

Forschungs GmbH Wismar

Ein Tochterunternehmen der Hochschule Wismar

Kompetenzzentrum ländliche Mobilität

Grundkonzeption zur wegweisenden Beschilderung (HBR) für den Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern

Studie zur Vorbereitung einer landesweiten und vereinheitlichten Beschilderung für den Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern als HBR M-V.

Erstellt im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Wismar im Dezember 2011

Inhaltsverzeichnis

Aufgabenstellung	3
1. Wegweisung zum Radfahren.....	4
2. Bestand der Fahrradwegweisung in Mecklenburg-Vorpommern.....	7
3. Übertragbarkeit der bestehenden HBR anderer Bundesländer.....	11
4. Wegweisung in der Stadt und im ländlichen Raum	16
5. Anlagen.....	17
Fotodokumentation zur Fahrradwegweisung in Mecklenburg-Vorpommern	17
Übersicht zu Regelungen der Länder zur Radverkehrswegweisung.....	20
Praxisbeispiel Nordrhein-Westfalen: Einbindung der HBR in die Radverkehrsförderung.....	21
Abkürzungen.....	24
Literatur	24

Aufgabenstellung

Die beauftragte Grundkonzeption dient der Vorbereitung einer „HBR M-V“ (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung in Mecklenburg-Vorpommern). Sie stellt den wesentlichen Handlungsbedarf für Mecklenburg-Vorpommern dar. Die bewährten Bestandteile der bestehenden HBR werden analysiert und auf ihre Übertragbarkeit untersucht.

1. Wegweisung zum Radfahren

Fahrradwegweisung ist ein sehr wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. Die normale Straßenwegweisung für Kraftfahrzeuge berücksichtigt die spezifischen Bedürfnisse der Radfahrenden nicht. Insbesondere die zum Radfahren besonders geeigneten Routen auf ruhigen Straßen oder abseitigen Wegen werden ohne Wegweisung selbst durch Einheimische oft nicht gefunden.

Wegweisung ist das verknüpfende Element für ein Radverkehrsnetz, das nicht allein aus Radwegen besteht. Touristische Radfernwege sind ohne eine durchgängige, qualitätvolle Wegweisung nicht vermarktbare.

Zusätzlich ist Fahrradwegweisung auch ein Mittel der Kommunikation zur Förderung des Radverkehrs. Die Wegweisung macht auf das Fahrrad als Verkehrsmittel aufmerksam und verdeutlicht die oftmals geringe Entfernung der ausgeschilderten Ziele.

Eine brauchbare Fahrradwegweisung muss den speziellen Anforderungen der Radfahrer zur Orientierung gerecht werden. Dafür ist es wichtig, die Zielgruppen und ihre Motive zum Radfahren zu differenzieren.

1.1. Alltagsradverkehr

Alltagsradfahrer wollen einen bestimmten Weg zurücklegen, um von einem Aufenthaltsort zum nächsten zu kommen, und dabei ggf. noch Kinder oder Güter transportieren. Sie fahren zur Arbeit, zur Schule, zur Ausbildung, zum Studium, zum Kindergarten, zum Einkaufen, zu unterschiedlichsten Erledigungen und auch zu Orten der Freizeitbetätigung wie Sportstätten, Kultureinrichtungen etc. Hier steht das Bedürfnis im Vordergrund, sicher, bequem und schnell von A nach B zu kommen. Dieses Bedürfnis besteht in der Regel ganzjährig, d.h. unabhängig von Jahreszeit, Helligkeit, Temperatur und Witterung. Das bedeutet, dass für Alltagsradfahrer Wege möglichst kurz, direkt und komfortabel sein müssen.

Zur Sicherheit ist einerseits der Schutz vor dem Kfz-Verkehr, Fußgängern, anderen Radfahrern und unfallträchtigen Hindernissen wichtig. Andererseits spielt die soziale Sicherheit eine große Rolle, selbst wenn es sich oft nur um eine gefühlte Gefahrenlage handelt. Hieraus ergibt sich der Bedarf an gut einsehbaren Trassen, einer Wegeführung im Bereich sozialer Kontrolle oder auch einer guten Beleuchtung ohne Dunkelräume.

Da im Alltag oft automatisch die sonst vom Pkw oder Bus bekannten und durch Kfz-Wegweisung unterstützten Wege genutzt werden, ist eine Fahrradwegweisung, die auf bessere Alternativen zum Radfahren hinweist, sehr wichtig. Die Ortskenntnis ist häufig gering und Gewohnheiten nur durch entsprechende Unterstützung zu ändern.

