiten sowie das Fahren mit nicht motorisierten Gespannen ist nur auf Waldwegen und Waldbrandwundstreifen zulässig. Waldwege sind Wirtschaftswege, die von zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können. Waldbrandwundstreifen sind von Vegetation und brennbarem Material freizuhalten Streifen, insbesondere entlang von Bahnlinien und Straßen zum Schutz der nachgelagerten Waldbestände vor Waldbrand.

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

§ 823 Schadensersatzpflicht

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalt des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.



Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

§ 839 Haftung bei Amtspflichtverletzung

(1) Verletzt ein Beamter vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so hat er dem Dritten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Fällt dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann er nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag.

(2) Verletzt ein Beamter bei dem Urteil in einer Rechtssache seine Amtspflicht, so ist er für den daraus entstehenden Schaden nur dann verantwortlich, wenn die Pflichtverletzung in einer Straftat besteht. Auf eine pflichtwidrige Verweigerung oder Verzögerung der Ausübung des Amtes findet diese Vorschrift keine Anwendung.

(3) Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Verletzte vorsätzlich oder fahrlässig unterlassen hat, den Schaden durch Gebrauch eines Rechtsmittels abzuwenden.

Straßenverkehrsordnung (StVO)

§ 33 Verkehrsbeeinträchtigungen

(1) Verboten ist

1. der Betrieb von Lautsprechern,
2. das Anbieten von Waren und Leistungen aller Art auf der Straße,
3. außerhalb geschlossener Ortschaften jede Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton,

wenn dadurch Verkehrsteilnehmer in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Auch durch innerörtliche Werbung und Propaganda darf der Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften nicht in solcher Weise gestört werden.

(2) Einrichtungen, die Zeichen oder Verkehrseinrichtungen (§§ 36 bis 43) gleichen, mit ihnen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dürfen dort nicht angebracht oder sonst verwendet werden, wo sie sich auf den Verkehr auswirken können. Werbung und Propaganda in Verbindung mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind unzulässig.

(3) Ausgenommen von den Verboten des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 3 und des Absatzes 2 Satz 2 sind in der Hinweisbeschilderung für Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen und für Autohöfe Hinweise auf Dienstleistungen, die unmittelbar den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf den Bundesautobahnen dienen.

4.4.2 Rechtsbeispiele

Im Zusammenhang mit der Unterhaltung der Radverkehrsanlage und der entsprechenden Beschilderung stellen sich Anforderungen an den Verpflichteten. Die Radverkehrsanlage ist hierbei bezüglich der Verkehrssicherungspflicht in ihrer Gesamtheit zu beurteilen, d. h. einschließlich der Nebenbereiche.



Die im Folgenden aufgeführten Beispiele geben einen Überblick über die im Zusammenhang mit der Unterhaltungspflicht von Radverkehrsanlagen erfolgte Rechtsprechung. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Verschwenkung der Radverkehrsanlage

OLG Celle, Urteil vom 20. Oktober 1999 – 9 U 77/99

Legt die verkehrssicherungspflichtige Straßenverkehrsbehörde eine Radverkehrsanlage mit einer selbst bei Tageslicht spät erkennbaren Verschwenkung an, haftet sie bei einem darauf zurückzuführenden Sturz eines Radfahrers bei Dunkelheit wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht jedenfalls in Höhe von zwei Dritteln dem Radfahrer auf den Ersatz des daraus herrührenden Schadens. Die Rechtsprechung verdeutlicht, dass Radverkehrsanlagen so anzulegen sind, dass sie für den objektiven Nutzer gefahrlos zu benutzen sind.

Geländer auf Holzbrücke

OLG Celle, Urteil vom 16. Mai 2001 – 9 U 244/00

Eine Holzbrücke, die beiderseits über ein Geländer verfügt, bedarf keiner besonderen Sicherung, weil die hier bestehende Rutschgefahr bei Nässe allgemein bekannt ist. Die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht werden durch die mangelnde Aufmerksamkeit einiger Benutzer nicht erhöht. Die mit gefrästen Holzbohlen ausgelegte Brücke, die beiderseits über ein Geländer verfügt, ist ohne weiteres als Holzbrücke erkennbar. Die (normale) Rutschgefahr auf einer Holzbrücke bei Nässe, die die Verkehrssicherungspflichtige durch Einfräsen von Querrillen in die Holzbohlen noch in gewissem Umfang vermindert hatte, ist hinzunehmen, weil diese allgemein bekannt ist und ein sorgfältiger Benutzer sich darauf einstellen kann, indem er sich beispielsweise am Brückengeländer festhält. Die Verkehrssicherungspflichtige war auch nicht zur Aufstellung eines Warnschildes verpflichtet, weil ein solches Schild im zu entscheidenden Fall überflüssig ist.

Es würde auf eine ohnehin bekannte und offen liegende Gefahr hinweisen. Eine Forderung nach einer solchen Warnung würde allenfalls der Entwicklung Vorschub leisten, bei der Verkehrsteilnehmer ihre Eigenverantwortlichkeit für die Risiken des täglichen Lebens immer mehr vernachlässigen (wie hier auch OLG Koblenz, OLG Report 1999, 32) und auf die Verkehrssicherungspflichtigen, insbesondere die öffentliche Hand, abzuwälzen versuchen.

Zahlreiche tiefe Schlaglöcher

LG Rostock, Urteil vom 25. August 2004, Az: 4 O 139/04

Befindet sich eine asphaltierte Radverkehrsanlage erkennbar in einem äußerst schlechten Zustand (hier: zahlreiche tiefe Schlaglöcher), trifft die straßensicherungspflichtige Gemeinde nicht der Vorwurf einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, wenn sie die Gefahren weder beseitigt noch vor ihnen warnt. Der Benutzer der Radverkehrsanlage muss sich den Verhältnissen anpassen und diesen Weg so hinnehmen, wie er sich ihm erkennbar darbietet. Stürzt ein Radfahrer nach dem Umfahren etlicher Schlaglöcher bei Ausweichen vor einem weiteren Schlagloch, steht ihm gegen die Gemeinde (hier: in Mecklenburg-Vorpommern) kein Schadenersatzanspruch zu.



Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht richtet sich nach der Widmung des Verkehrsweges. Die Behörden müssen mit Rücksicht auf die vielfältigen Aufgaben der öffentlichen Hand nur diejenigen Maßnahmen ergreifen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind. Deshalb haben die Behörden regelmäßig keine weiteren Pflichten, wenn die Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können. Grundsätzlich muss sich der Straßenbenutzer den Straßenverhältnissen anpassen und die Straße so hinnehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet. Der Verkehrssicherungspflichtige muss nur diejenigen Gefahren ausräumen und erforderlichenfalls vor ihnen warnen, die für den Benutzer, der die erforderliche Sorgfalt walten lässt, nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzurichten vermag. Es ist also nur eine Warnung vor unvermuteten Gefahren nötig. Vor Besonderheiten einer Straße, die ein sorgfältiger Kraft- bzw. Radfahrer im Verkehr mit einem beiläufigen Blick erfasst, braucht nicht gewarnt zu werden. Wegen dieser offenkundigen Gefahr bestand keine Verkehrssicherungspflicht der Beklagten, die Radverkehrsanlage auszubessern oder vor etwaigen Gefahren durch Schlaglöcher zu warnen. Dies gilt umso mehr, als auch für Radfahrer das Sicht-Fahr-Gebot gemäß § 3 Abs. 1 S. 4 StVO gilt.

Beseitigungspflicht gegenüber Warnung

OLG Bremen, Urteil vom 5. Mai 2004 – 1 U 16/0

Die Warnung des (öffentlich-rechtlichen) Verkehrssicherungspflichtigen vor von dem Straßenzustand ausgehenden Gefahren ersetzt grundsätzlich nicht deren unverzügliche Beseitigung, es sei denn, dem Pflichtigen ist die alsbaldige Beseitigung des gefährlichen Zustandes aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich. Der Verkehrssicherungspflichtige haftet nicht, wenn der Geschädigte den schlechten Zustand der Radverkehrsanlage, auf den überdies ein Warnschild hinwies, kannte und der Radfahrer vor dem Sturz auch sonst nicht ausreichend aufmerksam und vorsichtig gefahren ist.

Ende eines kombinierten Rad- und Gehweges

OLG Hamm, Urteil vom 8. Dezember 1998, Az: 9 U 147/98

Bei einem kombinierten Rad- und Gehweg muss dessen Ende nicht besonders gekennzeichnet werden. Von daher dürfen die Wegebenutzer nicht ohne weiteres von einer Fortsetzung des Sonderweges ausgehen, sondern müssen sich an den jeweiligen örtlichen Verhältnissen orientieren und im Zweifel erhöhte Vorsicht walten lassen. Ist aus dem äußeren Erscheinungsbild eines Weges deutlich darauf zu schließen, dass ein kombinierter Rad- und Gehweg nicht fortgesetzt wird, sondern nur noch als Gehweg dienen soll, darf der Verkehrssicherungspflichtige den Sicherheitsstandard an den Bedürfnissen des Fußgängerverkehrs ausrichten. Der Straßenverkehrssicherungspflichtige haftet daher nicht, wenn ein Radfahrer auf dem Gehweg beim Umfahren von Asphaltblasen mit dem Lenker gegen ein Verkehrsschild gerät und stürzt.

Schlängelgitter beim Bahnübergang

OLG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 9. Dezember 1997, Az: 11 U 1010/97

Hat sich neben einem Schlängelgitter, durch das der Bahnunternehmer einen Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer gesichert hat, ein Trampelpfad gebildet, so dass für den Bahnunternehmer erkennbar wird, dass Fußgänger und Radfahrer vielfach unter Umgehung des Schlängelgitters den Bahnkörper betreten bzw. befahren, verstößt der Bahnunternehmer gegen



seine Verkehrssicherungspflicht, wenn er es unterlässt, durch Beseitigung des Trampelpfades bzw. Verbreiterung der Absperrung alle Passanten zur Benutzung des Schlängelgitters und damit insbesondere Radfahrer zum Absteigen zu zwingen. Die Pflichtige hat ihre Verkehrssicherungspflicht dadurch verletzt, dass sie es unterlassen hat, den Trampelpfad, der sich zur Umgehung des Schlängelgitters gebildet hatte, zu beseitigen bzw. dessen Benutzung durch Verbreiterung der Absperrgitter zu unterbinden. Der Bahnunternehmer ist daher verpflichtet, einmal vorgenommene Sicherheitsmaßnahmen laufend sorgfältig dahingehend zu überprüfen, ob sie noch ausreichend sind, oder eine Veränderung des Verkehrs stattgefunden hat, die eine weitergehende Sicherung erforderlich erscheinen lässt (BGHZ 11, 175, 178).

Ausgehend von der Gefahr der Kreuzung der Radverkehrsanlage mit einer Bahnlinie sind hier die Anforderungen an die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht entsprechend hoch.

Radverkehrsanlage endet an beleuchteter Einmündung

OLG Hamm, Urteil vom 22. März 1996, Az: 9 U 175/95

Die Verkehrssicherungs- als auch die Verkehrsregelungspflicht werden verletzt, wenn ein für die Gefahrenabwehr erforderlichen Verkehrszeichen nicht aufgestellt wird. Im Rahmen beider Pflichtenkreise setzt ein derartiger Verstoß jedoch voraus, dass ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer die betreffende Gefahrenstelle nicht auch ohne Verkehrszeichen oder sonstige Sicherungsvorkehrungen aus eigener Kraft hätte bewältigen können. Endet eine Radverkehrsanlage an einer bei Dunkelheit beleuchteten Einmündung, so muss das Ende der Radverkehrsanlage nicht durch Verkehrszeichen angezeigt werden, weil Radfahrer nicht blind darauf vertrauen dürfen, dass sich die Radverkehrsanlage auf der anderen Seite der Einmündung fortsetzt.

Regenauffangbecken neben Radverkehrsanlage

OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 21. Dezember 1995, Az: 11 U 192/94

Wenn sich in einem unbefestigten, Gras bewachsenen Bankett neben einer 2 m breiten Radverkehrsanlage in einem Abstand von mindestens 50 cm zu diesem ein Regenauffangbecken befindet, muss der Straßenbaulastträger das Auffangbecken weder abdecken noch vor ihm warnen, denn er muss nicht damit rechnen, dass Benutzer der Radverkehrsanlage regelmäßig auf das Bankett ausweichen. Der Straßenbaulastträger haftet daher nicht aus dem Aspekt der Verkehrssicherungspflichtverletzung, wenn ein Radfahrer, der – wie er behauptet – einem Gegenstand auf der Radverkehrsanlage ausgewichen ist, gegen das Auffangbecken prallt und sich bei einem Sturz verletzt.

Verkehrszeichen zwischen Radverkehrsanlage und Fußweg

OLG München, Urteil vom 27. Mai 1993, Az: 1 U 6676/92

Ein Verkehrszeichen auf einem Pfosten zwischen einer Radverkehrsanlage und einem Fußweg ist nicht verkehrssicherungswidrig. Kollidiert ein Radfahrer mit einem solchermaßen aufgestellten Verkehrsschild, das in Anbetracht der Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse deutlich erkennbar ist, hat er seinen Schaden selbst verursacht.



Verschlammung auf der Radverkehrsanlage

OLG Hamm, Urteil vom 11. Dezember 1992, Az: 9 U 82/92

Den Radfahrer trifft ein Mitverschulden von 60 %, wenn er das Ausmaß einer Verschlammung auf der Radverkehrsanlage nicht sicher abschätzen kann, aber gleichwohl versucht, die Gefahrenstelle mit dem Fahrrad zu passieren. Der Straßenbaulastträger hat gem. StrWG NRW §§ 9, 9a die Pflicht, öffentliche Verkehrsflächen, d.h. auch Fuß- und Radwege möglichst gefahrlos zu gestalten, in diesem Zustand zu erhalten und dafür zu sorgen, dass den Benutzern keine Gefahren bei bestimmungsgemäßer Benutzung drohen, die von ihnen nicht oder nicht rechtzeitig erkannt werden können. Da auch Radfahrer mit gewissen Gefahren auf den von ihnen benutzten Wegen rechnen müssen, sind auch sie zunächst auf ihre Eigenvorsorge zu verweisen. Der Verkehrssicherungspflichtige hat daher nur solche Gefahren zu beseitigen, die der Verkehrsteilnehmer bei Anwendung durchschnittlicher eigener Sorgfalt nicht selbst rechtzeitig erkennen kann oder auf die er sich nicht rechtzeitig einzustellen vermag.

Vertiefungen im Seitenstreifen einer Radverkehrsanlage

OLG Celle, Urteil vom 22. Oktober 1986, Az: 9 U 28/86

Befinden sich im Seitenstreifen einer Radverkehrsanlage Vertiefungen bis zu 10 cm, die wegen Grasbewuchses nicht zu erkennen sind, so stellt dies eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar. Mit diesem Urteil wird vor allem die Pflicht zur Unterhaltung einer Radverkehrsanlage im verkehrssicheren Zustand angesprochen. Es kommt allerdings immer auf die konkrete Situation und die Nutzungsintensität der Radverkehrsanlage an.

Ästestapel neben Radverkehrsanlage

OLG Hamm, Urteil vom 24. Februar 1984, Az: 9 U 149/83

Stapeln Gemeindearbeiter abgeschnittene Äste nicht weit genug von einer Radverkehrsanlage, so dass Dritte diese auf die Radverkehrsanlage bringen können, ist eine Haftung gegeben, wenn nachts ein Radfahrer gegen den Stapel fährt und stürzt. Das Mitverschulden des Radfahrers beträgt 50 %, da er bei der Benutzung der Radverkehrsanlage zur Nachtzeit so aufmerksam und so langsam fahren muss, dass er in der Lage ist, sein Fahrrad vor eventuell auf der Radverkehrsanlage befindlichen Hindernissen anzuhalten, wenn diese im Lichtkegel seines Scheinwerfers auftauchen. Dieses Urteil würde heute wohl so nicht mehr ergehen, da es die öffentliche Hand überfordern würde auszuschließen, dass Dritte Äste auf die Radverkehrsanlage legen. Eine sofortige Abfuhr wäre aber nicht zumutbar.

