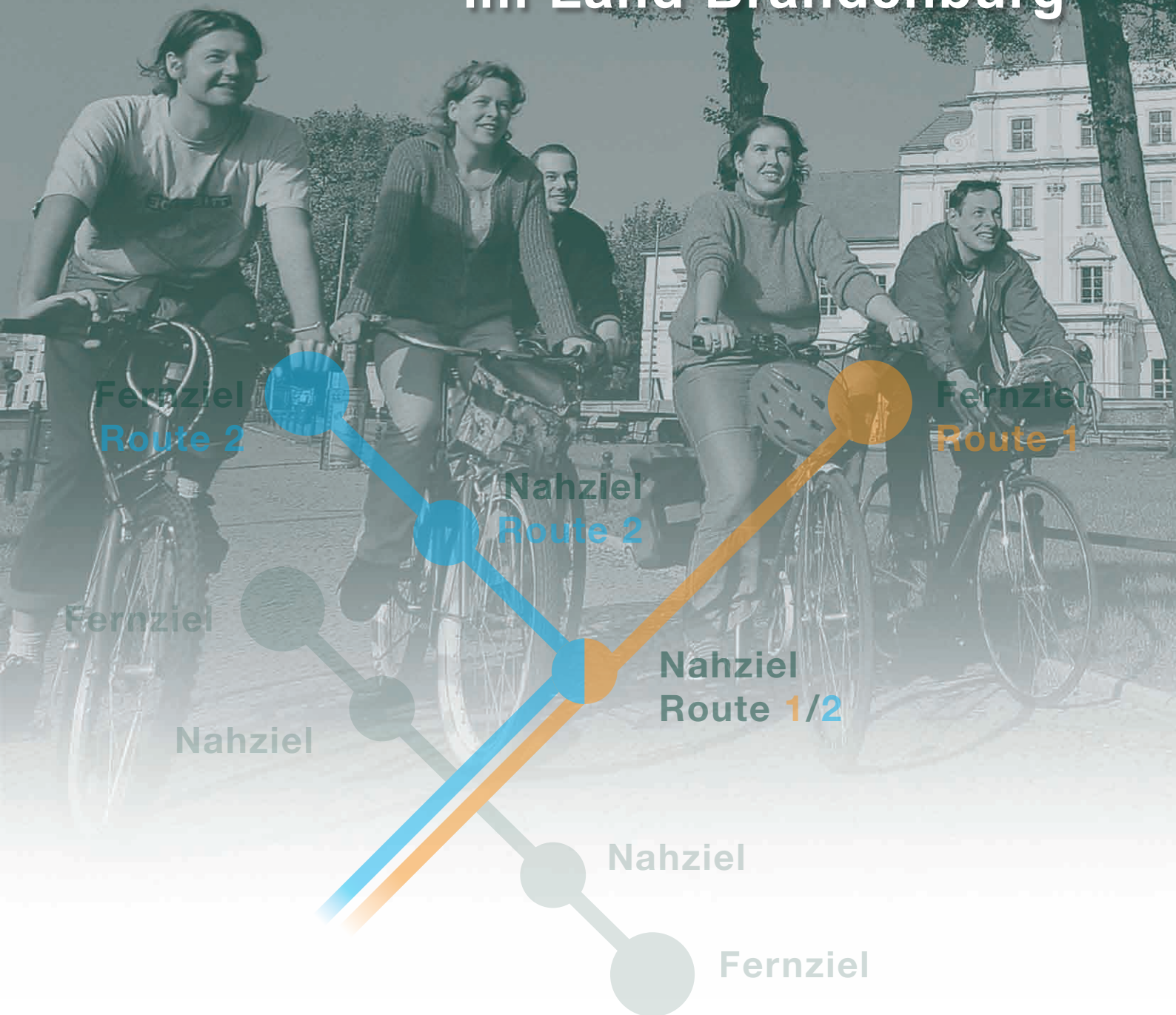


Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg





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	Radfernwegecertifizierung 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



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 1990er 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 Radwegbau 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.

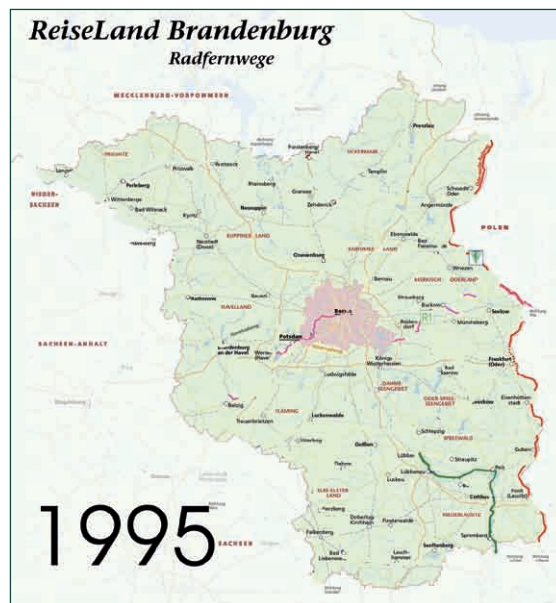


Abb. 1.4: Entwicklung des Brandenburgischen Radroutennetzes (1995, 2005 und 2008)

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.