1.2. Touristischer Radverkehr

Für Fahrradtouristen ist das Radfahren zum einen ein Selbstzweck, zum anderen dient es auch der Erreichung von Zielen. Im Vordergrund stehen beim Radfahren jedoch die Entspannung und der Erlebnischarakter. Der Weg ist das Ziel. Auch für Touristen soll ein Weg sicher und möglichst komfortabel sein.

Fahrradtouristen sind in aller Regel bei Tageslicht und in der warmen Jahreshälfte unterwegs. Im Gegensatz zu Alltagsradfahrern spielt der Aspekt der sozialen Sicherheit nur eine geringe Rolle. Die Verkehrssicherheit ist dagegen mindestens genauso wichtig, da hier auch Kinder und unerfahrene Radfahrer dazu gehören. Verkehrslärm und Emissionen werden besonders als störend empfunden und bei der Wegewahl möglichst vermieden.

In der neuen ERA (Empfehlungen für den Radverkehr) ist zusätzlich der Freizeitradfahrer als Nutzergruppe mit besonderen Anforderungen genannt. Freizeitradfahrer (abendlicher Freizeitverkehr, Radtouren), darunter sind auch sportlich weniger Geübte, Familien mit Kindern und ältere Menschen, erwarten vor allem ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes, verknüpftes Wegenetz und eine verlässliche Wegweisung. Die Wegeführung selbst gestaltet sich erlebnisorientiert.

Fahrradtouristen und Freizeitradfahrer wollen ohne Stress Rad fahren. Sie wollen sich möglichst ohne Karte orientieren und immer das Gefühl haben, auf dem richtigen Weg zu

sein. Angesichts der hohen Qualität der Fahrradwegweisung in anderen Bundesländern ist der Anspruch von Fahrradtouristen an die Wegweisung als besonders hoch einzuschätzen.

1.3. Wegweisung für ein Radverkehrsnetz

Wegweisung verweist auf ein Netz aus Wegen, über das die jeweiligen Verkehrsteilnehmer geleitet werden. Fahrradwegweisung setzt daher ein Radverkehrsnetz voraus, das sich zum Radfahren eignet. Dieses Netz kann aus Radwegen oder sicher befahrbaren Straßen bestehen. Grundsätzlich sollte das gesamte Straßen- und Wegenetz möglichst attraktiv zum Radfahren sein. Da dies mit den Anforderungen des Kfz-Verkehrs an das Straßennetz teilweise kollidiert, muss ein Radverkehrsnetz extra konzipiert und definiert werden. Wichtig ist dabei ein lückenloses Netz, das alle Ziele und Quellen des Radverkehrs miteinander verbindet.

Ziel ist ein Radverkehrsnetz, das dem Alltags- und dem touristischen Verkehr dient. Es soll unabhängig vom Baulastträger einheitlich ausgeschildert werden. Die Fahrradwegweisung macht das Radverkehrsnetz für den Nutzer erfahrbar.

1.4. Zuständigkeit für die Fahrradwegweisung

Die Aufstellung von Wegweisungen ist grundsätzlich eine Sache der Baulastträger. Die Wegweisung für den Kfz-Verkehr ist in der StVO geregelt. Das Straßennetz ist hierarchisch organisiert und entsprechend den Baulastträgern zugeordnet. Die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen bilden ein lückenloses Netz, das durch gemeindliche Straßen ergänzt wird. Die Zuständigkeit für die Kfz-Wegweisung ist somit klar durch die Straßenbaulast geregelt.

Beim Radverkehr ist die Zuordnung der Zuständigkeit für die Wegweisung weitaus komplexer, weil sich die Hierarchie der Radverkehrsnetze nicht in der Baulastträgerschaft widerspiegelt. Radverkehrsnetze nutzen verschiedenste Straßen und Wege, so dass die Baulastträgerschaft entlang von Routen sehr oft wechselt. Von Bundes- und Landesstraßen bzw. begleitenden Radwegen in der Baulast des Bundes und des Landes, über kommunale Straßen und Wege, ländliche Wege und Forstwege sind sehr viele verschiedene Baulastträger beteiligt.

In den Städten und Gemeinden sind wenig spezialisierte MitarbeiterInnen für Wegweisung zuständig, die über keine vertieften Kenntnisse dazu verfügen können. Baulastträger wie der Forst haben mit Wegweisung sonst kaum etwas zu tun und entsprechend wenig Kenntnisse. Da ein Großteil der Wege für den Radverkehr und insbesondere der touristischen Routen in der Zuständigkeit dieser Baulastträger liegt, besteht hier ein besonderer Bedarf der Anleitung und Unterstützung.