Spurrillen während einer Frostperiode

OLG Celle, Urteil vom 23. März 2005 – 9 U 199/04

Ein Radfahrer muss sich darauf einstellen, dass eine unbefestigte Radverkehrsanlage in einer städtischen Wallanlage durch andere Radfahrer zerfahren worden ist, so dass entstandene Spurrillen während einer Frostperiode scharfkantig festfrieren und das Lenken erschweren. Dies gilt auch dann, wenn der Weg zur Zustandsverbesserung mit einer weichen grobkörnigen Splittschicht abgedeckt worden ist. Der Verkehrssicherungspflichtige muss den zerfahrenen feuchten Boden vor dem Absplitten nicht durch Walzen oder in sonstiger Weise glätten. Spurrillen, die auf weichem Boden entstanden sind und die sich durch Frost verfestigt haben, bilden bei größerer Tiefe zwar eine Gefahrenquelle für Radfahrer, weil sie es demjenigen, der mit dem Reifen in eine Rille gerät, erschweren, das Gleichgewicht zu halten. Dieses Risiko muss ein Radfahrer jedoch



durch Eigenvorsorge beherrschen, wenn er – wie im Streitfall – aus der Beschaffenheit des für den Wegebau verwendeten Materials erkennen kann, dass es sich um einen weichen Untergrund handelt, der für die Ausbildung von Spurrillen anfällig ist. Mit dieser Bodenbeschaffenheit und mit der Ausbildung von Spurrillen, die durch Fahrmanöver von Schülern hervorgerufen wurden, musste der Kläger vertraut sein. Dabei, dass der Weg manchmal deutliche Spuren der Fahrradbenutzung durch die den Weg zahlreich benutzenden Schüler aufwies, handelte es sich nicht um eine überraschende Zustandsveränderung. Den Benutzern des Weges standen dieselben Erkenntnis- und Gefahreinschätzungsmöglichkeiten zur Verfügung, wie den für den Wegeunterhalt verantwortlichen Bediensteten der Gemeinde.

Wenn die Gemeinde in der Zwischenzeit zu einer anderen Praxis übergegangen ist, wie der Kläger vorträgt, lässt sich daraus kein Rückschluss ziehen, die frühere Bearbeitungspraxis sei rechtswidrig gewesen.

Schlaglöcher; Straßenmulde

OLG Celle, NJW-RR 2001, 1393

Ob eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorliegt, kommt auf den erkennbaren Gesamtzustand der Straße sowie auf die Größe des Schlagloches an. Wenn ein Verkehrsteilnehmer diese Vertiefung durchfährt, so muss er sich vorhalten lassen, dass er mit einem Schlagloch rechnen muss. Wenn er jedoch ein Schlagloch durchfährt, dessen tatsächliche Tiefe er nicht abschätzen kann, so wird eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht regelmäßig ausscheiden, denn der Verkehrsteilnehmer begibt sich sozusagen „sehenden Auges in die Gefahr“.

Bei Radverkehrsanlagen sind neben optischen Mitteln auch Kanten zur Trennung zwischen Rad- und Fußgängerweg zulässig. Die Frage der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht stellt sich auch immer dann, wenn ein Radfahrer infolge einer Straßenmulde zu Fall und dabei zu Schaden kommt. Beim Sturz an einer Querrille von 75 cm Breite und 1–1,5 cm Tiefe sowie einer 12–13 cm tiefen Mulde ist mit dem LG Aachen von einer Pflichtverletzung des zuständigen Straßenbaulastträgers auszugehen. Da der Radfahrer, der ein Rennrad benutzt hat, den Unfall infolge einer Geschwindigkeit von 40–50 km/h mit verursacht hat, ist ihm vom LG Aachen ein Mitverschulden von 50 % angelastet worden.

Das OLG Hamm hat dagegen eine Mithaftung eines Radfahrers, der in einer Unterführung an einem sich über die ganze Breite der Unterführung erstreckenden tiefen Loch gestürzt war, abgelehnt. Dies wurde allerdings entscheidend mit dem besonders groben Verschulden der zuständigen Gemeindebeamten begründet, die diese Vertiefung trotz Kenntnis über mehrere Monate hinweg weder beseitigt noch hinreichend abgesichert hatten, so dass dahinter ein geringes Mitverschulden des Radfahrers zurücktritt.

Sicht-Fahr-Gebot für Radfahrer

OLG Nürnberg, Urteil vom 7. April 2004 – 4 U 644/04

Auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg haben Radfahrer auf Fußgänger besonders Rücksicht zu nehmen (§ 41 StVO, Zeichen 240). Darüber hinaus hat jeder Fahrzeugführer auf Sicht zu fahren, d. h. er muss in der Lage sein, sein Fahrzeug innerhalb der überschaubaren Strecke anzuhalten (§ 3 Abs. 1 S. 3 StVO). Die batteriebetriebene Beleuchtung leuchtet nur eine Strecke von ca.



4 m in einer Breite von ca. 1,50 m aus. Bei diesen stark eingeschränkten Sichtverhältnissen war die Geschwindigkeit von 20–25 km/h, mit der er auf seinem Rennrad unterwegs war, deutlich überhöht.

Baugrubenabsicherung neben Radverkehrsanlage

OLG Karlsruhe, Urt. v. 26. Januar 2005 – 7 U 161/03 (LG Heidelberg)

Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst danach diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schaden zu bewahren (BGH, Urt. v. 03.02.2004 – VI ZR 95/03).

In unmittelbarer Nähe zu der angelegten Radverkehrsanlage befand sich in einem Abstand von lediglich 40 cm eine Baugrube mit einer Tiefe von ca. 3,5 m. Um der Gefahr eines Sturzes in die Grube wirksam zu begegnen, genügte die angebrachte Absperrung nicht, die lediglich aus in vierkantige Metallrohrpfosten eingehängten Absperrbrettern bestand, die in dafür vorgesehene Füße eingestellt waren. Dass ein gegen die Absperrung fahrender Radfahrer in die Baugrube stürzte ist eine nahe liegende und für den betroffenen Verkehrsteilnehmer überaus schadensträchtige Gefahr, die abzuwenden war. Es liegt auf der Hand, dass die vorgenommenen Absperrungen ungeeignet waren, einen Absturz in die Baugrube zu verhindern. Damit war für sie ohne weiteres erkennbar, dass Maßnahmen zur Abwendung dieser nahe liegenden Gefahr fehlten.

Sperrpfosten im Verlauf einer Radverkehrsanlage

OLG Rostock; Az: 1 U 197/02 vom 13. Mai 2004

Bei der Aufstellung von Sperrpfosten auf einer Radverkehrsanlage, die verhindern sollen, dass Kraftfahrzeuge die Radverkehrsanlage befahren oder auf dieser parken, handelt es sich nicht um ein Verkehrshindernis im Sinne von § 32 StVO, sondern um eine zulässige Verkehrseinrichtung im Sinne von § 43 Abs. 1 StVO.

Lässt sich das Errichten eines derartigen Hindernisses auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg nicht vermeiden oder ist es im Einzelfall sogar aus verkehrstechnischen Gründen – wie hier – geboten, dann muss das Hindernis für den Benutzer rechtzeitig erkennbar sein, weil er gewöhnlich nicht mit einem derartigen Hindernis rechnen muss.

Auf Radverkehrsanlagen ist sehr viel häufiger mit derartigen nicht reflektierenden Hindernissen zu rechnen und dies sollte die berechnete Sicherheitserwartung prägen. Für natürliche Hindernisse am Rand der Radverkehrsanlagen mag dies zutreffen, nicht aber für vom Verkehrssicherungspflichtigen selbst geschaffene Gefahrenquellen in der Mitte der Radverkehrsanlage. Hier geht die berechnete Erwartung eines sorgfältigen Radfahrers im Gegenteil gerade dahin, dass diese bei Dunkelheit derart ausgestattet sind, dass sie auch bei der geringen Ausleuchtungsbreite oder Ausleuchtungsweite eines Fahrrades rechtzeitig erkennbar sind. Das setzt die genannten reflektierenden Mittel voraus, die den verkehrssicherungspflichtigen Kommunen trotz beschränkter Haushaltsmittel auch zumutbar sind. Die Anzahl derartiger Sperrpfosten auf Radverkehrsanlagen hält sich in Grenzen.



Gullydeckel auf privatem Grundstück neben der Radverkehrsanlage

OLG Hamm, Urteil vom 14. Dezember 2004 – 9 U 32/04

Ein unmittelbar neben dem öffentlichen Gehweg in dem privaten Grundstücksbereich der Einfahrt eingelassener Gullydeckel, der mit parallel zur Geh-/Fahrtrichtung verlaufenden Rippen in mehr als Fahrradreifen breitem Abstand voneinander ausgebildet ist, stellt eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle dar. Durch die unmittelbare, ebenerdige Angrenzung der Zuwegung und des Gullydeckels an die öffentliche Verkehrsfläche war jederzeit damit zu rechnen, dass ein Nutzer der öffentlichen Verkehrsfläche den Bereich des öffentlichen Gehweges geringfügig seitlich übertreten mochte. Dies gilt auch, wenn die Absicht, den Gewerbebetrieb der Verkehrssicherungspflichtigen aufzusuchen, nicht gegeben war, z. B. wenn ein Fußgänger oder Radfahrer entgegenkommenden Fußgängern oder Radfahrern Platz machen und diese passieren lassen will. Aus Sicht des Verkehrs erfolgt keine streng juristische Trennung nach einer privaten und einer öffentlichen Fläche. Vielmehr stellt sich der Bereich der Zufahrt zum Gewerbebetrieb der Verkehrssicherungspflichtigen auch für den Nutzer der öffentlichen Verkehrsfläche als Verbreiterung der ihm zur Verfügung stehenden Fläche dar. Die Verkehrssicherungspflichtige musste also damit rechnen, dass die von ihr unterhaltene private Zuwegung bis zu einer gewissen Tiefe – jedenfalls einer solchen, die über die Breite des unmittelbar an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Gullydeckels hinausgeht – auch von Straßenbenutzern in Anspruch genommen werden konnte, die sich letztlich nicht zum Gewerbebetrieb der Verkehrssicherungspflichtigen begeben wollten.

Geringe Anforderungen an Verkehrssicherungspflicht auf Waldwegen

OLG Düsseldorf Urteil vom 27. April 2001 Az: AZ: 7 U 11/01

Grundsätzlich besteht auch für Waldwege eine Verkehrssicherungspflicht. Der Sicherungspflichtige hat nur solche Gefahren zu beseitigen oder vor Ihnen zu warnen, die für einen die normale Sorgfalt beobachtenden Benutzer nicht rechtzeitig erkennbar sind oder vor denen er sich nicht selbst schützen kann. Beispielsweise muss im Wald eine Wasserablauffrinne nicht unterirdisch verlegt werden, weil das einen unzumutbaren Aufwand erfordert. Mit unterschiedlich breiten und tiefen Wasserrinnen muss und wird jeder vernünftige Benutzer eines durch ein naturbelassenes Waldgebiet führenden, nicht mit einem festen Oberflächenbelag versehenen Waldweg grundsätzlich ebenso zu rechnen haben wie mit anderen Gefahrenmomenten. Hierunter fallen z. B. die Wegefläche uneben machende Wurzeln, Äste, Steine, Schlammkuhlen oder den Luftraum einschränkende Zweige von Büschen und Bäumen, die allesamt eine ständige sorgfältige Beobachtung der Wegefläche und eine ständige Bereitschaft zu plötzlichem Ausweichen oder plötzlicher Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit erfordern. Dies gilt auch für Waldwege, die zur Benutzung mit dem Fahrrad freigegeben sind. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Waldwege häufig von Familien, also auch von Eltern mit jüngeren oder mit im Radfahren nicht so geübten Kindern, benutzt werden. Insoweit ist auf die vernünftige Sicherheitserwartung der Eltern abzustellen, die entsprechend Ihrer Fürsorge- und Aufsichtspflicht in eigener Verantwortung für Ihre Kinder zu entscheiden haben, ob und wie sie mit diesen einen Waldweg befahren.

**Verkehrssicherungspflicht auf einem als Radwanderweg ausgeschilderten Feldweg****LG Heidelberg Urteil vom 14. Dezember 1988 AZ: 3 O 147/88**

Solange ein beschränkt öffentlicher Weg (Feldweg) nicht als spezieller Radfahrweg hergerichtet, ausgebaut und unterhalten wird, beschränkt sich die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde auf den Schutz vor unvermuteten Gefahren. Die üblichen Gefahren eines Feldwegs (Spurrillen, auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die Gemeinde den Verbindungsweg zur Nachbargemeinde im Auftrag des Kreises „als Radwanderweg“ beschildert hat, führt nicht zur Verpflichtung, den Weg so ausbauen zu müssen, dass er für die Benutzung durch Radfahrer besonders geeignet ist.

Verkehrssicherungspflicht bei Feldwegen**LG Heidelberg Urteil vom 20. Februar 1991 AZ: 3 O 96/90**

Auch für einen beschränkt öffentliche Wege (hier: Feldweg) besteht die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinden, wenn auch mit geringeren Anforderungen als für Gemeindestraßen. Die Gemeinde ist nicht verpflichtet, den Zustand von Feldwegen regelmäßig engmaschig zu überwachen.

Verkehrssicherungspflicht auf Wirtschaftswegen**LG Aachen Urteil vom 14. Oktober 1998 AZ: 4 O 25/98**

Die grundsätzlich bestehende Verkehrssicherungspflicht für einen land- und forstwirtschaftlichen Verkehr bestimmten Weg bestehen nur in sehr eingeschränktem Umfang. Radfahrer müssen dort mit Hindernissen rechnen und sich auf die örtlichen Gegebenheiten einstellen.

Räum- und Streupflicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen**BGH Urteil vom 09. Oktober 2003 AZ: III ZR 8/03**

Einem Radfahrer, der auf einem innerhalb der geschlossenen Ortschaft gelegenen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zeichen 240 der StVO) infolge Glatteis zu Fall kommt, können Amtshaftungsansprüche wegen Verletzung der winterlichen Räum- und Streupflicht gegen die sicherungspflichtige Gemeinde auch dann zustehen, wenn dieser Weg nur deshalb geräumt oder gestreut werden muss, weil es sich auch und gerade um einen Gehweg handelt. Dies gilt ungeachtet des Umstandes, dass sich Inhalt und Umfang der Räum- und Streupflicht, dass sich der Unfallort nicht an einer verkehrswichtigen und gefährlichen Stelle befindet, nur nach den Belangen der Fußgänger auszurichten hat.

OLG Oldenburg Urteil vom 6. Dezember 2002 AZ: 6 U 150/02

Auf einem kombinierten Geh- und Radweg (Zeichen 240) ist es ausreichend, wenn die Gemeinde durch Bestreuen eine für Fußgänger benutzbare Fläche schafft. Radfahrer dürfen sich auf einem solchen Weg nicht darauf verlassen, dass er auch für ihre Bedürfnisse ausreichend bestreut ist.

LG Münster Urteil vom 13. Juni 2002 AZ: 12 O 206/02

Eine Streupflicht der Gemeinde besteht außerhalb geschlossener Ortschaften nur ganz ausnahmsweise. Ein Fuß- und Radweg in einem Landschaftsschutzgebiet muss als Weg ohne große Verkehrsbedeutung und ohne hohes Verkehrsaufkommen nicht gestreut werden. Die Verkehrssicherungspflicht findet ihre Grenzen auch in der Leistungsfähigkeit der Kommunen. Das gilt auch für eine hölzerne Brücke im Verlauf des Weges.

OLG Schleswig Urteil vom 1. Februar 2000 AZ: 11 U 138/98

Die Streupflicht kann sich auch bei Fahrradwegen nur auf verkehrswichtige und gefährliche Radwege erstrecken. Bei außergewöhnlichen Glätteverhältnissen ist der Streupflichtige regelmäßig nicht von der Streupflicht befreit, sondern derartige Verhältnisse verlangen besonders intensive Streumaßnahmen. Das Maß der Häufigkeit des wiederholten Abstreuens wird von der Verkehrsbedeutung und der Gefährlichkeit der zu sichernden Stellen und der Leistungsfähigkeit der streupflichtigen Körperschaft bestimmt.



Radverkehr und Tourismus





5	Radverkehr und Tourismus	2
5.1	Zusammenfassende Hinweise für die Planung touristischer Radrouten	2
5.1.1	Qualität der Fernradwege	2
5.1.2	Abstimmungen	2
5.1.3	Beschilderung nach den HBR Brandenburg	3
5.1.4	Standardgrößen Beschilderung	3
5.1.5	Fahnen- und Tabellenwegweiser	3
5.1.6	Zielpiktogramme	3
5.1.7	Prioritäten der touristischen Radrouten	3
5.1.8	Zwischenwegweiser	3
5.1.9	Keine Kantensichtige Beschilderung	3
5.1.10	Verwendung von Aufklebern	4
5.1.11	Start- und Zielmarkierungen	4
5.1.12	Ausweisung touristischer Objekte	4
5.1.13	RadNavigator Brandenburg	4
5.1.14	Informationstafeln	4
5.1.15	Radtouristische Informationstafeln	4
5.1.16	Markierung von Wanderwegen	5
5.1.17	ADFC Radfernwege-zertifizierung	5
5.1.18	Netzwerk „Aktiv in der Natur“	5
5.2	Radfernwege-zertifizierung im Land Brandenburg	6
5.2.1	Kriterien der Radfernwege-zertifizierung	6
5.3	Der RadNavigator Brandenburg	8
5.3.1	Software des RadNavigators Brandenburg für PCs und Pocket-PCs	9
5.3.2	Aufnahmen von Radrouten in den RadNavigator Brandenburg	10

5 Radverkehr und Tourismus

5.1 Zusammenfassende Hinweise für die Planung touristischer Radrouten



Häufig sind touristische Organisationen Initiator und Organisator bei der Beschilderung für den Radverkehr – sei es zur Umsetzung einer neuen Themenroute oder auch nur für die Integration von touristischen Zielen in die Wegweisung. Dabei sind unterschiedliche Grundsätze zu beachten, die in den HBR Brandenburg in verschiedenen Kapiteln erläutert sind. Die folgenden Hinweise fassen die wichtigsten Aspekte der wegweisenden Beschilderung aus touristischer Sicht zusammen und verweisen gegebenenfalls auf die ausführlichen Textstellen.