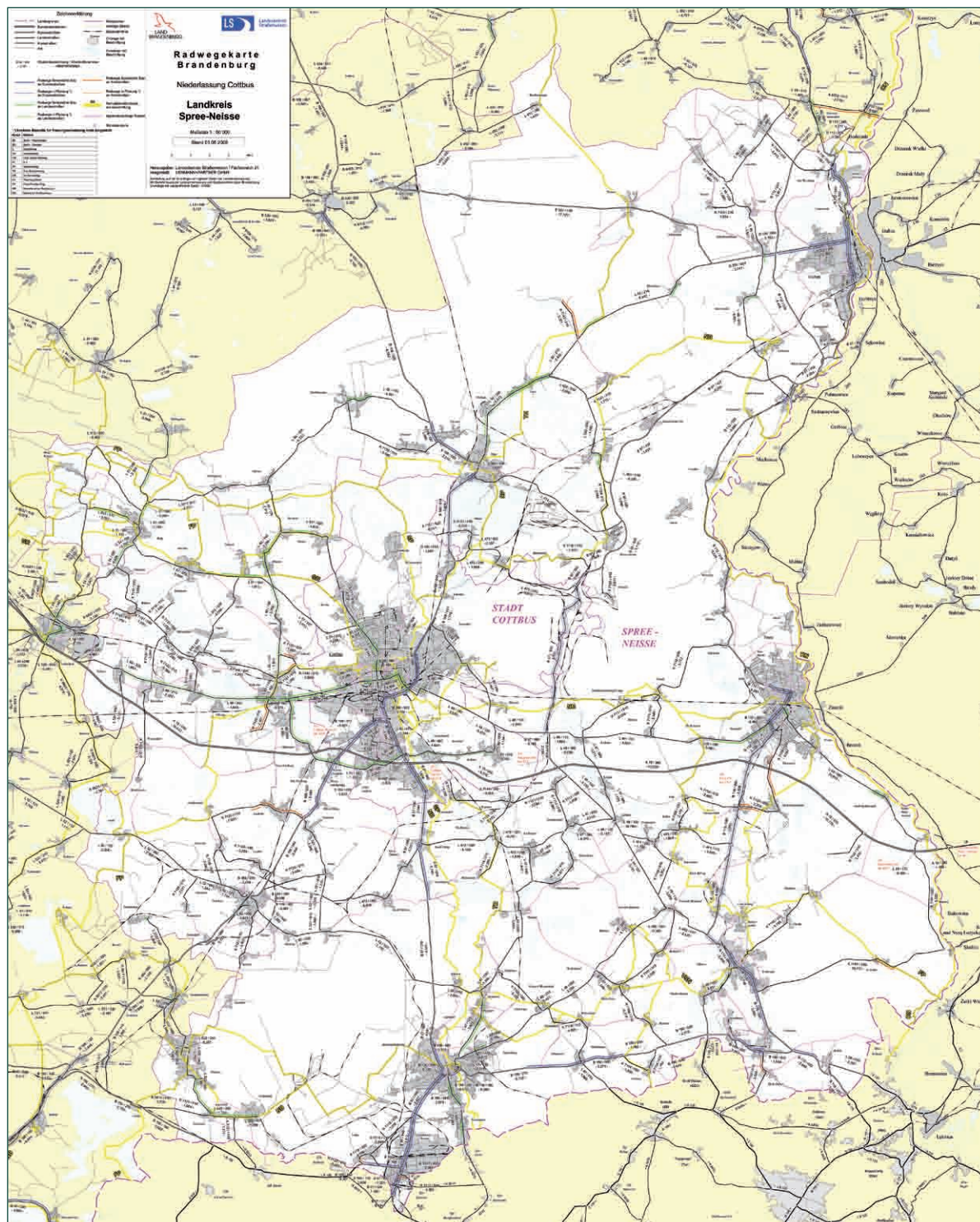


Abb. 1.6: Dichtes Radverkehrsnetz im Landkreis Spree-Neiße,
Quelle: Landesbetrieb Straßenwesen, 2008

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