1.5. Richtlinien und Hilfestellungen für die Fahrradwegweisung

Die Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) stellt in Deutschland die Basis für die Beschilderung für den Radverkehr dar. Der Stand der Technik wird in den einzelnen Bundesländern durch verschiedene Formen von Erlassen, Richtlinien oder Hinweisen konkretisiert (Übersicht siehe Anhang).

Die HBR, Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, gehen dabei besonders ins Detail. Sie definieren die Qualität des Wegweisungssystems und der Beschilderung. Nordrhein-Westfalen, Rheinland Pfalz und Brandenburg haben jeweils eine HBR herausgegeben.

Andere Bundesländer definieren die Anforderungen an die Wegweisung in ausführlichen Anlagen zu ihrer Radverkehrskonzeption (z.B. Sachsen und Thüringen). Baden-Württemberg hat nur einen knappen Erlass herausgegeben, der das Merkblatt der FGSV zur verbindlichen Richtlinie im Bundesland erklärt.

Eine weitere Möglichkeit zur Vereinheitlichung ist die Anwendung einer einheitlichen Planungssoftware, wie sie z.B. bereits in Berlin und Rheinland-Pfalz sowie in Mecklenburg-Vorpommern bereits im ehemaligen Landkreis Müritz eingesetzt wird. Hierdurch werden die meisten Fehler automatisch vermieden und dem Personal die Arbeit nach einer Schulung sehr stark erleichtert. Diese Alternative ist auch für eine dauerhafte Pflege und Unterhaltung des Wegweisungsnetzes eine sehr gute Option.

1.6. Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr

Zentrales Ziel aller HBR ist die Schaffung einer landesweit einheitlichen Radwegweisung, die den Ansprüchen von touristischem und dem Alltagsverkehr gerecht wird. Eine HBR soll allen Akteuren eine Hilfestellung bei der Planung, Installation und Pflege der Fahrradwegweisung geben.¹

Die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Brandenburg und Nordrhein-Westfalen besitzen ein gut ausgebautes landesweites System zur Radverkehrswegweisung. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Prozess der Entwicklung der HBR und die Veröffentlichung einer solchen einen wesentlichen Teil dazu beigetragen haben, dieses Qualitätsniveau zu erreichen. Nordrhein-Westfalen bildet hier mit der Einstufung der Fahrradwegweisung als StVO-Wegweisung zusätzlich einen Sonderfall.

Eine HBR soll, unabhängig davon, welcher Baulastträger Fahrradwegweisung plant, aufstellt und/oder unterhält, eine einheitliche und den Standards entsprechende Fahrradwegweisung sichern. Mit der Herausgabe einer HBR wird dies auf folgende Weise unterstützt:

- Herausgabe einer durch die Landesregierung legitimierten, verständlichen und eindeutigen Darstellung von Zielen und Standards zur Fahrradwegweisung. Ergänzung/Aktualisierung und deutlichere/konkretisierte Darstellung der Informationen von FGSV 1998.
- Konkrete Verfügbarkeit dieser Hilfestellung für die Zuständigen, da diese kostenlos zur Verfügung gestellt wird.
- Eine HBR erhöht ggf. die Akzeptanz einer Organisation/Planung der Wegweisung durch kompetente Partner auf Landkreisebene (da die Notwendigkeit einer professionellen Herangehensweise verdeutlicht wird) und verhindert so möglicherweise Individual- bzw. Insellösungen einzelner Gemeinden.
- Eine HBR zeigt deutlich, dass Fahrradwegweisung über eine konkrete Form und Farbe der Wegweiser hinausgeht. Sie geht auf Planung, Finanzierung, Rechtsrahmen ein und regt damit die Kooperation und Abstimmung zwischen den verschiedenen Akteuren an.
- Die Förderung der Radwegweisung durch das Land kann an die Einhaltung der Vorgaben einer landesweiten HBR geknüpft werden.

¹ Vgl. HBR NORDRHEIN-WESTFALEN S. 1-1

2. Bestand der Fahrradwegweisung in Mecklenburg-Vorpommern

Eine Bestandsaufnahme zur Fahrradwegweisung in Mecklenburg-Vorpommern liegt nicht vor. Im Rahmen der Erstellung einer HBR sollten die Baulastträger und Akteure zum Bestand der Fahrradwegweisung und ihrer Organisation befragt und dadurch frühzeitig einbezogen werden. Zusätzlich ist eine stichprobenartige Untersuchung des Bestandes vor Ort wichtig, um die Aussagen einordnen zu können.