5.1.1 Qualität der Radfernwege

Radfernwege sind überregionale, beschilderte Radrouten von mindestens 100 km Länge, die vornehmlich dem touristischen Fahrradverkehr dienen und bestimmte Mindeststandards aufweisen. Diese Mindeststandards werden durch die ADFC-Radfernwegzertifizierung (vgl. Kap. 5.2) bewertet, um die Qualität eines Radfernweges anhand von Sternen verdeutlichen zu können. Jeder Radfernweg hat ein Routenlogo, das das Thema der Radroute widerspiegelt und zur Routenwegweisung genutzt wird (vgl. Kap. 2.2).

5.1.2 Abstimmungen

Die Beschilderung bedarf grundsätzlich umfangreicher Abstimmungen, z. B. um die landesweite Einheitlichkeit zu wahren, um beispielsweise Interessenskonflikte zu vermeiden. Folgende Abstimmungen können notwendig werden:

- Abstimmung mit Baulastträgern, wenn Schilder auf deren Gebiet aufgestellt, verändert oder ergänzt werden sollen (z.B. Genehmigung für den Einschub zusätzlicher Plaketten für neue Radrouten).
- Abstimmung mit den unteren Straßenverkehrsbehörden, um Konflikte mit der StVO zu verhindern.
- Abstimmungen mit der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH sowie den Tourismusverbänden der Reisegebiete, wenn es um die Ausschilderung neuer Themenrouten geht.
- Abstimmung mit privaten Wegeeigentümern und Grundstückseigentümern, wenn über deren Gelände Routen verlaufen bzw. auf deren Gelände Schilder aufgestellt werden sollen (Vgl. Kap. 6.4).
- Abstimmung mit Naturschutz- und Wasserbehörden, wenn Naturschutzbelange (Naturpark etc.) von den Routen berührt werden.



5.1.3 Beschilderung nach den HBR Brandenburg

Nach Veröffentlichung der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ sind neu zu installierende touristische Themenrouten ausschließlich nach diesen Vorgaben auszuweisen (vgl. Kap.2).

5.1.4 Standardgrößen Beschilderung

Um zu gewährleisten, dass Radfahrer die Inhalte der Wegweisung während der Fahrt schnell erfassen können, sind die Schildergrößen sowie alle anderen Maße festgelegt. Die mittlere Schildergröße mit einer Schildlänge von 800 mm entspricht dem Standard bei der Umsetzung (vgl. Kap. 2.1.4.3).

5.1.5 Fahnen- und Tabellenwegweiser

Die zielorientierte Wegweisung auf Fahnen- und Tabellenwegweisern ist von der allgemeinen Wegweisung abgeleitet und ist grundlegend notwendig. Auf Fahnen- oder Tabellenwegweisern benennt die zielorientierte Wegweisung jeweils das nächste Fern- und Nahziel und gibt deren Entfernung gemessen vom aktuellen Standort an (vgl. Kap. 2.1.1.1).

5.1.6 Zielpiktogramme

Lediglich auf Fahnen- und Tabellenwegweisern sind Zielpiktogramme zu standardisierten Zielen, wie z. B. einem Bahnhof, die vor der Zielinformation positioniert werden, möglich. Für die Darstellung der Zielpiktogramme werden die in der allgemeinen Wegweisung üblichen Symbole verwendet, die aus Gründen der Einheitlichkeit und der Kostenersparnis in der Schriftfarbe der Zielangaben gedruckt werden (vgl. Kap. 2.1.1.3).

5.1.7 Prioritäten der touristischen Radrouten

Die touristischen Radrouten unterscheiden sich hinsichtlich der Routenwegweisung durch ihre Priorität. Sie bestimmt die Auswahl und die Reihenfolge der auszuweisenden Radrouten. Dabei haben die Radrouten des D-Netzes und die Radfernwege die höchste Priorität (vgl. Kap. 2.2.2).

5.1.8 Zwischenwegweiser

Zwischenwegweiser übernehmen ausschließlich die Funktion einer Bestätigung des Routenverlaufs und haben keine Ziel- und Kilometerangaben. Insbesondere dann, wenn zwei Zielwegweiser mehr als 5 km voneinander entfernt sind, sind Zwischenwegweiser notwendig. Sie können auch in Kombination mit der Routenwegweisung verwendet werden (vgl. Kap. 2.3).

5.1.9 Keine kantensichtige Beschilderung

Eine kantensichtige Montage von Zwischen- und Tabellenwegweisern ist nicht zulässig (vgl. Kap. 2.4.2.8).



5.1.10 Verwendung von Aufklebern

Es handelt sich um Vandalismus, wenn Aufkleber auf Ziel- oder Zwischenwegweisern sowie an Pfosten angebracht werden. Lediglich auf Zwischenwegweisern können entsprechend dieser Vorgaben Aufkleber verwendet werden, wenn somit alle Radrouten ausgewiesen werden können (vgl. Kap. 2.2). In allen anderen Fällen würden das Anbringen der Aufkleber alle nicht ausgewiesenen Routen in Frage stellen. Die Entfernung aller Aufkleber ist umgehend umzusetzen und durch regelmäßige Kontrollen sicher zustellen.

5.1.11 Start- und Zielmarkierungen

Um touristischen Radfernwegen einen erkennbaren Start- und Zielpunkt zu geben, können innerorts Markierungen installiert werden, die vor allem für die Vermarktung der Radfernwege wirksam sind. Damit erlangen sie einen Erlebniswert bzw. emotionalen Wert. Die Markierungen haben zudem eine positive Wirkung auf die Öffentlichkeit und stärken das Bewusstsein der Einheimischen für Radtourismus in ihrer Region (vgl. Kap. 2.11).

5.1.12 Ausweisung touristischer Objekte

In der zielorientierten Radverkehrswegweisung werden Stadt- und Ortsnamen zur Orientierung für die Zielangaben verwendet (vgl. Kap. 2.8). Gerade in touristisch geprägten Gebieten können durch die Objektwegweisung auch Gastgeber, Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten ausgewiesen werden (vgl. Kap. 2.8).

5.1.13 RadNavigator Brandenburg

Grundsätzlich können alle Radrouten im RadNavigator berücksichtigt werden (vgl. Kap. 5.1). Über die Aufnahme einer Route in den RadNavigator Brandenburg entscheidet die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH.

5.1.14 Informationstafeln

Entsprechend den „Handlungsempfehlungen für ein landesweit einheitliches Leitsystem im Land Brandenburg“ sind Informationstafeln Bestandteile der touristischen Leitsysteme und dienen als Orientierungshilfe. Sie sollen Auskunft über die Angebote der Region, des Gebietes oder der Ortschaft, aber z.B. auch über die Sehenswürdigkeiten der Stadt und Umgebung geben. Ausführlichere Informationen zum Ort, den Sehenswürdigkeiten der Stadt und der Umgebung, aber auch zu Ausflugstipps, den Veranstaltungen und anderen touristischen Einrichtungen sollen hier dargeboten werden (vgl. Kap. 2.7).

5.1.15 Radtouristische Informationstafeln

Die durch das Netzwerk „Aktiv in der Natur“ erarbeiteten Gestaltungsvorlagen für radtouristische Informationstafeln können als Layoutvorlagen kostenfrei bezogen werden. Diese Informationstafeln sollen in den Ortschaften, aber auch außerorts an den touristischen Radwegen, an Rastplätzen



und Aussichtspunkten aufgestellt werden. Vorgesehen ist die Gestaltung mit einem Lokal- und einem Regionalmodul sowie einem weiteren Modul zur Darstellung des touristischen Radweges auf einer Übersichtskarte. Die Gestaltungsvorlagen für die Module bilden Platzhalter für Überschriften, Radroutenlogos sowie Bild- und Textfelder (vgl. Kap. 2.7.2).

5.1.16 Markierung von Wanderwegen

Die Beschilderung von Wanderwegen ist durch die „Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen im Land Brandenburg“ des Ministeriums für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz festgelegt. In dem Fall, dass an einem Beschilderungsstandort sowohl eine Radverkehrswegweisung als auch eine Wanderwegmarkierung angebracht werden soll, integriert sich die Wanderwegmarkierung in die Radverkehrswegweisung. Die Wegmarke des Wanderweges wird in die routenorientierte Wegweisung integriert (vgl. Kap. 2.9).

5.1.17 ADFC Radfernwegecertifizierung

Mit Hilfe von verschiedenen Zertifizierungskriterien kann die vorhandene Infrastruktur der Radfernwege bewertet werden. Insgesamt basiert die Bestandserhebung der Radfernwege auf zehn Kriterien unterschiedlicher Gewichtung. Priorität hatten alle Radwege, die in der Radkonzeption aus dem Jahr 2001 beinhaltet sind (vgl. Kap. 5.2). Im Ergebnis der Zertifizierungen können die Radfernwege mit Sternen vermarktet werden. Die Erhebung dient aber auch als Entscheidungsgrundlage für Investitionen des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Brandenburg.

5.1.18 Netzwerk „Aktiv in der Natur“

Das Netzwerk „Aktiv in der Natur“ wurde im September 2006 als erstes touristisches GA-Netzwerk gegründet und wird in der dreijährigen Anlaufphase durch Mittel des Bundes und des Landes Brandenburg gefördert. Es befasst sich mit den Themen Rad-, Wasser- und Wandertourismus.

Gründungsmitglieder des Netzwerkes sind neben dem Landestourismusverband Brandenburg e.V. die 12 brandenburgischen Reisegebietsverbände, Partner wie die der TMB, ADFC Brandenburg und der Wirtschaftsverband Wassersport Berlin-Brandenburg. Bereits ein Jahr nach der Gründung sind 140 touristische Anbieter, zumeist Klein- und Kleinstbetriebe, in verschiedenen Projekten im Netzwerk aktiv.

Kernaufgaben des Netzwerkes beziehen sich auf die Qualitätsentwicklung und -sicherung der wasser-, wander- und radtouristischen Infrastruktur sowie der Leistungsträger. Aber auch Infrastrukturentwicklung und gemeinsame themenübergreifende Produktinitiierung mit den Leistungsträgern und den Reisegebieten sind Aufgabe des Netzwerkes. Zudem werden in Ergänzung zum Landesmarketing aber auch Marketingmaßnahmen umgesetzt.



5.2 Radfernwegezertifizierung im Land Brandenburg

Die ADFC-Radfernwegezertifizierung ist ein Qualitäts-Monitoring, mit dem die Qualität einer Radroute bewertet wird. Mit Hilfe von zehn Kriterien, die sich beispielsweise auf die Befahrbarkeit, Wegweisung, Routenführung und touristische Infrastruktur beziehen, kann die vorhandene Infrastruktur bewertet werden. Weiterhin werden aber auch Parameter wie die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel, die Verkehrsbelastung sowie die Verfügbarkeit von Karten und Informationsmaterial in die Bewertung einbezogen.

Eine erste Bestandserhebung von neun überregionalen Radwegen, die bereits Bestandteil der Handlungsempfehlungen aus dem Jahre 2001 waren, fand im Sommer und Herbst 2007 statt. Die Ergebnisse sind wesentliche Grundlage von Förderentscheidungen (vgl. Kap. 3.2).

5.2.1 Kriterien der Radfernwegezertifizierung

Für die Vergabe von Sternen, ähnlich der DeHoGa-Gastgeberklassifizierung, müssen bestimmte Kriterien erfüllt werden. Sie sind unterschiedlich gewichtet (Abb. 5.4) und werden im Folgenden dargestellt. Dabei werden für jedes Kriterium Punkte vergeben bzw. abgezogen, so dass anhand der Gesamtpunktzahl die Anzahl der Sterne festgelegt werden kann.

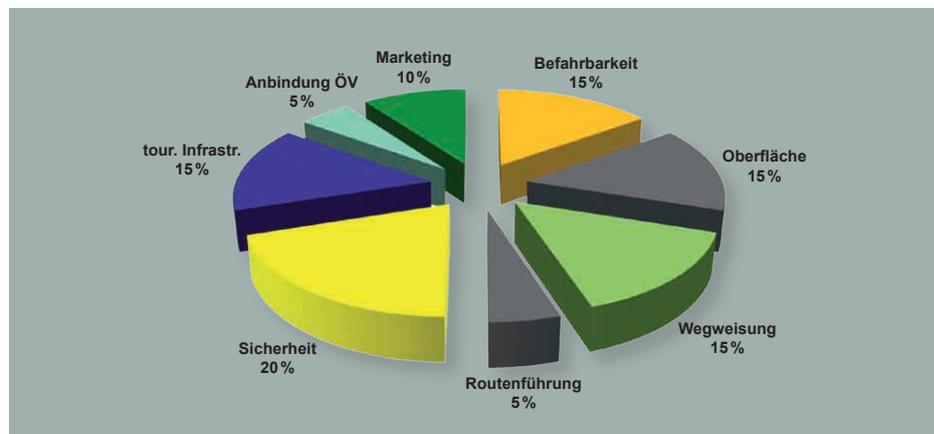


Abb. 5.1: Gewichtung der Bewertungskriterien der ADFC-Radfernwegezertifizierung

Der Bewertung wurden „normierte Tagesetappen“ von jeweils 50 Kilometer Länge als Teilabschnitte zugrunde gelegt. Damit wird auch eine bessere Gewichtung guter oder schlechter Streckenabschnitte ermöglicht. Die Bewertung erfolgt allein aus der Sicht der Radtouristen, d. h. es wurde in erster Linie die für den Radfahrer spürbare Qualität beurteilt. Die Daten werden soweit wie möglich streckenbezogen erhoben und berechnet.



Als Grundlage für die Bestandserfassung dienen folgende vom ADFC definierte Kriterien:

- ***eindeutiger Name und nationaler Rang***
Grundlegende Voraussetzung für die Zertifizierung einer Radroute ist zum einen die Existenz einer eindeutigen Bezeichnung und zum anderen ihr nationaler Rang. Dieser begründet sich in der Länge von mindestens 100 km und der Routenführung durch mindestens zwei Landkreise.
- ***Komfortable Befahrbarkeit***
Um die leichte und sichere Befahrbarkeit, auch für Gruppen, für behindertengerechte Fahrräder und mitgeführte Anhänger, garantieren zu können, sollte der Radweg eine ausreichende Breite von mind. 2 m aufweisen. Sie wird pro befahrenen Kilometer erfasst und bewertet. Punktabzüge erfolgen für Barrieren und Gefahrenstellen wie z. B. zu eng aufgestellte Poller und Umlaufschranken sowie schlecht einsehbare Einmündungen in Straßen.
- ***Oberfläche***
Auch die Oberfläche (Asphalt, Pflaster, wassergebundene Decke usw.) und Befahrbarkeit des Radweges wird pro Kilometer erfasst und mit Hilfe von Punkten bewertet. Es werden Punkte abgezogen, wenn Spurrillen, Wurzelaufbrüche oder Löcher die Qualität der Radwegoberfläche einschränken.
- ***Wegweisung***
Punkte werden vergeben, wenn die Beschilderung den HBR Brandenburg (bzw. in anderen Bundesländern den Vorgaben der FGSV) entspricht. Die Beschilderung muss einheitlich und für beide Fahrtrichtungen vorhanden sein. Punktabzüge entstehen beispielsweise für die Ausweisung falscher Richtungen, falsche und fehlende Schilderstandorte oder schlechte Lesbarkeit.
- ***Routenführung***
Da die Qualität einer guten Streckenführung schwer vergleichbar bzw. qualifizierbar ist, wird für dieses Kriterium von einer Grundpunktzahl ausgegangen. Von dieser Grundpunktzahl werden Punkte beispielsweise im Falle von Geruchs-, Staub- oder Lärmbelästigung oder einer Routenführung abseits ihres Themas abgezogen.
- ***Sicherheit und Verkehrsbelastung***
Dieses Kriterium misst die sichere Befahrbarkeit der Radrouten mit einer möglichst geringen Belastung durch den Autoverkehr. Die meisten Punkte werden vergeben, wenn eine Radroute Radwege, Fahrradstraßen oder wenig befahrene Straßen nutzt. Zu Punktabzügen kommt es, wenn die Radroute auf viel befahrene Straßen verläuft und somit die Sicherheit der Radfahrer nicht ausreichend sichergestellt ist.
- ***Touristische Infrastruktur***
Anhand des Beherbergungs- und Gastronomieangebotes entlang des Radweges wird die touristische Infrastruktur bewertet. Dabei werden zusätzliche Punkte für Bett & Bike-zertifizierte Gastgeber, aber auch für Rastplätze, Schutzhütten, Informationstafeln sowie bestimmten Tourist Infos usw. vergeben.