2.1. Radverkehrsnetz in Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es momentan noch kein einheitlich definiertes Radverkehrsnetz. Es sind seit längerer Zeit touristische Radfernwege und Rundrouten festgelegt, die inzwischen überwiegend auch ausgeschildert worden sind. Die Planungsregion Westmecklenburg sowie einige weitere Landkreise haben nach eigenen Kriterien auf ihrem Gebiet ein Netz definiert.

Das Verkehrsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern hat 2010 und 2011 Initiativen gestartet, um grenzüberschreitende Radverkehrsnetze durch die Akteure vor Ort festlegen zu lassen. Nach Probeläufen in einem grenzüberschreitenden Bereich und in einem Landkreis im Jahr 2010 war die Initiative 2011 auf die Planungsregionen gerichtet. Es wurde eine einheitliche Methodik vorgeschlagen, die in den vier Regionen unterschiedlich umgesetzt wird.

2.2. Veröffentlichungen zum Thema Wegweisung

Im Rahmen der Bestrebungen den Radverkehr zu fördern und die Qualität der Infrastruktur zu verbessern, wurde im Jahr 1996 eine Broschüre mit „Empfehlungen für eine landesweite Radwegweisung ...“ herausgegeben. Einheitliche Empfehlungen für die Radwegweisung in Deutschland gab es zu dieser Zeit nicht. Die Broschüre ist nicht mehr verfügbar und deren Inhalte mittlerweile veraltet.

Eine weitere Veröffentlichung dieser Art gab es in Mecklenburg-Vorpommern nicht. Bei der Förderung von Fahrradwegweisung wird auf das Merkblatt der FGSV verwiesen. Die Verbindlichkeit der Anwendung ist jedoch nicht klar geregelt. Weder in den Förderrichtlinien noch in den Förderbescheiden wird darauf ausdrücklich Bezug genommen.

Der ADFC Landesverband und das Wirtschaftsministerium werden Anfang 2012 ein Faltblatt zur Fahrradwegweisung in Mecklenburg-Vorpommern herausgeben. Es wird auf 4 Seiten wichtige Basisinformationen zum Thema enthalten. Zielgruppen sind Gemeinden bzw. deren Bürgermeister sowie Touristiker auf lokaler Ebene die ggf. in Entscheidungen zum Thema Fahrradwegweisung eingebunden sind.

2.3. Planung und Koordinierung

Die Planung und die Umsetzung der Wegweisung für den Radverkehr erfolgt in Mecklenburg-Vorpommern durch die Gebietskörperschaften als Baulastträger. Die Verantwortung für die Planung der Wegweisung für die touristischen Radrouten und die Beschaffung zu installierender Beschilderung wird in der Regel von den Landkreisen wahrgenommen. Städten und Gemeinden steht es frei, ebenfalls bzw. zusätzlich eine Wegweisung für den Radverkehr zu installieren.

Auf Gemeinden, die in der Lage sind, ohne finanzielle Förderung eine Wegweisung zu installieren, haben die Landkreise wenig Einfluss. Das gilt auch für Leader-Projekte, bei denen Wegweisung integriert wird.

Nur in wenigen Landkreisen wird die Fahrradwegweisung für alle Gemeinden zentral koordiniert. Der Landkreis Müritz hatte sehr erfolgreich die Koordinierungsaufgabe für die Gemeinden übernommen.

2.4. Wegweisungskataster

Im Zuge der Planung werden auf Landkreisebene teilweise Katastersysteme benutzt, um die Wegweisung (weiter) zu entwickeln und die Instandhaltung zu unterstützen. Diese Systeme sind jedoch nicht integrierbar bzw. eine Datenverknüpfung um die Wegweisung über

Landkreisgrenzen hinweg zu planen ist nicht möglich.¹ Teilweise sind keinerlei EDV-Systeme bzw. Katasteranwendungen vorhanden. Die Mitarbeiter sind ggf. gezwungen, die Wegweiserstandorte und -inhalte manuell zu dokumentieren und für die Bauhöfe etc. aufzubereiten².

2.5. Unterhaltung

Die Qualitätskontrolle im Rahmen der Instandhaltung der Wegweisung erfolgt i. d. R. durch die Baulastträger. Für die regionalen Routennetze bzw. Radfernwege und Rundrouten wird sie soweit möglich durch die für die Wegweisung zuständigen Mitarbeiter in den Landkreisen unterstützt. Die Finanzierung der Instandhaltung (Neubeschaffung von Wegweisern) wird i.d.R. durch die Landkreise vorgenommen. Für Routen, die durch Gemeinden oder andere Akteure zusätzlich ausgewiesen werden, obliegt die Verantwortung für die Unterhaltung vollständig den entsprechenden Baulastträgern.

2.6. Finanzierung und Förderung

Die Planung von Wegweisungen ist in Mecklenburg-Vorpommern bisher laut Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplanes nicht förderfähig. Eigenständige Wegweisung innerorts wird ebenfalls nicht gefördert, außerorts nur im Forst.

Fahrradwegweisung kann in Mecklenburg-Vorpommern lediglich als Projektbestandteil aus den entsprechenden Richtlinien gefördert werden. Die wichtigsten Fördermöglichkeiten sind:

Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ - Touristische Radwege:

Schwerpunktmäßig wird der Ausbau der 8 Radfernwege sowie der 21 Radrundwege gefördert. Hier gibt es keine Förderung an Bundes- und Landesstraßen. Der Fördersatz beträgt 60%, bei Erfüllung der im Koordinierungsrahmen genannten Voraussetzungen im Einzelfall bis zu 90 %.

Kommunaler Straßenbau (Entflechtungsgesetz):

Der Fördersatz beträgt bis zu 75%, die Bagatellgrenze 10.000 EUR. Gefördert werden Radwege nur im Zusammenhang mit Straßenausbaumaßnahmen.

Eine Förderung ist in der Regel nur möglich, wenn es sich um die Beschilderung touristischer Routen handelt. In der Planungsregion Westmecklenburg, wie auch im Landkreis Güstrow wurde beispielsweise die Beschilderung des gesamten touristischen Routennetzes gefördert. Die Förderung bezieht sich i.d.R. auf die Materialkosten für die Wegweisung. Nach Aussagen aus dem zuständigen Ministerium ist eine Förderung an die Einhaltung der FGSV-Vorgaben gebunden.

Die Installation von Wegweisern für den Radverkehr erfolgt durch einzelne Gemeinden auch ohne Förderung oder im Rahmen von Projekten mit anderen Förderquellen, bei denen eine Einhaltung der FGSV-Standards nicht maßgeblich ist.

Die Finanzierung der Unterhaltung der Wegweisung erfolgt für die in den Kreisen festgelegten Routen durch die Landkreise. Dies betrifft die Materialkosten für Ersatzbeschaffungen und die Personalkosten für Mitarbeiter, die die Wegweisung koordinieren. Die Montage zu ersetzender Wegweiser wird i.d.R. durch die Ämter oder Gemeinden finanziert, sofern deren Bauhöfe diese vornehmen.

Für Wegweisungen, die durch Gemeinden / Ämtern installiert werden und die nicht mit dem Kreis abgestimmt sind, muss die Instandhaltung der Wegweiser durch die entsprechenden Gemeinden finanziert und organisiert werden.

Die Entwicklung von Routennetzen für den Radverkehr ist derzeit insbesondere Mitarbeitern in den regionalen Planungsverbänden / ÄfRL zugeordnet, wobei diesen nur sehr geringe Zeitbudgets zur Verfügung stehen.

¹ Im Landkreis Nordwestmecklenburg kommt beispielsweise eine MS Access-Datenbank zum Einsatz, die bei weitem nicht die Leistungen einer modernen Software für ein Wegweisungskataster abbilden kann. So ist es hier z.B. nicht möglich Geokoordinaten für die Wegweiserstandorte einzupflegen. (Lt. Frau F. Sack, LK Nordwestmecklenburg, 11.12.2011)

² Dies ist z.B. der Fall im ehem. Landkreis DBR (Lt. Frau. D. Möller, LK Rostock)

Lediglich in der Planungsregion Westmecklenburg existiert seit vielen Jahren eine eigene Personalstelle für die Entwicklung eines touristischen Routennetzes. Diese ist auf Förderung, derzeit als Teil eines LEADER-Projekts bzw. aus Mitteln des ELER, angewiesen.

Insgesamt lässt sich feststellen: Weder bei den Landkreisen noch in den Planungsregionen sind derzeit ausreichende Mittel und personelle Kapazitäten zur systematischen Entwicklung von Radverkehrsnetzen vorhanden.

2.7. Bestand und Qualität der Radverkehrswegweisung in Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern sind in den vergangenen 20 Jahren bereits in größerem Umfang Wegweisungsschilder für den Radverkehr installiert worden. Wegweiser sind vor allem zu finden auf den 8 Radfernwegen sowie 21 Rundrouten, die durch den Tourismusverband vermarktet werden. Beschildert sind zudem regionale Routen (bis auf Gemeindeebene) bzw. in der Planungsregion Westmecklenburg ein touristisches Radroutennetz.