- **Anbindung der Radroute an den Öffentlichen Personenverkehr**

Zur komfortablen An- und Abreise mit dem Fahrrad sollte ein Radfernweg möglichst mehrmals täglich durch den öffentlichen Personenverkehr mit Fahrradbeförderung erreichbar sein. Wenn parallel zur Radroute die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn möglich ist, werden weitere Punkte vergeben.

- **Vermarktung**

Punkte werden für ein realistisches und zielgruppenspezifisches Marketing für den gesamten Radweg vergeben. Dabei werden beispielsweise die Vertriebsstrukturen, Aktualität der Informationen, Übernachtungsverzeichnisse aber auch zentrale Informationsstellen, Karten- und Radwanderführer, Pauschalen, Flyer, Events, Merchandising und der Internetauftritt berücksichtigt.



5.3 Der RadNavigator Brandenburg

Der RadNavigator Brandenburg ist zum einen eine Internetanwendung für die digitale Radreiseplanung, zum anderen ein mobiler Reisebegleiter. Ähnlich einer Radwanderkarte enthält der RadNavigator Brandenburg Informationen zu den 13 Radfernwegen und zahlreichen regionalen Radwegen, die insgesamt ein Netz von 5.000 km bilden. Zudem bietet das System die Möglichkeit, mehr als 5.000 ortsgenaue Informationspunkte, die Sehenswürdigkeiten, Gastgeber und Informationsstellen wiedergeben, mit Angebotsbeschreibungen, Kontaktdaten und weiterführenden Links abzurufen. So kann eine Radtour individuell zusammengestellt, im pdf-Format gespeichert und ausgedruckt werden. Mit Hilfe des Radreiseplaners können Radreisen am Computer vorbereitet und mit der Routingfunktion durchgeführt werden. Kartengrundlage des RadNavigators Brandenburg sind topographische Rasterkarten der Landesvermessung und der Geobasisinformation in den Maßstäben 1:250.000 und 1:50.000.



Abb. 5.2: 30-Tage-Test-CD

5.3.1 Software des RadNavigators Brandenburg für PCs und Pocket-PCs

Der RadNavigator Brandenburg ist über das Webportal www.radeln-in-brandenburg.de und über die www.reiseland-brandenburg.de erhältlich. Die Software für PC und Pocket PC korrespondiert mit dem Internetportal www.radeln-in-Brandenburg.de. Die Registrierung, die Kartenfreischaltung sowie Support und Hilfsinformationen sind im internen Bereich dieses Portals abrufbar und lassen sich aus der PC-Anwendung aktualisieren, wenn eine Internetverbindung besteht.



Abb. 5.3: Homepage www.radeln-in-brandenburg.de

Der RadNavigator als PC- und Pocket PC-Version ergänzt die Informationen des Internetportals durch einen Radreiseplaner und die Routingfunktion, so dass ein individueller Tourenverlauf auf ein mobiles Gerät übertragen werden kann. Die mobilen PCs mit GPS-Empfang ermöglichen zudem auch die Tourenplanung vor Ort. Zudem können GPX-Touren Tracks aus anderen mobilen Systemen (z. B. Garmin) und selbst aufgezeichnete Touren aus der mobilen RadNavigator Software in die PC-Software importiert werden und umgekehrt.

Die Software für Pocket-PCs kann auf Geräte mit und ohne integrierten GPS eingesetzt werden. Dazu ist das Betriebssystem „Windows Mobile“ ab Version 2003 (empfohlen 2005) Voraussetzung. Verfügt der Pocket-PC über einen GPS-Empfänger, werden die einzuschlagende Richtung und jeweils aktuelle Informationen zur Position, zum Standort in der Karte, zur Entfernung zum Ziel sowie zu Restaurants und Sehenswürdigkeiten angegeben.

Im Internetportal www.radeln-in-Brandenburg.de werden neben Informationen zur Routenführung der ausgewählten Radroute auch Kartenempfehlungen, Bahnanschlüsse und Informationen zur Region angegeben (Abb. 5.2). Zudem können Informationspunkte, d. h. Sehenswürdigkeiten, Gastgeber, Radstationen, Naturschutzgebiete aber beispielsweise auch Thermen entlang der Route abgefragt werden.



Abb. 5.4: Spreeradweg mit Routenführung

5.3.2 Aufnahmen von Radrouten in den RadNavigator Brandenburg

Grundsätzlich können alle Radrouten, die über eine vollständige Beschilderung entsprechend den HBR Brandenburg verfügen und deren Pflege gewährleistet ist, im RadNavigator Brandenburg berücksichtigt werden. Weiterhin müssen die Radrouten durch die Radfernwegezertifizierung des ADFC bewertet worden sein (vgl. Kap. 5.2). Über die Aufnahme einer Radroute in den RadNavigator entscheidet die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH. Zur Übernahme einer Radroute müssen die nachfolgend angegebenen Daten übergeben werden.

Der Routenverlauf muss entweder als GPX-Track oder markiert in einer Karte (Maßstab 1:50.000) vorhanden sein. Zudem ist eine Kurzbeschreibung der Radroute und ihrer Besonderheiten notwendig. Auch Informationen zur Radwegbeschaffenheit, Kartenempfehlungen, Bahnanschlüsse, Tourist Informationen, Ansprechpartnern und Wissenswertes über die Region sowie das Routenlogo müssen vorliegen. Sie erscheinen als Textblock neben dem Kartenausschnitt erscheint, notwendig. Die anfallenden Kosten für die Aufnahme einer Radroute in den RadNavigator Brandenburg sind dem aktuellen Marketingplan der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH zu entnehmen.

Anhang





6	Anhang	2
6.1	Maßangaben der Beschilderung	2
6.2	Liste der Top Highlights im Land Brandenburg	5
6.3	Fahrradparken – Vom Fahrradständer zum Abstellsystem	10
6.4	Mustervorlagen	18
6.5	Stichwortverzeichnis	27
6.6	Abkürzungsverzeichnis	29
6.7	Abbildungsverzeichnis	30
6.8	Literaturverzeichnis	33
6.9	Ansprechpartner	35
6.10	Impressum	36

6.1 Maßangaben der Beschilderung

6.1.1 Tabellen- und Fahnenwegweiser

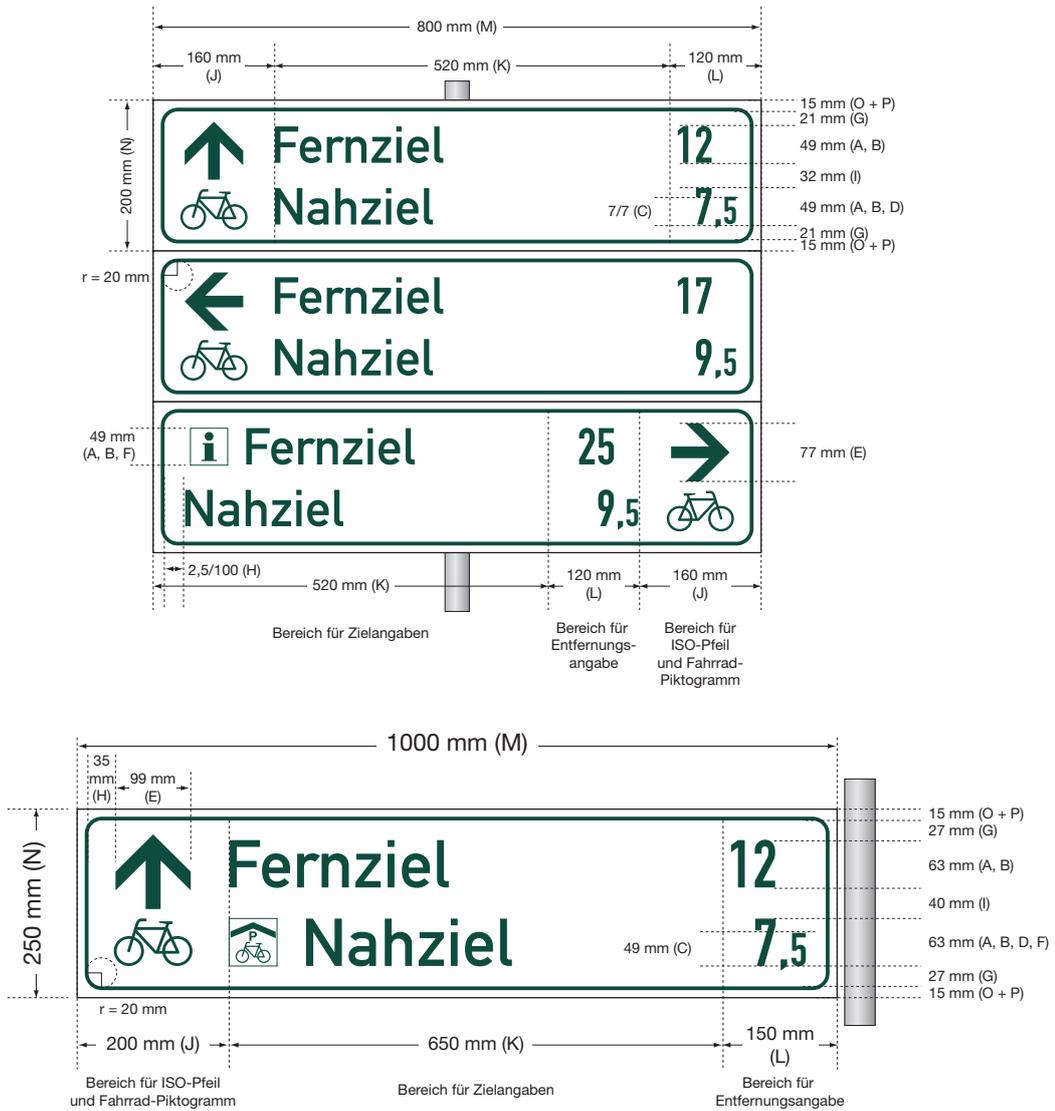


Abb. 6.1: Gestaltung und Bemaßung von Tabellen- und Fahnenwegweisern



Inhalt		Maßangaben in mm		
		groß	mittel	klein
A	Schrifthöhe Zielangabe	63	49	37
B	Kilometerangaben vor dem Komma	63	49	37
C	Kilometerangaben nach dem Komma	45	35	24
D	Fahrrad-Piktogramm	63 x 103	53 x 88	40 x 66
E	ISO-Pfeil	99 x 99	77 x 77	58 x 58
F	Zielpiktogramm	63 x 63	49 x 49	35 x 35
G	Abstand Schrift und Kilometerangabe zum vollfarbigen Rand	27	21	16
H	Seitl. Abstand ISO-Pfeil, Fahrrad-Piktogramm und Zielangabe zum vollfarbigen Rand	35	25	19
I	Abstand zwischen den Zeilen	40	32	24
J	Bereich mit Pfeil und Fahrrad-Piktogramm	200	160	120
K	Bereich mit Zielangabe	650	520	390
L	Bereich mit Kilometerangabe	150	120	90
M	Schildlänge	1000	800	600
N	Schildhöhe	250	200	150
O	Vollfarbiger Rand (mit abgerundeten Ecken)	5 (r = 20)		4 (r = 15)
P	Kontraststreifen	10		7,5

* h = Höhe der Großbuchstaben ohne Unterlänge

Abb. 6.2: Bemaßung der Zielwegweisung

6.1.2 Zwischenwegweiser

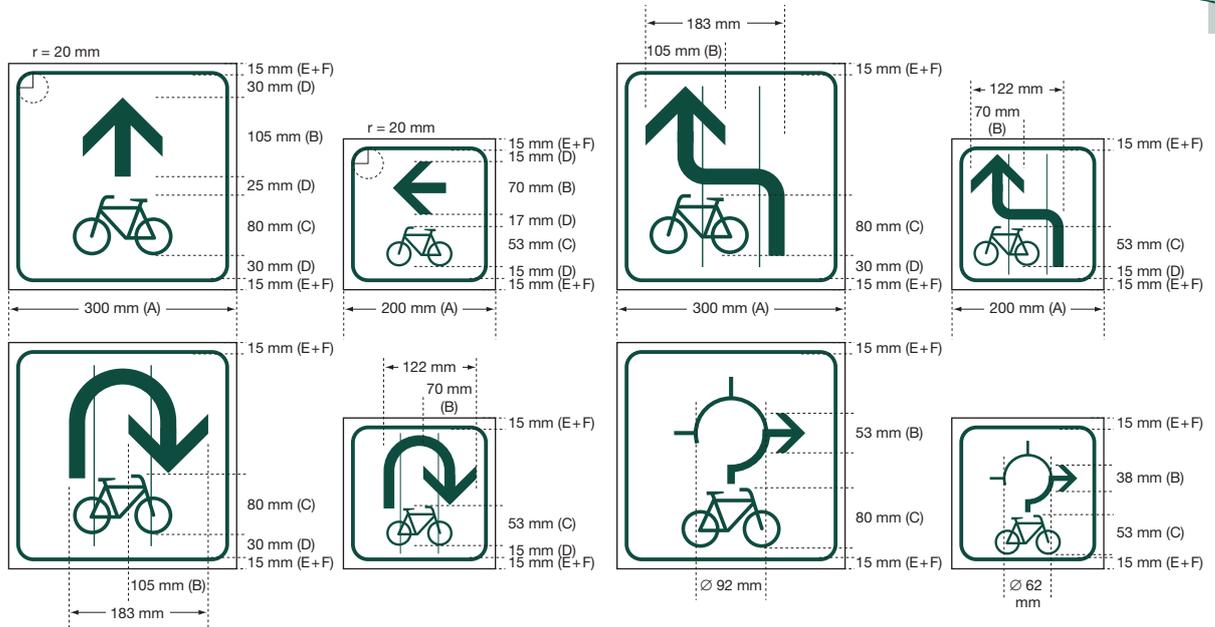


Abb. 6.3: Größengestaltung von Zwischenwegweisern

Inhalt		Maßangaben in mm	
		groß	mittel
A	Schildmaße	300 x 300	200 x 200
B	ISO-Pfeil (zentriert)	105 x 105	70 x 70
C	Fahrradpiktogramm (zentriert)	130 x 80	87 x 53
D	Abstände in der Höhe	30/25/30	15/17/15
E	Vollfarbiger Rand (mit abgerundeten Ecken)	5 (r = 20)	
F	Kontraststreifen	10	

Abb. 6.4: Bemaßung von Zwischenwegweisern

6.2 Liste der Top Highlights im Land Brandenburg

Reisegebiet	Beschilderung	Ort
Barnimer Land	Agrarmuseum Wandlitz	Wandlitz
Barnimer Land	Haus Pehlitzwerder	Brodowin (Pehlitz)
Barnimer Land	Jagdschloss Hubertusstock	Joachimsthal
Barnimer Land	Kloster Chorin	Chorin
Barnimer Land	Schiffshebewerk Niederfinow	Niederfinow
Barnimer Land	Schorfheide Museum	Groß Schönebeck
Barnimer Land	Steintor Bernau	Bernau
Barnimer Land	Wildpark Schorfheide	Groß Schönebeck
Barnimer Land	Zoologischer Garten	Eberswalde
Dahme-Seengebiet	Germanische Siedlung	Klein Köris
Dahme-Seengebiet	Kriegsgräberstätte Halbe	Halbe
Dahme-Seengebiet	Naturpark Dahme-Heideseen	Prieros
Dahme-Seengebiet	Schloss Dracula	Schenkendorf
Dahme-Seengebiet	Schloss Königs Wusterhausen	Königs Wusterhausen
Dahme-Seengebiet	Sender- und Funktechnikmuseum	Königs Wusterhausen
Dahme-Seengebiet	Tropical Islands	Krausnick
Elbe-Elster-Land	Besucherbergwerk F60	Lichterfeld-Schacksdorf
Elbe-Elster-Land	Elstermühle Plessa	Plessa
Elbe-Elster-Land	Historischer Stadtkern Herzberg	Herzberg
Elbe-Elster-Land	Historischer Stadtkern Uebigau	Uebigau
Elbe-Elster-Land	Mühlberg – Stadt mit historischem Stadtkern	Mühlberg
Elbe-Elster-Land	Naturpark Niederlausitzer Heidelandschaft mit Bz. Bad Liebenwerda	Bad Liebenwerda
Elbe-Elster-Land	Technisches Denkmal Brikettfabrik „Louise“ Domsdorf	Domsdorf
Elbe-Elster-Land	Weißgerbermuseum	Doberlug-Kirchhain
Elbe-Elster-Land	Zisterzienserkirche Doberlug	Doberlug-Kirchhain
Elbe-Elster-Land	Kraftwerk Plessa	Plessa
Elbe-Elster-Land	Zisterziensermönchinnenkloster Mühlberg „Güldenstern“	Mühlberg
Fläming	Bauernmuseum Blankensee	Trebbin, OT Blankensee
Fläming	Bischofsresidenz Burg Ziesar	Ziesar
Fläming	Bücherstadt und Bunkerstadt Wünsdorf	Wünsdorf-Waldstadt
Fläming	Burg Eisenhardt	Belzig
Fläming	Burg Rabenstein	Raben
Fläming	Burg Ziesar	Ziesar
Fläming	Fläming Skate	Luckenwalde
Fläming	Historischer Stadtkern Beelitz	Beelitz
Fläming	Historischer Stadtkern Belzig	Belzig