Eine durchgängige, lückenlose und den Standards entsprechende Wegweisung konnte sich im Land bisher nicht entwickeln. In vielen Landkreisen sind Wegweisungen verschiedener Generation nebeneinander zu finden.

Die Fotodokumentation zeigt einige Beispiele für nicht FGSV-konforme Wegweisung und verdeutlicht die Problematik in Mecklenburg-Vorpommern. Die vorhandenen Wegweiser im Land weisen dabei folgende Charakteristika auf:

Materialien

Es finden sich Wegweiser aus verschiedensten Materialien. Am häufigsten anzutreffen sind Blechwegweiser (vgl. Abb. 3, 15) oder Standard-Aluminium-Holraumprofile. Es sind aber auch andere „individuelle“ Lösungen aus Stahl (vgl. Abb. 17) oder aus Holz zu finden (vgl. Abb. 2). An allen Wegweisern, die nicht aus Holzprofilen bestehen, ist eine flexible Befestigung von Routenlogos schwer möglich.

Farbgebung

Die Wegweiser enthalten überwiegend eine grüne Beschriftung auf weißem Grund, wobei die Grüntöne variieren. Einige Wegweisertypen zeichnen sich durch andere Farben aus, wie gelb bei sog. StVO-Wegweisern (vgl. Abb. 7, 9) oder gar weißer Schrift auf grünem Grund (vgl. Abb. 17). Diese verschiedenen Wegweiserformen finden sich z. T. abwechselnd oder punktuell auf der gleichen Route.

In Rostock sind zusätzlich zu grün ausgeschilderten touristischen Routen Fahrradwegweiser mit roter Schrift für Alltagsrouten im Einsatz.

Größe und Beschriftung

Die Wegweiser unterscheiden sich deutlich in ihrer Größe. Solche aus Aluminium-Holraumprofilen haben überwiegend die Größe 100 cm x 25 cm oder 80 cm x 20 cm. Darüber hinaus finden sich verschiedenste deutlich kleinere Wegweiser von bis zu 40 x 10 cm (vgl. Abb. 8). Die Beschriftung fällt gerade auf solchen Wegweisern sehr klein aus und ist für Radfahrende nicht lesbar (vgl. Abb. 4).

Inhalte, Zielauswahl und Zielkontinuität

Im Regelfall finden sich Orts- und Entfernungsangaben auf den Wegweisern. Fernziele und Nahziele sind zum Teil nicht korrekt angeordnet. Auf einigen Wegweisertypen fehlen Entfernungsangaben gänzlich.

Zwischenwegweiser werden häufig mit Routenlogos versehen und (zu unterschiedlichen Zeitpunkten) redundant am gleichen Wegweiserstandort installiert (vgl. Abb. 11, 13)

Eine Einhaltung der Regeln zur Zielauswahl und Zielkontinuität der FGSV ist auf der Wegweisung häufig nicht festzustellen. Teilweise finden sich zwei als Nahziele einzustufende Ortsangaben auf den Wegweisern oder es ist nur eine Zielangabe vorhanden. Im ungünstigsten Fall führen die Wegweiser zu lokalen Zielen innerorts, ohne dass eine Ausweisung der nächsten Orte überhaupt erfolgt (vgl. Abb. 14). Hin und wieder ist ein gänzlicher Verzicht auf Zielangaben zu finden, wobei stattdessen z.B. die Bezeichnung einer Themenroute auf dem Wegweiser zu finden ist (vgl. Abb. 16, Abb. 4).

Aufstellung, Standorte

Nicht selten sind an einem Wegweiserstandort oder gar am gleichen Pfosten verschiedene Radwegweiser installiert, die redundante oder konkurrierende Informationen enthalten (vgl. Abb. 5, 6, 7, 17).

Häufiger taucht zudem das Problem der Kantensichtigkeit auf. Diese könnte teilweise durch die Nutzung des Wegweisertyps „Tabellenwegweiser“ vermieden werden. Es ist jedoch zu vermuten, dass eine Abwägung mit Blick auf den Wegweisertyp (Tabellen- oder Pfeilwegweiser) in der Praxis in Mecklenburg-Vorpommern nicht getroffen wird, da in den Landkreisen ausschließlich Pfeilwegweiser und Zwischenwegweiser anzutreffen sind.¹ Abb. 1 zeigt im Gegensatz dazu einen kantensichtigen Wegweiser an einem Standort, wo ein Zwischenwegweiser ausreichend wäre (kein Knotenpunkt). Umgekehrt finden sich auch Zwischenwegweiser an Standorten, an denen Zielwegweiser installiert werden müssten.