Reisegebiet	Beschilderung	Ort
Fläming	Historischer Stadtkern Dahme/Mark	Dahme/Mark
Fläming	Historischer Stadtkern Jüterbog	Jüterbog
Fläming	Historischer Stadtkern Treuenbrietzen	Treuenbrietzen
Fläming	Künstlerhaus Schloss Wiepersdorf	Wiepersdorf
Fläming	Museum Kloster Zinna	Kloster Zinna
Fläming	Museumsdorf Glashütte	Glashütte
Fläming	Naturparkzentrum Raben	Raben
Fläming	Naturschutzzentrum Stücken	Stücken
Fläming	Scheunenwindmühle Saalow	Saalow
Fläming	Schloss Diedersdorf	Diedersdorf
Fläming	Schloss und Park Wiesenburg	Wiesenburg
Fläming	Schulmuseum	Reckahn
Fläming	Südwestfriedhof Stahnsdorf	Stahnsdorf
Fläming	Töpferort Görzke	Görzke
Fläming	Wildgehege Glauer Tal	Stücken
Fläming	Wildpark Johannismühle	Klasdorf
Havelland	Besucherzentrum Naturpark Havelland	Parey
Havelland	Dom	Brandenburg a. d. Havel
Havelland	Domstiftsgut Mötzow	Brandenburg a. d. Havel
Havelland	Historischer Stadtkern Brandenburg/ Havel	Brandenburg a. d. Havel
Havelland	Historischer Stadtkern Werder	Werder (Havel)
Havelland	Historischer Stadtkern Ziesar	Ziesar
Havelland	Kirche/Birnbaum	Ribbeck
Havelland	Kloster Lehnin	Lehnin
Havelland	Kloster Ziesar	Ziesar
Havelland	Landgut Borsig	Nauen OT Groß Behnitz
Havelland	Lillienthal Gedenkstätte	Stöln
Havelland	Nauen – Historischer Stadtkern	Nauen
Havelland	Schloss Caputh	Caputh
Havelland	Schloss Nennhausen	Nennhausen
Havelland	Schloss Paretz	Ketzin, OT Paretz
Havelland	Schloss/Kirche Petzow	Werder (Havel), OT Petzow
Havelland	Schlosspark Kleßen	Kleßen
Havelland	Geschichtspark Gedenkstätte KZ-Außenlager	Falkensee
Havelland	Archäologisches Landesmuseum	Brandenburg a. d. Havel
Havelland	Industriemuseum Brandenburg an der Havel	Brandenburg a. d. Havel
Havelland	Optik Industrie Museum Rathenow	Rathenow
Havelland	Ziegeleimuseum	Glindow



Reisegebiet	Beschilderung	Ort
Havelland	Naturdenkmal Schwedenlinde	Beetzsee OT Brielow
Märkisch Oderland	Besucherzentrum Märkische Schweiz	Buckow
Märkisch Oderland	Brandenburgisches Freilichtmuseum Altranft	Altranft
Märkisch Oderland	Brecht-Weigel-Haus	Buckow
Märkisch Oderland	Fort Gorgast	Küstriner Vorland OT Gorgast
Märkisch Oderland	Gedenkstätte/Museum Seelower Höhen	Seelow
Märkisch Oderland	Haus der Naturpflege	Bad Freienwalde
Märkisch Oderland	Historischer Stadtkern Alt Landsberg	Altlandsberg
Märkisch Oderland	Historischer Stadtkern Bad Freienwalde	Bad Freienwalde
Märkisch Oderland	Klosterruine Friedland	Altfriedland
Märkisch Oderland	Gärten der Welt	Berlin/Marzahn
Märkisch Oderland	Schloß Neuhardenberg	Neuhardenberg
Märkisch Oderland	Museumspark der Baustoffindustrie	Rüdersdorf
Niederlausitz	EuroSpeedway Lausitz	Schipkau
Niederlausitz	Festungsanlage Senftenberg	Senftenberg
Niederlausitz	Künstlerort Pritzen (mit LOGO SEE)	Pritzen
Niederlausitz	Niederlausitzer Heidemuseum	Spremberg
Niederlausitz	Ostdeutscher Rosengarten (mit Rose als Zusatzzeichen)	Forst
Niederlausitz	Lausitzer Seenland	Senftenberg
Niederlausitz	Brandenburgisches Textilmuseum	Forst
Niederlausitz	Archiv verschwundene Orte	Forst
Niederlausitz	Strittmatter's Laden	Bohnsdorf
Niederlausitz	Stadt- und Industriemuseum Guben	Guben
Niederlausitz	Besucherzentrum IBA-Terrassen	Großräschen
Oder-Spree-Seengebiet	„Kloster Neuzelle“	Neuzelle
Oder-Spree-Seengebiet	Besucherzentrum Naturpark Schlaubetal	
Oder-Spree-Seengebiet	Gerhart-Hauptmann-Museum	Erkner
Oder-Spree-Seengebiet	Historischer Stadtkern Beeskow	Beeskow
Oder-Spree-Seengebiet	KZ-Außenlager Lieberose	Lieberose
Oder-Spree-Seengebiet	Museum	Eisenhüttenstadt
Oder-Spree-Seengebiet	Sowjetisches Speziallager Nr. 6 Jamlitz	Lieberose
Oder-Spree-Seengebiet	Landschaftspark Alt Madlitz	Alt Madlitz
Oder-Spree-Seengebiet	Naturpark Schlaubetal	Müllrose
Oder-Spree-Seengebiet	Domstadt Fürstenwalde	Fürstenwalde
Potsdam	Alexandrowka	Potsdam
Potsdam	Cecilienhof	Potsdam
Potsdam	Filmpark/Medienstadt	Potsdam
Potsdam	Historischer Stadtkern Potsdam	Potsdam



Reisegebiet	Beschilderung	Ort
Potsdam	Holländisches Viertel	Potsdam
Potsdam	Krongut Bornstedt	Potsdam
Potsdam	Park Babelsberg	Potsdam
Potsdam	Park Sanssouci	Potsdam
Prignitz	Barockschloß Wolfshagen	Wolfshagen
Prignitz	Biosphärenreservat Flußlandschaft Elbe – Besucherzentrum Rühstädt	Rühstädt
Prignitz	Burg Putlitz	Putlitz
Prignitz	Evangelisches Stift Marienfließ Stepenitz	Stepenitz
Prignitz	Historischer Stadtkern Lenzen	Lenzen
Prignitz	Historischer Stadtkern Perleberg	Perleberg
Prignitz	Kloster Stift zum Heiligengrabe	Heiligengrabe
Prignitz	Königsgrab Seddin	Seddin
Prignitz	Modemuseum Schloss Meyenburg	Meyenburg
Prignitz	Museum „Todesmarsch Belower Wald“	Wittstock
Prignitz	Museum Dreißigjähriger Krieg	Wittstock/Dosse
Prignitz	Plattenburg	Plattenburg
Prignitz	Prignitz Kleinbahnmuseum Lindenberg	Lindenberg
Prignitz	Schloss Meyenburg	Meyenburg
Prignitz	Schmugglerheide	Wittstock/Dosse
Prignitz	Storchendorf Rühstädt	Rühstedt
Prignitz	Archäologischer Park Freyenstein	Freyenstein
Prignitz	Wittstocker Altstadt und historisches Umland	Wittstock
Ruppiner Land	Bockwindmühle Vehlefan	Vehlefan
Ruppiner Land	Brandenburgisches Forstmuseum	Fürstenberg/Havel
Ruppiner Land	Brandenburgisches Haupt- und Landesgestüt Neustadt/Dosse	Neustadt/Dosse
Ruppiner Land	Brandenburg-Preußen Museum	Wustrau
Ruppiner Land	Gedenkstätte und Museum Sachsenhausen	Sachsenhausen
Ruppiner Land	Hakenberger Denkmal	Hakenberg
Ruppiner Land	Historischer Stadtkern Gransee	Gransee
Ruppiner Land	Historischer Stadtkern Kremmen	Kremmen
Ruppiner Land	Historischer Stadtkern Kyritz	Kyritz
Ruppiner Land	Ofen- und Keramikmuseum Velten	Velten
Ruppiner Land	Historischer Stadtkern Neuruppin	Neuruppin
Ruppiner Land	Historischer Stadtkern Rheinsberg	Rheinsberg
Ruppiner Land	Historisches Scheunenviertel	Kremmen
Ruppiner Land	Kahlbuz-Gruft	Neustadt/Dosse
Ruppiner Land	Mahn und Gedenkstätte Ravensbrück	Fürstenberg/Havel



Reisegebiet	Beschilderung	Ort
Ruppiner Land	NaturParkHaus Stechlin	Menz
Ruppiner Land	Ofen- und Keramikmuseum Velten	Velten
Ruppiner Land	Schloss Oranienburg	Oranienburg
Ruppiner Land	Schloß Rheinsberg	Rheinsberg
Ruppiner Land	Storchendorf Linum	Linum
Ruppiner Land	Ziegeleipark Mildenberg	Mildenberg
Ruppiner Land	Zisterzienserklöster Himmelpfort	Himmelpfort
Ruppiner Land	Zisterzienserklöster Lindow	Lindow
Spreewald	Schlossinsel Lübben	Lübben
Spreewald	Besucherzentrum Biosphären-reservat Spreewald	Lübbenau, Schlepzig, Burg
Spreewald	Historischer Stadtkern Luckau	Luckau
Spreewald	Historischer Stadtkern Peitz	Peitz
Spreewald	Naturpark NL Landrücken mit Bz.in Fürstlich Drehna u. Höllberg-hof b. Langengrassan	Fürstlich Drehna
Spreewald	Schloss Branitz und Marstall	Cottbus
Spreewald	Schloss und Schlosspark Fürstlich Drehna	Fürstlich Drehna
Spreewald	Anerkannter Kurort Burg	Burg
Spreewald	Spreewald-Museum Lübbenau/Lehde	Lübbenau
Uckermark	Besucherzentrum	Criewen
Uckermark	Dominikanerkloster Prenzlau	Prenzlau
Uckermark	Dominikanerkloster, Kulturzentrum und Museum	Prenzlau
Uckermark	Draisinestation Templin; Draisinestation Fürstenberg	Fürstenberg/Havel
Uckermark	Historischer Stadtkern Angermünde	Angermünde
Uckermark	Historischer Stadtkern Templin	Templin
Uckermark	Kloster Boitzenburg, Technisches Museum und Denkmal	Boitzenburg
Uckermark	Naturerlebnis Blumberger Mühle	Angermünde
Uckermark	Naturpark Uckermärkische Seen – Besucherzentrum Berliner Tor	Templin
Uckermark	Schloss Boitzenburg	Boitzenburg

Aktualisierungen können über die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, Abteilung 10 Infrastruktur- und Qualitätssicherung bezogen werden.

Abb. 6.5: Liste der Top Highlights im Land Brandenburg

6.3 **Fahrradparken – Vom Fahrradständer zum Abstellsystem** **ADFC Fakten – Argumente – Forderungen**



Aus den vom ADFC veröffentlichten „Fakten – Argumente – Forderungen“ (FAF) können weitere nützliche Informationen und hilfreiche Hinweise zu unterschiedlichen Themen entnommen werden. So werden in Ergänzung der HBR Brandenburg die FAF „Fahrradparken – Vom Fahrradständer zum Abstellsystem“ angeführt.

Worum geht es?

Die Bedeutung guter Fahrradstellplätze für die Förderung des Radverkehrs wird oft unterschätzt. Ob eine Fahrt mit dem Fahrrad unternommen wird, hängt auch von den Bedingungen an Quelle und Ziel ab. Wo Fahrräder bei Fahrtantritt schnell erreichbar sind und beim Abstellen am Zielpunkt sicher geparkt werden können, erleichtert dies die Fahrradnutzung.

Für den immer weiter zunehmenden Fahrradbestand gibt es weder quantitativ noch qualitativ ausreichend Fahrradstellplätze. Fahrraddiebstahl ist zum Massendelikt geworden. Aus Angst vor Diebstahl werden gute Fahrräder häufig nicht benutzt; stattdessen werden ältere, zumeist weniger sichere Fahrräder eingesetzt oder Radfahrten ganz unterlassen.

Radfahrerinnen und Radfahrer wollen ihre Fahrräder im Wohnbereich und unterwegs sicher und bequem abstellen. Bauträger und Anlieger benötigen Unterstützung bei der Abschätzung des Bedarfs und der Auswahl geeigneter Fahrradstellplätze für Beschäftigte, Bewohner und Besucher.

Bedarf und Standort

Der Bedarf an Fahrradstellplätzen hängt davon ab, wo, wie lange und zu welcher Tageszeit Fahrräder geparkt werden. Kurzzeitparker lassen das Rad kaum aus den Augen, wollen es schnell anschließen, z.B. vor Geschäften oder am Imbissstand, und schnell beladen. Langzeitparker stellen ihr Fahrrad ohne eigene Aufsicht ab, z.B. an der Wohnung, am Arbeitsplatz, vor Schulen und an Bahnhöfen, und haben höhere Anforderungen an Diebstahlsicherheit. Für Großveranstaltungen werden Fahrradstellplätze für sehr viele Fahrräder benötigt.

Fahrradstellplätze müssen schnell, sicher und fahrend erreichbar sein. Zu- und Abfahrten zu Fahrradstellplätzen müssen auf die Kapazität und Nutzung der Anlage abgestimmt sein. Zum Beispiel sind Radfahrer aus derselben Schule bzw. vom gleichen Zug fast gleichzeitig unterwegs. Für öffentliche Gebäude mit Publikumsverkehr, Einkaufszentren, Schulen, Freizeiteinrichtungen, größere Betriebe, Bahnhöfe und Wohnhäuser lassen sich standardisierte Bedarfszahlen für Abstellanlagen entwickeln.

Eine Abstellanlage sollte so nahe wie möglich an den Quell- und Zielorten der Radfahrer liegen. Wild geparkte Fahrräder sind ein guter Indikator dafür, wo Fahrradstellplätze fehlen. Nicht genutzte Abstellanlagen sind ein Indikator für einen falsch gewählten Standort. Der richtige Standort hängt von der Anfahrtrichtung, dem Eingang, den Platzverhältnissen, der Möglichkeit der sozialen Kontrolle und der Umgebung ab. An ausgedehnten Zielen sind mehrere dezentrale Anlagen erforderlich. Bei Neuanlagen sollten Flächen für eine mögliche Erweiterung freigehalten werden. Bei Platzmangel auf Privatgrund sind öffentliche Flächen bereitzustellen.



Oft sind an den für Fahrradstellplätze günstigsten Flächen bereits Kfz-Stellplätze vorhanden. Sie sollten dann soweit wie möglich umgenutzt werden. Zum Schutz vor Diebstahl und mutwilliger Zerstörung müssen Standorte gut einsehbar sein, im Blickfeld von Passanten oder Geschäften liegen oder ständig bewacht werden. Bei Dunkelheit müssen sie gut beleuchtet sein. An Umsteigeanlagen von und zu öffentlichen Verkehrsmitteln sind Fahrradstellplätze dort anzulegen, wo der kürzeste Umsteigeweg erreicht wird und Witterungsschutz angeboten werden kann. Zur Planung von Abstellanlagen für bestehende Einrichtungen sollten zunächst die dort abgestellten Räder gezählt, der Bedarf geschätzt und die Anforderungen an die Anlage beschrieben werden. Berücksichtigt werden muss, dass der Bedarf steigen wird, wenn gute Anlagen errichtet werden.

Dezentrale Abstellanlagen werden z. B. für Geschäftsstraßen oder Wohngebiete längs der Straße oder direkt an Hauseingängen benötigt. In dicht besiedelten Gebieten sollten für ein sicheres Kurzzeitparken regelmäßig Abstellanlagen im Parkstreifen der Kfz geschaffen werden.