Rutenorientierte Wegweisung

Die Logos für die touristischen Routen sind häufig als Einschub in Hohlprofilwegweisern vorhanden. Es finden sich unterschiedliche große Logo-Einschübe, auf denen zudem die Logo-Größe variiert. Zielwegweiser ohne Möglichkeit der Logo-Ergänzung sowie Zwischenwegweiser sind z. T. mit Aufklebern bestückt. Diese sind klein und häufig ausgeblendet, da nicht UV-beständig ausgeführt (vgl. Abb. 3). Auf dem am höchsten frequentierten Radfernweg in Mecklenburg-Vorpommern, dem Ostseeküstenradweg, fehlen punktuell oder über weitere Strecken die Routenlogos völlig (vgl. Abb. 2, 5, 6, 7, 8, 9).

Fazit zum Bestand der Radwegweisung in Mecklenburg-Vorpommern

- Die Wegweisung ist uneinheitlich umgesetzt.
- Sie entspricht überwiegend nicht den Standards der FGSV.
- Eine effiziente Integration routenorientierter Wegweisung ist zum Teil nicht möglich.
- Am Beispiel des Ostseeküstenradweges wurde festgestellt, dass über weite Strecken keine Markierung des Radfernweges vorhanden ist (auch dort wo die Wegweiser dies ermöglichen würden).
- Es existieren individuelle Lösungen in einzelnen Gemeinden, die zu redundanter / konkurrierender Wegweisung führen.

¹ Eine Ausnahme bildet die Hansestadt Rostock.

3. Übertragbarkeit der bestehenden HBR anderer Bundesländer

3.1. HBR in Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Brandenburg

Die vom Auftraggeber genannten HBR in den Bundesländern Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Brandenburg sind als lose Blattsammlungen umgesetzt, so dass kapitelweise Aktualisierungen möglich sind. Die HBR sind jeweils im Internet in digitaler Fassung frei verfügbar.

Die HBR weisen inhaltlich große Ähnlichkeiten auf. Unterschiede finden sich insbesondere in Detailfragen zur Ausweisung touristischer Routen, der Ausweisung touristischer Ziele oder bei der Frage, inwieweit Vorgaben zu radtouristischen Informationstafeln gemacht werden. Auffällig ist die Schriftfarbegebung „rot“ in Nordrhein-Westfalen im Gegensatz zu grün in praktisch allen anderen Bundesländern. Um einen Hinweis auf mögliche Inhalte von HBR für Mecklenburg-Vorpommern zu erhalten, sollen diese zunächst für die drei genannten Bundesländer analysiert werden. Eine Übersicht inwieweit die verschiedenen Themenkomplexe in den HBR behandelt werden findet sich in folgender Tabelle:

Thema	BB	S.	NRW	S.	RP	S.
Anlass und Zielstellungen der HBR	+	1-2 ff.	+	1-1 ff.	+	1-1 ff.
Beschreibung der Wegweisungssystematik inkl. Maßstabellen (Ziel- + Routenwegw.)	+	2-6 ff. 6-2 ff.	+	3-1 ff.	+	4-1 f. Kap. 5
Radtouristische Orientierungshilfen bzw. Informations-Tafeln	+	2-42 ff.	-		+	4-4 ff.
Radtouristische Hinweisbeschilderung zu POIs / Objektwegweisung	+	2-47 ff.			+	4-41 ff.
Erfassung der landesweit bedeutsamen Radfernwege (inkl. Logo)	+	2-23 f.	-		o	5-9
Hinweise zur Standortwahl	+	2-30 ff.	+	3-21 ff.	-	
Hinweise zur Materialauswahl	+	2-17 2-32 f.	o	3-13 ff.	+	5-13 ff.
Wegweisung bei Baustellen / Umleitungen	+	2-58 f.	+ ¹	3-33 ff.	o	5-7
Hinweise zur Montage	+	2-32 ff.	+	3-24 ff.	+	5-15 ff.
Planung von Radverkehrswegweisung	+	2-36 ff.	+	6-1 ff.	+	6-1 ff.
Unterhaltung von Radverkehrswegweisung	+	4-5	+	7-1 ff.	-	7
Finanzierung und Förderung	+	3-2 ff.	+	10-1	+	10-1 ff.
Aussagen zur Planung von Radverkehrsnetzen	o	2-36 ff.	+	6-1 ff.	+	3-1 ff.
Mustervorlagen und Checklisten	+	6-4 ff.	+	13-1 ff.	o	9-1 ff.
Erläuterung des StVO-Status /-Verfahrens der Wegweisung	-		+	4-1 ff.	-	
Integration von Wanderwegweisung in Radverkehrswegweisung	+	2-56	-		-	
Beschilderung für „Besondere Streckeninformationen“ ²	-		-		+	5-7 f.