Große zentrale Abstellanlagen im Freien sind an größeren Betrieben, Schuleinrichtungen, Bahnstationen, Freizeiteinrichtungen oder im Zugangsbereich städtischer Fußgängerzonen zweckmäßig. Fahrradräume sind z. B. an Schulen, Arbeitsstätten, aber auch Bahnhöfen zu empfehlen. Sie sollen eine Überdachung haben und abschließbar oder durchgängig bewacht sein. Ist eine Bewachung von vornherein ausgeschlossen, muss die Anlage im öffentlichen Sichtfeld liegen. Vor allem für ortsunkundige Fahrradnutzer sollten größere Fahrradstellplätze in Stadtplänen eingetragen werden. Größere Bike & Ride-Stationen sollten im Liniennetzplan der öffentlichen Verkehrsmittel ausgewiesen werden. Auch die allgemeine Fahrradwegweisung sollte Hinweise zu Abstellanlagen enthalten.

Fahrradparken für Anwohner

Für Langzeitparker bieten abschließbare Kleingaragen auf der Straße oder auf Wohnhöfen eine Alternative zu festen Gebäuden. In Fahrradboxen passen ein bis zwei Räder, in ein Fahrradrundhaus 10–12 Fahrräder. In Mehrfamilienhäusern können ebenerdige Bereiche zu Fahrrad- oder Mehrzweckräumen umfunktioniert werden (auch für Kinderwagen, Tretroller etc.).



Architektur und Gestaltung

Abstellanlagen müssen leicht zu finden sowie einfach und schnell zu bedienen sein. Sie müssen in jeder Hinsicht sicher sein: verkehrssicher erreichbar, Beleuchtung, keine dunklen Ecken, kein Eindruck von Vandalismus- und Diebstahlmöglichkeiten. Anlagen für Langzeitparker müssen wettergeschützt (z. B. überdacht) sein.



Je nach Anordnung (z.B. Senkrecht- oder Schrägparken) werden pro Fahrrad in der Regel 1,0–1,5 m² ohne Fahrgasse und 2–3 m² mit Fahrgasse benötigt. Der seitliche Abstand der geparkten Fahrräder sollte mindestens 70 cm betragen (Senkrechtparken). Abstände unter 70 cm führen zum Verschmutzen der Kleidung und zum Verheddern von Seilzügen. Der Platz wird außerdem für Körbe, Kindersitz etc. benötigt. Je enger Fahrradstellplätze angelegt werden, umso niedriger liegt die Ausnutzung. Bei zu großen Abständen besteht die Gefahr, dass Räder dazwischen gestellt werden. Abstellanlagen mit beidseitiger Einstellung ermöglichen eine Platzersparnis ohne Unterschreitung der seitlichen Mindestabstände. Bei beengten Platzverhältnissen lässt sich mit einer Hoch-Tief-Einstellung der seitliche Abstand auf 50 cm reduzieren. Architektur und Gestaltung müssen das jeweilige Betriebsmodell berücksichtigen (beaufsichtigt, bewacht, begrenzter Zugang, automatisierte technische Einrichtungen).

Fahrradstellplätze müssen gestalterisch auch zum Umfeld passen. In städtebaulich sensiblen Situationen können dem Stil der Bebauung entsprechende Architektur und ans Umfeld angepasste Materialien gewählt werden.

Anforderungen an Abstellanlagen

Seitenständer am Fahrrad selbst dienen zum Halten und Parken an Standorten ohne Halterung und Anlehnmöglichkeit. Die Räder können beim Be- und Entladen und durch Anstoßen oder Wind kippen. Das Anschließen des Fahrrads ist nicht möglich. Die übliche Praxis des Fahrradparkens ist deshalb das Anlehnen. Dies lässt sich an vielen Zäunen, Schildermasten und Geländern beobachten. Fahrradabstellanlagen sollen

- ausreichende Seitenabstände aufweisen, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten.
- den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten. Das Drehen der Lenksäule und das Wegrollen muss verhindert werden, damit Fahrräder beim Aufladen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gepäckbelastung nicht kippen (Standicherheit).
- das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen.
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können. Dazu zählen Räder mit Körben sowie Kindersitzen und Packtaschen, und Kinderräder.
- das Fahrrad nicht beschädigen (Biegekräfte auf Felge, Dynamohalter, Gangschaltung, Felgenbremshebel; Abreißen von Lichtkabel oder Bowdenzug; Lackschäden durch ungeschützte Anlehnpunkte etc.).
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen.



Einfache Vorderradklemmbügel („Felgenkiller“) sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich. Da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten, kann es leicht seitlich wegklappen und dabei beschädigt werden. Bei bestehenden „Felgenkilleranlagen“ wird wegen des geringen Seitenabstands höchstens jede zweite Halterung genutzt. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügeln. Bestehende „Felgenkilleranlagen“ sind zu ersetzen.



Anlehnbügel bergen die Gefahr des Kippens oder Wegrollens des Rades beim Beladen und des Verhakens der Lenker in sich. Sie sind jedoch in bestimmten städtebaulichen Situationen gut integrierbar, durchlässig und für jeden Rahmentyp und Gepäck geeignet. Wichtig ist hier ein ausreichender Seitenabstand. In den FGSV „Hinweise zum Fahrradparken“ (1995) wird bei beidseitiger Nutzung von Abstand von 1,50 m empfohlen. Kombinationen mit Baumschutzbügeln, Pollern oder Sitzgelegenheiten sind möglich.

Für Fahrradparkplätze bei Großveranstaltungen eignet sich eine Fahrradwache.

ADFC empfohlene Fahrrad-Abstellanlagen

In der Technischen Richtlinie TR 6102 (01.01) „Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen“ hat der ADFC Anforderungen an die Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit von Abstellanlagen formuliert. Nach diesen Technischen Richtlinien prüfen unabhängige Institute im Auftrag des ADFC die Abstellanlagen. Erfüllen Abstellanlagen die festgelegten Anforderungen werden sie vom ADFC empfohlen. Eine Liste mit ADFC empfohlenen Abstellanlagen wird im Internet veröffentlicht. http://www.adfc.de/1852_1

6.3.1 Programme für Fahrradstellplätze

Kommunale Stellplatzkonzepte

Stellplätze für Fahrräder benötigen nur etwa ein Achtel der Fläche eines Kfz-Stellplatzes und kosten bei vergleichbaren Ausführungen höchstens 10 % davon. Flächen und Mittel sollten deshalb bevorzugt für Fahrradstellplätze genutzt werden.

Wenn Fahrradstellplätze zu Lasten von Kfz-Stellflächen eingerichtet werden, verbindet dies die verkehrspolitisch notwendigen Anreize von „push“ (raus aus dem Auto) und „pull“ (rauf aufs Fahrrad). Wenn auf Bürgersteigen weniger Fahrräder geparkt werden, bleibt dort mehr Platz zum Gehen und zum Aufenthalt.

Schaffung und Überwachung von Stellplätzen im öffentlichen Raum sind kommunale Aufgaben. Die systematische flächendeckende Ausstattung einer Gemeinde mit Fahrradstellplätzen kann in einem kommunalen Programm erfolgen, um die Maßnahmen zu Planung und Finanzierung sowie Anreize und Überzeugungsarbeit zu koordinieren.





Bauliche Nutzung	Herzustellende Fahrradstellplätze
Wohngebäude außer Einfamilienhaus	1 je 30 m ² Wohnfläche
Kinder-, Jugend- und Studentenwohnheime	1 je Bett
Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume	1 je 40 m ² Nutzfläche
Läden, Geschäftshäuser	1 je 40 m ² Verkaufsfläche
Sportplätze	0,05 je Besucherplatz; 1 je 250 m ² Sportfläche
Gaststätten	0,15 je Sitzplatz
Allgemeinbildende Schulen	0,5 je Ausbildungsplatz
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten	0,25 je Beschäftigtem

Auszug aus: Richtzahlen für notwendige Fahrradstellplätze – Landesbauordnung NRW

Die Richtzahlenliste dient zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze. Je nach örtlicher Situation (z.B. Radverkehrsanteil) kann es sinnvoll oder erforderlich sein, von diesen Richtzahlen abzuweichen.

Beispiele einer flächendeckenden Versorgung mit Fahrradabstellanlagen im Straßenraum bieten u. a. Leipzig und Hannover-Linden. Zur Finanzierung bieten sich Stellplatzablösemittel an. Grundsätzlich sollte jeder Straßenumbau zur Schaffung von Fahrradständern genutzt werden. Fahrradständer sind gut dazu geeignet, das Sichtfeld an Einmündungen und Fußgängerüberwegen von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Kommunale Einrichtungen (z. B. Schwimmbäder) sollten ausreichend eigene Mittel bereitstellen, um Fahrradabstellplätze zu errichten.

Landesbauordnungen, Musterbauordnung

Die Bauordnungen vieler Länder schreiben mittlerweile die Pflicht zur Einrichtung von Fahrradstellplätzen vor.

Die Musterbauordnung – MBO – vom November 2002 sieht folgende Regelungen vor:

- § 48
Wohnungen
...
(2) In Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 sind leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume für Kinderwagen und Fahrräder sowie für jede Wohnung ein ausreichend großer Abstellraum herzustellen.
- § 49
Stellplätze, Garagen
...
(3) Ist nach der Nutzung der baulichen Anlage mit einem erheblichen Zu- oder Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen, sind Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in dem erforderlichen Umfang herzustellen.

Gemeinden können durch Fahrradabstellsatzungen die Schaffung von Fahrradstellplätzen, deren Anzahl, Anordnung, Erreichbarkeit und Qualität verbindlich festschreiben. In Durchführungsvorschriften sind Bedarfzahlen und nach Abstelldauer differenzierte Qualitätsmerkmale (leicht erreichbar, überdacht, diebstahlsicher, gut beleuchtet, leicht zu handhaben, fester Stand, ...) für die nachzuweisenden Fahrradstellplätze festzulegen.



Fahrradabstellflächen im Baugesetzbuch

Flächen für Fahrradparkplätze können seit 2004 in kommunalen Bebauungsplänen verbindlich festgelegt werden.

§9 Abs. 1 Nr.11 Baugesetzbuch bestimmt dazu:

„Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden: ... Flächen für das Abstellen von Fahrrädern; ... die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden.“

Kein Parkverbot für Fahrräder

Ungeordnetes Fahrradparken auf Wegen und Plätzen darf nicht verboten werden, wenn die abgestellten Räder Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer nicht behindern (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 29.01.2004, 3 C 29.03). Besser als „wildes“ Abstellen sind aber Stellplatzkonzepte, die unterschiedliche Bedürfnisse der Radfahrer (Kurz- und Langzeitparken) berücksichtigen. Bei der Neuplanung von zentralen Bereichen mit hohem Besucherverkehr muss das Fahrradparkangebot frühzeitig planerisch berücksichtigt werden.

Entfernen von Schrotträdern

Die regelmäßige Entfernung von „Schrotträdern“ ist nach §3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes möglich. Dies ist eine sinnvolle Maßnahme, um das vorhandene Angebot an Stellplätzen auch optimal auszunutzen.

6.3.2 Kosten und Finanzierung

Kosten

Die Höhe der Investitionskosten für einen Fahrradstellplatz hängt von der technischen Ausrüstung, den Grunderwerbskosten und den Baukosten (Anlage, Montage, Überdachung) ab. Ohne Grunderwerb kosten einfache, verzinkte Bügel ca. 60–120 €, Fahrradboxen ca. 500–1000 € und automatische Parkhäuser ab ca. 2500 € je Stellplatz. Abschließbare Fahrradrundhäuser nach dem Modell des „Hamburger Fahrradhauses“ mit jeweils 12 Stellplätzen kosten je nach Hersteller zwischen 4500 und 5500 €. Zum Vergleich: Ein einzelner Autostellplatz kostet zwischen 3.500 € und 35.000 €. Bei den Betriebskosten fallen Reinigung, Wartung und Instandhaltung der Anlage sowie das Entfernen ungenutzter Alt-Fahrräder an.



Abb. 6.1: Fahrradrundhaus

Finanzierung

Für die Einrichtung und den Betrieb von Fahrradstellplätzen sind in den meisten öffentlichen Haushalten bislang keine eigenen Etats vorhanden. Die Finanzierung von Fahrradstellplätzen sollte nach dem Vorbild des öffentlichen Nahverkehrs erfolgen. Sinnvoll ist die Einrichtung einer kommunalen Parkplatzgesellschaft, die Fahrradstellplätze einrichtet und betreibt (Betreiber-gesellschaft).



Ablösebeiträge

In den Bauordnungen der Länder sollte geregelt werden, dass Ablösebeiträge nicht für die Errichtung weiterer Kfz-Stellplätze genutzt werden dürfen, sondern für die Verbesserung des Radverkehrsangebotes und zur Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr zu verwenden sind.

Gebühren

In Fahrradstationen, die meistens an Bahnhöfen zu finden sind, können Räder zu den folgenden Tarifen abgestellt werden:

- Tagesticket für einen Kalendertag 0,70 €
- Monatsticket für 30 Tage 7 €
- Jahresticket für 365 Tage 70 €

Darüber hinaus werden in Fahrradstationen weitere Serviceleistungen angeboten.

6.3.3 Genehmigungen

Baugenehmigung, Sondernutzung

Für überdachte Anlagen und Fahrradhäuser werden u.U. Baugenehmigungen erforderlich. Verfahrensfrei sind nach §61 Musterbauordnung: Fahrradabstellanlagen mit einer Fläche bis 30 m². Bauordnungsrechtlich sollten Fahrräder (Fahrradschuppen) gegenüber Kraftfahrzeugen (Garagen) nicht benachteiligt werden. Neben den Fahrrädern sollte auch an sichere Abstellmöglichkeiten für (Kinder-) Anhänger gedacht werden.

Die dauerhafte Einrichtung von Fahrradstellplätzen auf öffentlichen Straßen ist sowohl auf Gehwegen als auch auf Fahrbahnen rechtlich zulässig. Gemeinden und private Bauträger benötigen dafür eine Sondernutzungsgenehmigung durch die Straßenbaubehörde. Ein Fahrradparkplatz kann stattdessen auch durch die Straßenverkehrsbehörde (§ 45 Abs. 1 StVO) mit entsprechender Beschilderung angeordnet werden und ggf. mit Baken o. ä. gesichert werden. Dazu kann eine Vereinbarung über die Verkehrssicherungspflicht notwendig sein.

Die Einrichtung beweglicher Abstellanlagen auf dem Bürgersteig bedarf in der Regel einer Genehmigung des Straßenbaulastträgers, also zumeist der Gemeinde (Tiefbauamt). Statt dafür Gebühren zu erheben, sollten Genehmigungen an qualitative Anforderungen geknüpft werden, um den Missbrauch von Pseudofahrradständen als Werbeflächen zu verhindern.

Standort	Was ist wichtig?
Wohngebäude	abgeschlossen – ebenerdig – überdacht – straßennah – zusätzlich Besucherplätze
Geschäft	eingangsnah – anschließbar – bedienungsfreundlich
Bahnhof	zugangsnah – überdacht – teils an-, teils einschließbar oder bewacht
Arbeitsplatz	anschließbar – überdacht – überwacht
Schule	sicher erreichbar – überdacht – überwacht

Zusammenfassung

Literatur

Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS): ... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren. Krefeld 2003

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.): Hinweise zum Fahrradparken – Ausgabe 1995. Köln 1995

www.fahrradfreundlich.nrw.de/visit/fahrradparken

Impressum

Herausgeber: ADFC Bundesverband und SRL, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
<http://www.adfc.de/>

Redaktion: Fachausschuss Radverkehr/Romanus Scholz

Aktualisiert: Mai 2006/Wilhelm Hörmann





6.4 Mustervorlagen

Vorlagen für Anträge auf Förderungen und nützliche Hinweise hierzu können beispielsweise unter:

- www.mir.brandenburg.de/Verkehr/Förderung
- www.wirtschaft.brandenburg.de
- ww.ilb.de
- www.mluv.brandenburg.de/cms/media.php/2317/antr_ile.pdf
- www.mluv.brandenburg.de/cms/media.php/2317/antr_ile.doc

heruntergeladen werden.

6.4.1 Vereinbarung über die Ausweisung eines Radverkehrsnetzes

Zwischen dem Kreis/der Gemeinde

...

(nachfolgend Kreis/Gemeinde genannt)

und dem Wegeeigentümer

...

(nachfolgend Wegeeigentümer genannt)

wird folgende Vereinbarung geschlossen:

§1

Gegenstand der Vereinbarung

Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Inanspruchnahme des Grundstückes des Wegeeigentümers zur Ausweisung, Herstellung und Erhaltung für die Zwecke des Radverkehrsnetzes im Bereich der Gemeinde ... und die Regelung der notwendigen Beschilderung.

Der Verlauf des Radverkehrsnetzes ergibt sich aus dem beiliegenden Lageplan (Maßstab 1: 5.000 (*1)).

Über folgende Grundstücke (*2) wird das Radverkehrsnetz geführt:

...

*1 kann durch einen geeigneten Maßstab ersetzt werden

*2 mit spezieller Bezeichnung der in Anspruch genommenen Flächen des Gesamtgrundstückes

§2

Art und Umfang der Vereinbarung

Die im beiliegenden Lageplan gekennzeichneten Wege des Wegeeigentümers sollen künftig als Teil des Radverkehrsnetzes dienen.

Durch die hinzukommende Zweckbestimmung als Radverkehrsnetz wird die ursprüngliche Zweckbestimmung der in § 1 genannten Wegefläche nicht geändert.

Im Verlauf dieses Radverkehrsnetzes wird eine wegweisende und diesen Weg kennzeichnende Beschilderung vorgenommen (Einzelheiten regelt § 5 der Vereinbarung).

Der Wegeeigentümer nimmt bei der Nutzung der Nachbarflächen auf das Vorhandensein des Radverkehrsnetzes auf seinem Weg Rücksicht.

§ 3

Einverständnis zur allgemeinen Benutzung

Der Wegeeigentümer ist mit der Ausweisung und der Benutzung der in § 1 genannten Wege als Radverkehrsnetz einverstanden. Er ist außerdem mit der Aufstellung und der Beibehaltung der Beschilderung, wie sie vom Grund und dem Umfang nach erforderlich ist, einverstanden (vgl. § 5).

Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen Information über alle Angelegenheiten, die für das Vorhandensein und den Betrieb des Radverkehrsnetzes auf den Wegeflächen des Wegeeigentümers bedeutsam sind.

§ 4

Verkehrssicherungspflicht

Durch die Ausweisung der Wege als Teil des Radverkehrsnetzes und den dadurch entstehenden Radfahrerverkehr werden keine höheren Anforderungen als bisher an die Verkehrssicherungspflicht des Wegeeigentümers gestellt.

Alle aufgrund der Eröffnung des Radverkehrsnetzes erforderlichen Maßnahmen obliegen dem Betreiber (Kreis, Gemeinden, andere (*1)) als demjenigen, der den Radverkehr auf dem Weg eröffnet hat.

Der Betreiber des Radverkehrsnetzes stellt den Wegeeigentümer von etwaigen Haftpflichtansprüchen Dritter wegen Schäden frei, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Radverkehrsnetzes auf dessen Wegeflächen geltend gemacht werden, ausgenommen bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz des Wegeeigentümers.

*1 Angabe notwendig

§ 5

Beschilderung

Die Beschilderung des Radverkehrsnetzes wird einheitlich vom Kreis/von der Gemeinde nach den einschlägigen Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen vorgenommen. Die Schilderstandorte sind in Anlage Nr. ... zu dieser Vereinbarung gekennzeichnet. Die Anlage ist Bestandteil dieser Vereinbarung.



Die Kosten für diese Beschilderung und die Unterhaltung trägt der Kreis/die Gemeinde bzw. der Betreiber des Radverkehrswegenetzes.

§6

Entgelt

Für die Ausweisung des Weges, dessen Benutzung und die Aufstellung der erforderlichen Beschilderung erhält der Wegeeigentümer einmalig ... EUR.

§7

Dauer und Kündigung

Die Benutzung wird auf unbestimmte Zeit eingeräumt. Der Vertrag ist unter Einhaltung einer Frist von 3 Monaten kündbar, wenn ein besonderer Grund vorliegt.

§8

Ergänzung oder Änderung

Ergänzungen oder Veränderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§9

Gerichtsstand

Gerichtsstand für Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung ist ...

§ 10

Ausfertigungen

Jede Vertragspartei erhält eine Ausfertigung dieser Vereinbarung.

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Vereinbarung:

...

Datum, Unterschrift

für den Kreis/die Gemeinde

für den Wegeeigentümer



6.4.5 Leistungsbeschreibung der Realisierung einer Beschilderung entsprechend der HBR Brandenburg



Langtext-Verzeichnis	
OZ	Beschreibung der Teilleistungen
0	Wegweiser
0.0	Wegweiser liefern und montieren
0.0.001	<p>Zielwegweiser (standardmäßige Vorgaben)</p> <p><i>Maße:</i> Zielwegweiser 200 mm x 800 mm x 2 mm Wandstärke</p> <p><i>Profil (Empfehlung):</i> Aluminium-Hohlkasten-Profil mit Einschubschiene als Schwalbenschwanz- oder technisch gleichwertigem Profil am unteren Rand für Zusatzplaketten (Position 006), einschließlich seitlicher Abdeckung mit diebstahlsicherem Verschluss</p> <p><i>Folientyp:</i> retroreflektierend, Folientyp I nach DIN 67520-2, witterungs- und UV-beständig</p> <p><i>Beschriftung:</i> einseitig, zweizeilig</p> <p><i>Farbe:</i> nach DIN 6171, weißer Hintergrund</p> <p><i>Inhalt:</i> jedes einzelne Schild mit individueller zweizeiliger Beschriftung, pro Zeile ggf. mehreren Piktogrammen, ein Fahrradpiktogramm</p> <p><i>Schriftart:</i> serifenlose Linear-Antiqua Verkehrsschrift nach DIN 1451 Mittelschrift (Schriftform B), Engschrift (Schriftform A) ausschließlich bei Entfernungsangaben und langen Zielangaben</p> <p><i>Schriftgröße:</i> 49 mm</p> <p><i>Befestigungsmaterial/-system:</i> Befestigungsmaterial rostfrei und entsprechend den unterschiedlichen Aufstellvorrichtungen, Befestigungssystem muss eine Demontage (auch des seitlichen Verschlusses der Einschubschiene) ohne Spezialwerkzeug ausschließen, Austausch der Zusatzplakette muss beschädigungsfrei möglich sein</p>
0.0.002	<p>Zielwegweiser wie 0.0.001, jedoch:</p> <p><i>Beschriftung:</i> beidseitig</p>
0.0.003	<p>Zwischenwegweiser</p> <p><i>Maße:</i> Zwischenwegweiser 200 x 200 mm x 2 mm Wandstärke</p> <p><i>Profil (Empfehlung):</i> randverstärktes Alu-Profil mit abgerundeten Ecken</p>



	<p>Folientyp: retroreflektierend, Folientyp I nach DIN 67520-2, witterungs- und UV-beständig</p> <p>Beschriftung: einseitig, unterschiedliche Pfeilausrichtungen</p> <p>Farbe: nach DIN 6171, weißer Hintergrund</p> <p>Inhalt: ISO-Pfeil, Fahrrad-Piktogramm, vollfarbiger Rand</p> <p>Befestigungsmaterial/-system: Befestigungsmaterial rostfrei und entsprechend den unterschiedlichen Aufstell- vorrichtungen, Befestigungssystem muss eine Demontage ohne Spezialwerk- zeug ausschließen</p>
0.0.004	<p>Zwischenwegweiser wie 0.0.003, jedoch:</p> <p>Maße: 300 x 300 mm</p> <p>Inhalt: ISO-Pfeil, Fahrrad-Piktogramm, vollfarbiger Rand,</p>
0.0.005	<p>Einzelschild eines aufgelösten Tabellenwegweisers</p> <p>Maße: 200 x 800 mm x 2 mm Wandstärke</p> <p>Profil (Empfehlung): Aluminium-Hohlkasten-Profil mit Einschubschiene als Schwalbenschwanz- oder technisch gleichwertigem Profil am unteren Rand für Zusatzplaketten (Position 006), einschließlich seitlicher Abdeckung mit diebstahlsicherem Verschluss</p> <p>Folientyp: retroreflektierend, Folientyp I nach DIN 67520-2, witterungs- und UV-beständig</p> <p>Beschriftung: zweizeilig</p> <p>Farbe: nach DIN 6171, weißer Hintergrund</p> <p>Inhalt: jedes einzelne Schild mit individueller zweizeiliger Beschriftung, pro Zeile ein Zielpiktogramm, ein vollfarbiger Rand, ISO-Pfeil</p>



	<p>Schriftart: serifenlose Linear-Antiqua Verkehrsschrift nach DIN 1451 Mittelschrift (Schriftform B), Engschrift (Schriftform A) ausschließlich bei Entfernungangaben und langen Zielangaben</p> <p>Schriftgröße: 49 mm</p> <p>Befestigungsmaterial/-system: Befestigungsmaterial rostfrei und entsprechend den unterschiedlichen Aufstellvorrichtungen, Befestigungssystem muss eine Demontage (auch des seitlichen Verschlusses der Einschubschiene) ohne Spezialwerkzeug ausschließen, Austausch der Zusatzplakette muss beschädigungsfrei möglich sein, bei eventuell mittiger Montage darf die Vorderseite nicht durchbohrt werden</p>
0.0.006	<p>Routenwegweisung für Fahnenwegweiser</p> <p>Maße: Routenwegweiser 100 x 100 mm x 2 mm Wandstärke</p> <p>Profil (Empfehlung): Aluminium, mit Schwalbenschwanz- oder technisch gleichwertigem Profil für die Einschubschiene der Wegweiser (Position 0.0.001, 0.0.002, 0.0.005)</p> <p>Folientyp: retroreflektierend, Folientyp I nach DIN 67520-2, witterungs- und UV-beständig</p> <p>Beschriftung: einseitig, Mehrfarbdruk nach Druckvorlagen des Auftraggebers</p> <p>Farbe: Grundfarbe weiß, nach DIN 6171</p>
0.0.007	<p>Routenwegweisung für Fahnenwegweiser wie 0.0.006, jedoch:</p> <p>Beschriftung: beidseitig, Mehrfarbdruk nach Druckvorlagen des Auftraggebers</p>
0.0.008	<p>Routenwegweisung für Tabellenwegweiser</p> <p>Maße (entsprechend der Anzahl der auszuweisenden Routen): z. B. 304 x 200 mm x 2 mm Wandstärke oder 304 x 400 mm x 2 mm Wandstärke</p> <p>Profil (Empfehlung): randverstärktes Alu-Profil mit abgerundeten Ecken</p> <p>Folientyp: retroreflektierend, Folientyp I nach DIN 67520-2, witterungs- und UV-beständig</p> <p>Beschriftung: einseitig, Mehrfarbdruk nach Druckvorlagen des Auftraggebers</p> <p>Farbe: Grundfarbe weiß, nach DIN 6171</p>



0.0.009	<p>Aufnahme eines digitalen Fotos</p> <p>Aufnahme eines digitalen Fotos (niedrige Auflösung) von jedem montierten Wegweiser incl. Befestigungsmaterial, Eintragung einer eindeutigen Fotonummer in die vom Auftraggeber gestellten Aufmassblätter, Übergabe des ausgefüllten Aufmassblattes in digitaler Form (xls-File)</p>
0.0.010	<p>Demontage vorhandener Wegweiser</p> <p>vorhandene Wegweiser demontieren</p>
1.	Aufstellvorrichtungen liefern und montieren
1.0	Rohrpfosten in unterschiedlichen Längen (Bodenfreiheit der VZ ist zu beachten!)
1.0.001	<p>Rohrpfosten</p> <p><i>Querschnitt:</i> Rohrpfosten nach IVZ-Norm, einschließlich Abdeckkappen als Aufstellvorrichtung oder als seitliche Verlängerung für vorhandene Rohrpfosten bzw. Signalmasten</p> <p><i>Maße:</i> Pfostendurchmesser D = 60 mm, Wanddicke d = 2 mm</p>
	<p><i>Material:</i> feuerverzinkter Stahl, mindestens Qualität S 235 JR entsprechend EN 10025</p> <p><i>Befestigungsmaterial:</i> rostfreies Befestigungsmaterial</p>
1.0.002	<p>Rohrpfosten wie 1.0.001, jedoch:</p> <p><i>Maße:</i> Pfostendurchmesser D = 76 mm</p>
1.0.003	<p>Rohrpfosten wie 1.0.001, jedoch:</p> <p><i>Maße:</i> Wanddicke d = 2,9 mm</p>
1.0.004	<p>Rohrpfostenverlängerung</p> <p><i>Querschnitt:</i> gerade Mastverlängerung zur Aufnahme zusätzlicher Radverkehrsbeschilderung an vorhandenem Rohrpfosten</p> <p><i>Maße:</i> zur Montage an vorhandenem Pfosten mit Durchmesser D = 60 mm und D = 76 mm</p> <p><i>Material:</i> feuerverzinkter Stahl, mindestens Qualität S 235 JR entsprechend EN 10025</p> <p><i>Befestigungsmaterial:</i> rostfreies Befestigungsmaterial</p>
1.1	Fundamente liefern und einbauen



1.1.001	<p>Fundamente</p> <p><i>Maße:</i> ggf. nach statischer Erfordernis, geeignet für die Aufnahme von Rohrfosten, Durchmesser D = 60,3 mm</p> <p><i>Material:</i> Betonfertigteildfundament, C 25/30 nach DIN 1045, mit feuerverzinkten Führungsrohr S 235 JR entsprechend EN 10025</p> <p><i>Befestigungsmaterial:</i> zwei Schrauben M8, Länge L = 30 mm, Werkstoffnummer 1.4571</p> <p><i>Einbau:</i> in befestigter Fläche Bodenklasse 3-6 einbauen, einschließlich der erforderlichen Erd- und Nebenarbeiten, nach Aufstellen des Mastes umgebende Fläche entsprechend dem ursprünglichen Zustand herstellen, überschüssigen Aushub in Eigentum des Auftragnehmers übernehmen und von der Baustelle entfernen</p>
1.1.002	<p>Fundamente wie 1.1.001, jedoch:</p> <p><i>Maße:</i> geeignet für die Aufnahme von Rohrfosten, Durchmesser D = 76,1 mm</p>
1.1.003	<p>Fundamente wie 1.1.001, jedoch:</p> <p><i>Einbau:</i> in unbefestigter Fläche einbauen</p>
1.1.004	<p>Fundamente wie 1.1.003, jedoch:</p> <p><i>Maße:</i> geeignet für die Aufnahme von Rohrfosten, Durchmesser D = 76,1 mm</p>

6.4.6 Checkliste der Tätigkeiten zur Modifikation des Radverkehrsnetzes im Land Brandenburg



1. Vorbereitende Arbeiten	
Begründung des Vorhabens.	
Benennung des Initiators und Kostenträgers.	
Planungsunterlagen, bestehend aus	
<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtsplan, 	
<ul style="list-style-type: none"> • Kennzeichnung des bisherigen Streckenverlaufs mit Art der Radverkehrsanlage und der geplanten Führung des Radverkehrs inklusive Art der Radverkehrsanlage (z. B. baulicher Radweg im Einrichtungsverkehr, Schutzstreifen), 	
<ul style="list-style-type: none"> • grundsätzliche Stellungnahmen der zu beteiligenden Behörden und touristischen Partner zum geplanten Verlauf der Strecke bzw. zur Netzergänzung 	
2. Planerische Tätigkeiten nach Konsens zur Fortschreibung der Streckenführung	
Analyse der existenten Zielspinne, Kilometrierungen und Routenwegweisung	
Detailplanung der Wegweiserstandorte und -inhalte inklusive Routenwegweisung	
Detaillierte Abstimmung der geplanten Routenführung, der Pfostenstandorte und Wegweiserinhalte mit allen Beteiligten.	
3. Ausschreibung und Montage	
Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten nach dem Standard des anliegenden Leistungsverzeichnisses, u. a. mit den Bausteinen	
<ul style="list-style-type: none"> • Terminplanung mit Baulastträgern, ausführender Firma usw. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Benennung der Ansprechpartner und Abstimmung der genauen Pfostenstandorte vor Ort. 	
Abnahme der Arbeiten.	
Sofern erforderlich: Vereinbarung mit allen Beteiligten zur Kostenübertragung für die Unterhaltung.	



6.5 Stichwortverzeichnis

A Aktualisierung	1.3	I ILE	3.3.3
Alltagsradverkehr	3	Installation	2.4
Angrenzende		Informationstafeln	
Radverkehrsnetze	2.5	Standorte	2.7.1.2
Aufkleber	2.2.1	Radtouristische	
		Informationstafeln	2.7.2
B Baulastträger	4.1.1	ISO-Pfeil	2.1.1.2
Baustellensicherung	2.10.1		
Bedarfsliste	3.1.1	K Kantensichtigkeit	2.4.2.8
Bemaßungen		Kontinuitätsregel	2.1.2.4
Zielwegweisung	2.1.4.3	Kontraststreifen	2.1.4.6
Zwischenwegweisung	2.3.2	Kontrollen	2
Bemoosung	2.4.1		
Bett & Bike	2.8.2.4	L LEADER	3.3.3
		Lichtraumprofil	2.4.2.5
E Einsatzkriterien	2.1.3	Literatur	6.8
Einschubprofil	2.4.2.2		
ERA 1995	3.1.4	M Montage	2.4.2
F Fahnenwegweiser		N Nahziel	2.1.1.1
Inhalt	2.1.1	Netzentwicklung	2.5.1
Standort	2.4.1.1	Netzplanung	2.5.2.1
Montage	3.1.2	Netzwerk „Aktiv in der Natur“	5.3.17
Fahrradparken	6.3	Nutzungsvertrag	4.3
Fahrradpiktogramm	2.1.1.2		
Fernziel	2.1.1.1	O Objektwegweisung	2.8
FGSV-Merkblatt	1.2	Kfz-Verkehr	2.8.1
Finanzierung	3	Radverkehr	2.8.2
Folientyp	2.1.4.4	OD-Leitfaden	3.1.4
Freizeitradverkehr	3	Ortstafeln	2.6
G GA-I	3.2.1	P Pfosten	2.4.2.4
Gestattungsvertrag	4.3	Piktogramme	2.1.1.3
Graffitienschutzfolie	2.1.4.4	Planungskriterien	2.5.1
H HBR NRW	1.2		

R	Radfernwegezertifizierung	5.2	V	Verkehrssicherungspflicht	4.1
	RadNavigator Brandenburg	5.1		Vorankündigungen	2.8.3
	Radverkehrsförderung	3	W	Wanderwegmarkierung	2.9
	Rechtsbeispiele	4.4		Wegweiser	
	Routenwegweisung	2.2		Routenorientiert	2.2
	Integration	2.2.2		Zielorientiert	2.1
	Logo	2.2		Wegweisungsplanung	2.5.1
	Maße	2.2.1		Widmung	4.1.1
	Prioritäten	2.2.2	Z	Zielangaben	2.1.1.1
	RWB 2000	1.2		Menge	2.1.2.2
S	Schriftart	2.1.4.2		Anordnung	2.1.4.5
	Schriftfarbe	2.1.4.4		Reihenfolge	2.1.4.5
	Sichtfahrgebot	4.2.3		Zielmarkierungen	2.11
	Sorgfaltspflicht	4.2.4		Zielnetzplanung	2.5.1.2
	Startmarkierungen	2.11		Zielpiktogramme	2.1.1.3
	Straßenbaulast	4.1.1		Zielplanung	2.5.1.4
	Streckenführung	2.5.1		Zielwegweiser	2.1
T	Tabellenwegweiser			Inhalte	2.1.1
	Standort	2.4.1.2		Maße	2.1.4.3
	Montage	2.4.2.7		Standort	2.4.1
	Themenroutenlogo	2.2		Montage	2.4.2
	Tourismuskonzeption	3.2.2		Zwischenwegweiser	2.3
	Touristische Highlight-Liste	6.2		Inhalt	2.3.1
	Touristischer Radverkehr	3		Standort	2.4.1.3
U	Umklappregel	2.1.2.3		Montage	2.4.2.7
	Umleitungen	2.1.2			
	Unterhaltungspflicht	4.2			



6.6 Abkürzungsverzeichnis



ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
BbgNatSchG	Brandenburgisches Naturschutzgesetz
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfond für die Entwicklung ländlicher Räume
ERA 1995	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FStrG	Fernstraßengesetz
GA-I	Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
GG	Grundgesetz
GS-Leitfaden	Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg
HBR Brandenburg	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg
ILE	Richtlinie zur Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung
IMAG Radverkehr	Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr
LS	Landesbetrieb Straßenwesen
LWaldG	Landeswaldgesetz Brandenburg
MW	Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
MLUV	Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
OD-Leitfaden	Leitfaden zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten
OLG	Oberlandesgericht
RAS	Richtlinie für die Anlage von Straßen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RAS-Ew	Richtlinie für die Straßenentwässerung
RAS-L	Richtlinie für die Linienführung
RAS-LP	Richtlinie für die Landschaftspflege
RAS-N	Richtlinie für die Netzgestaltung
RAS-Q	Richtlinie für den Regelquerschnitt
RWB 2000	Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen
StVO	Straßenverkehrsordnung
THL	Liste der Touristischen Highlights im Land Brandenburg

6.7 Abbildungsverzeichnis



Kap. 1

- Abb. 1.1: Handlungsempfehlung im Land Brandenburg des MW, Merkblatt der FGSV und RWB des BVBW
- Abb. 1.2: HBR NRW
- Abb. 1.3: Straßenbegleitender Radweg und Bedarfsliste „Ausbaubedarf Radwege außerorts von Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“
- Abb. 1.4: Entwicklung des Brandenburgischen Radroutennetzes (1995, 2005 und 2008)
- Abb. 1.5: Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012
- Abb. 1.6: Dichtes Radverkehrsnetz im Landkreis Spree-Neiße, Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen, 2008
- Abb. 1.7: Uneinheitliche, schlecht lesbare und benutzerunfreundliche Beschilderungen

Kap. 2

- Abb. 2.1: Anwendungsbereiche der Radverkehrswegweisung
- Abb. 2.2: Inhalte eines Zielwegweisers
- Abb. 2.3: Unterschied zwischen Fahnen- und Tabellenwegweisern
- Abb. 2.4: kompakter Tabellenwegweiser mit Trennstrich zwischen den Zielangaben der verschiedenen Richtungen (rechts), ISO-Pfeile (a2 = Schaftbreite) und Fahrrad-Piktogramm (links)
- Abb. 2.5: Zielpiktogramme für die Ausweisung von Bahnhöfen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Tourist Infos, Freibäder bzw. Badestellen und Fähren bzw. Fährhäfen und Häfen
- Abb. 2.6: Pro Zielangabe kann ein Zielpiktogramm genutzt werden (zwei Zielpiktogramme pro Richtung/Schild)
- Abb. 2.7: Situation zur Ausweisung von vier Zielen pro Richtung (oben), vier Zielangaben auf einem Tabellenwegweiser pro Richtung
- Abb. 2.8: Vier Zielangaben auf einem Fahnenwegweiser pro Richtung (oben), Foto: pro Richtung sind zwei Zielangaben zulässig
- Abb. 2.9: Montagereihenfolge der Zielwegweiser entsprechend der Umklappregel
- Abb. 2.10: Schematische Darstellung der Kontinuitätsregel; Foto: die Ausweisung von zwei Nahzielen ist nicht zulässig
- Abb. 2.11a Gestaltung und Bemaßung von Tabellenwegweisern
- Abb. 2.11b: Gestaltung und Bemaßung von Fahnenwegweisern
- Abb. 2.12: Bemaßung der Zielwegweisung
- Abb. 2.13: Im Land BRB ist für die Radverkehrswegweisung die Farbe Grün, in NRW die Farbe Rot zulässig, in Rostock hingegen werden beide Farben verwendet
- Abb. 2.14: Anordnung der Schilder nach Richtungen
- Abb. 2.15: Rechteckige Schilderform und Kontraststreifen mit abgerundeten Ecken
- Abb. 2.16: Verschiedene Routenlogos, die das Thema einer Radroute widerspiegeln
- Abb. 2.17: Standardmäßige Größengestaltung der Routenlogos (links), Routenwegweisung für Tabellenwegweiser (rechts)



- Abb. 2.18: Gestaltung und Bemaßung der Routenwegweisung für Tabellenwegweiser
- Abb. 2.19: Tabellenwegweiser mit Routenwegweisung
- Abb. 2.20: Fahnenwegweiser mit Routenwegweisung
- Abb. 2.21: Prioritäten der touristischen Radtouren für die Routenwegweisung
- Abb. 2.22: D-Routen-Netz in Deutschland und im Land BRB
- Abb. 2.23: Routenlogo mit gestrichelter Umrandung als Hinweis auf eine später beginnende Radroute
- Abb. 2.24: Fahnen- und Tabellenwegweiser mit Routenwegweisung für „alle Routen“ und die entsprechende Verkehrssituation
- Abb. 2.25: Tabellenwegweiser mit Routenwegweisung für „alle Routen“ und einer abweichenden Route sowie die entsprechende Verkehrssituation
- Abb. 2.26: Gestaltungsformen von Zwischenwegweisern
- Abb. 2.27: Das Anbringen von von Aufklebern auf Zwischenwegweisern und an Pfosten ist nicht zulässig!
- Abb. 2.28: Zwischenwegweiser mit Routenpiktogrammen
- Abb. 2.29: Größengestaltung der Zwischenwegweiser ohne Routenlogos
- Abb. 2.30: Bemaßung der Zwischenwegweisung
- Abb. 2.31: Nicht zulässige Zwischenwegweisung
- Abb. 2.32: Ungünstige Schilderstandorte unter Bäumen führen zu Moosbewuchs
- Abb. 2.33: Prinzipskizze: Standortwahl für die verschiedenen Wegweistertypen
- Abb. 2.34: Das Anbringen von Schildern an Bäumen etc. ist nicht zulässig!
- Abb. 2.35: Frei zu haltendes Lichtraumprofil
- Abb. 2.36: Unzulässige Montage eines Zwischenwegweisers als Fahnenwegweiser
- Abb. 2.37: Kantensichtige Beschilderungen sind nicht zulässig!
- Abb. 2.38: Konkurrierende Beschilderungen an Landkreisgrenzen
- Abb. 2.39: Ortseingangsschild
- Abb. 2.40: Informationstafeln in der Stadt Angermünde
- Abb. 2.41: Beliebig veränderbare Layout-Vorlage der radtouristischen Infotafeln
- Abb. 2.42: Layoutraster der radtouristischen Informationstafeln
- Abb. 2.43: Vorbildlicher Standort einer Informationstafel der Stadt Prenzlau mit Anlehnbügel für Fahrräder, Sitzgelegenheiten
- Abb. 2.44: Bett & Bike Piktogramm des ADFCs und Zielpiktogramm zur Kennzeichnung eines Bahnhofs
- Abb. 2.45: Zeichen 386 StVO als Hinweis auf touristische „Top Hightlights“
- Abb. 2.46: Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr (links) und für den Radverkehr (rechts)
- Abb. 2.47: Zulässige Piktogramme für die Objektwegweisung für den Kfz-Verkehr
- Abb. 2.48: Zulässiges schwarz-weißes Bett & Bike Piktogramm des ADFC
- Abb. 2.49: Gestaltung der Objektwegweiser für den Kfz-Verkehr
- Abb. 2.50: Zulässige Piktogramme für die Objektwegweisung für den Radverkehr
- Abb. 2.51: Zulässiges schwarz-weißes Bett & Bike Piktogramm des ADFC
- Abb. 2.52: Kombinierte Fahnen- und Objektwegweisung (oben), Fotos: nicht zulässige Objektwegweisungen
- Abb. 2.53: kombinierte Tabellen- und Objektwegweisung (oben), Fotos: nicht zulässige Objektwegweisungen
- Abb. 2.54: Vorankündigungen eines touristischen Objektes (Maße grün: Kfz-Verkehr, schwarz: Radverkehr)



- Abb. 2.55: Zulässige Wanderwegmarkierungen entsprechend der „Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen im Land Brandenburg“
- Abb. 2.56: Integration der Wanderwegmarkierung in die Radverkehrswegweisung und Gestaltung des Logos
- Abb. 2.57: Integration der Wanderwegmarkierung in die Radverkehrswegweisung bei Routenwegweisung mit „alle Routen“ und Verkehrssituation
- Abb. 2.58: in der dargestellten Verkehrssituation kann die Wanderwegmarkierung nicht in die Radverkehrswegweisung integriert werden
- Abb. 2.59: Ausweisung von Umleitungen
- Abb. 2.60: Beispiele für Start- und Zielmarkierungen
- Abb. 2.61: Gestaltung und Bemaßung von Start- und Zielmarkierungen

Kap. 3

- Abb. 3.1: Längen und Baukosten in Abhängigkeit vom Nutzen-Kosten-Verhältnis
- Abb. 3.2: Bewertungsergebnisse für die Bundesstraßen differenziert nach Landkreisen (Stand 2006)
- Abb. 3.3: Bewertungsergebnisse für die Landesstraßen differenziert nach Landkreisen (Stand 2006)
- Abb. 3.4: Bewertungsergebnisse für Bundes- und Landesstraßen zusammengefasst nach Landkreisen (Stand 2006)
- Abb. 3.5: Beispiel für: Radverkehrsführung auf einem Schutzstreifen (oben links), auf einer Fahrradstraße (oben rechts) sowie auf gemeinsamen (unten links) und getrennten Radwegen (unten rechts)
- Abb. 3.6: D-Leitfaden, Gestaltung von Ortsdurchfahrten und ERA
- Abb. 3.7: Die drei Säulen des Brandenburg-Tourismus
- Abb. 3.8: Die fünf Handlungsfelder
- Abb. 3.9: Die LEADER-Regionen im Land Brandenburg

Kap. 5

- Abb. 5.1: Gewichtung der Bewertungskriterien der ADFC-Radfernwege-zertifizierung
- Abb. 5.2: 30-Tage-Test-CD
- Abb. 5.3: Homepage www.radeln-in-brandenburg.de
- Abb. 5.4: Spreeradweg mit Routenführung

Kap. 6

- Abb. 6.1: Gestaltung und Bemaßung von Tabellen- und Fahnenwegweisern
- Abb. 6.2: Bemaßung von Zielwegweisern
- Abb. 6.3: Größengestaltung von Zwischenwegweisern
- Abb. 6.4: Bemaßung von Zwischenwegweisern
- Abb. 6.5: Liste der Top Highlights im Land Brandenburg

6.8 Literaturverzeichnis

6.8.1 Veröffentlichungen

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2006:

Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg. Zeitraum 2006–2010. Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2000:

Handlungsempfehlungen für ein landesweit einheitliches touristisches Leitsystem im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2008:

Evaluierung der Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2001:

Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2007

„Sattelfeste Altstädte?“ Radtouristische Inwertsetzung von historischen Stadtkernen im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (Hrsg.) 2001:

Gestaltung Brandenburgischer Ortsdurchfahrten. Potsdam

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (Hrsg.) 2001:

OD-Leitfaden Brandenburg 2001. Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2006:

Bedarfsliste für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg. Potsdam

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (1996):

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 1995. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (1998)

Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (1998):

Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Köln



**Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (1999):**

RWB 2000 Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen. Bonn

Straßenverkehrsrecht (47. Auflage) (2007) München

6.8.2 Richtlinien**Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (2006):**

Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Infrastruktur“ – GA (GA-I)

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (2007):

Richtlinie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg – Teil kommunaler Straßenbau

Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (2007):

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (1998):

Vorläufige Richtlinie für Touristische Hinweise an Straßen (RtH 1998)

6.8.3 Bezugsquellen für weiterführende Literatur**Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg**

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Heinrich-Mann-Allee 107, 14473 Potsdam
www.brandenburg.de, www.mw.brandenburg.de

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Ministerbüro, Presse
Henning-von-Tresckow-Straße 2–8, 14467 Potsdam
www.brandenburg.de, www.mir.brandenburg.de

Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg

Referat für Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Heinrich-Mann-Allee 103, 14473 Potsdam
www.brandenburg.de, www.mluv.brandenburg.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Invalidenstraße 44, 10115 Berlin
www.nationaler-radverkehrsplan.de, www.bmvbs.de

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV Verlag GmbH)

Wesseling Str. 17, 50999 Köln

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

Landesverband Brandenburg
Gutenbergstraße 76, 14467 Potsdam

Bundesverband
Grünenstraße 120, 28199 Bremen
www.adfc.de, www.bettundbike.de

TMB Tourismus-Markting Brandenburg GmbH

Am Neuen Markt 1, 14467 Potsdam
www.reiseland-brandenburg.de, www.radeln-in-brandenburg.de, www.ltv-brandenburg.de



6.9 Ansprechpartner

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Referat 45, Straßenbau
Henning-von-Tresckow-Str. 2–8, 14467 Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg

Referat 25, Tourismus
Heinrich-Mann-Allee 107, 14473 Potsdam

**Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz
des Landes Brandenburg**

Referat 25, ländliche Entwicklung
Heinrich-Mann-Allee 103, 14473 Potsdam

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Fachbereich Maßnahmenplanung/Steuerung
Lindenallee 51, 15366 Hoppegarten

TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH

Abteilung 10 Infrastruktur- und Qualitätsentwicklung
Am Neuen Markt 1, 14467 Potsdam

Netzwerk „Aktiv in der Natur“

c/o TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH
Am Neuen Markt 1, 14467 Potsdam

6.10 Impressum

Herausgeber

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
Referat Koordination, Kommunikation, Internationales
Henning-von-Tresckow-Straße 2–8, 14467 Potsdam
www.mir.brandenburg.de

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg
Heinrich-Mann-Allee 107, 14473 Potsdam
www.mw.brandenburg.de

Potsdam, Oktober 2008

Realisierung

Landestourismusverband Brandenburg e.V.

Konzeption und Text

Andrea Tiffe

Fotos

Landestourismusverband Brandenburg e.V.
Andrea Tiffe
TMB Tourismus-Markting Brandenburg GmbH

Gestaltung

Power-DesignThing GmbH
www.DerThing.de

Druck

Druckerei Arnold, Großbeeren
www.druckereiarnold.de

Hinweis:

Dieses Handbuch wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der beiden o. g. Ministerien herausgegeben. Es darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl dieses Handbuch dem Empfänger zugegangen ist, darf es auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