Thema wurde + ausführlich behandelt o wenig behandelt - nicht behandelt

¹ Zusätzlich existiert in Nordrhein-Westfalen die online verfügbare Broschüre „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ (Din A4, 20 Seiten, 2. Auflage Februar 2009)

² z.B. nicht ganzjährig befahrbar, Stark befahrene Straßen, Treppen, Nicht-Eignung für zweispurige Räder etc. und Ankündigung Alternativer Routen am entsprechenden Knotenpunkt. Weitere Vorschläge finden sich z.B. im Handbuch zum Wegweisungserlass in SH (Erscheint vorauss. im Januar 2012)

3.2. Aussagen zur Übertragbarkeit der Inhalte

3.2.1. Allgemeines

Grundsätzlich können größere Teile der Inhalte aus den genannten HBR übernommen werden. Dies gilt insbesondere für die grundsätzliche Wegweisungssystematik, die stets die Vorgaben des Merkblattes der FGSV wiedergibt. Einige Detailfragen sind jedoch in den betrachteten HBR unterschiedlich beantwortet. Welche der möglichen Lösungen für Mecklenburg-Vorpommern in Frage kommt, muss im Prozess der HBR-Konzeption noch geklärt werden. Ein wesentliches Erfolgskriterium für die Anwendung der HBR im Land wird sicher die Einbeziehung der verschiedenen Akteure im Erstellungsprozess sein. Dazu zählen neben den Ministerien, den ÄfLR bzw. Planungsverbänden insbesondere die Landkreise und die Touristiker.

Die besonderen Ausgangsbedingungen in Mecklenburg-Vorpommern bzw. der Bestand und die Dokumentation (Kataster) der Wegweisung sollten in einer HBR für Mecklenburg-Vorpommern besondere Berücksichtigung finden. Dazu zählen insbesondere der Umgang mit nicht-FGSV-konformen Wegweiserbeständen sowie Empfehlungen zu den zukünftigen Katastersystemen.

Im Folgenden sollen einige Themen, die in den HBR unterschiedlich gelöst sind kurz aufgegriffen werden, da sie für Mecklenburg-Vorpommern bzw. eine HBR für das Land besonders entscheidungsrelevant sind.

3.2.2. Radverkehrsnetze als Grundlage der Wegweisung in Mecklenburg-Vorpommern (Netzplanung)

In den HBR RP und NRW wird auf die Abstimmung der Wegweisung mit der Planung des landesweiten Radverkehrsnetzes vertieft eingegangen. Zudem wird die Methodik der Netzplanung für den Radverkehr beschrieben. Die geplanten bzw. vorhandenen Radverkehrsnetze bilden damit die Grundlage für die Definition der Haupt- und Unterziele im System der Wegweisung. Es finden sich klare Kriterienkataloge zur Zielauswahl für die Wegweisung.

Diese Inhalte könnten in eine HBR für Mecklenburg-Vorpommern in vielen Teilen übernommen werden. Jedoch ist in Mecklenburg-Vorpommern ein Radverkehrsnetzes wie z.B. in Nordrhein-Westfalen bisher nicht definiert. Auf Ebene der Planungsregionen wird aktuell daran gearbeitet. Dabei muss auch ein System gefunden werden, wie die Radverkehrsnetze und Verbindungen dokumentiert und weiterentwickelt werden und wie ein Daten- Informationsaustausch zwischen Netzplanung und Planung der Wegweisung stattfinden kann.

3.2.3. Empfehlungen von Katastersystemen (Informationsgehalt + Software)

Die HBR in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Brandenburg geben konkrete Informationen zum Thema Wegweisungskataster und welche Daten darin erfasst werden müssen. „Zu den wesentlichen technischen Voraussetzungen für ein fortschreibungsfähiges Wegweisungskataster zählt ein geeignetes EDV-gestütztes System.“¹ Dazu gehört eine Software, die Katasterinformationen in einer (zentralen) Datenbank erfasst bzw. einen Datenaustausch zwischen den Systemen auf Landes-, Kreis- bis Gemeindeebene zulässt. Professionelle EDV-Systeme für die Dokumentation und Entwicklung der Wegweisung sind ein zentrales Element zur Sicherung einer hohen Qualität und zur Einhaltung der FGSV-Standards.

Die bisher in Mecklenburg-Vorpommern genutzten Systeme für das Wegweisungskataster können überwiegend nicht die vollständigen Informationen für die Planung, Umsetzung und Instandhaltung einer Wegweisung für den Radverkehr aufnehmen und ermöglichen keine entsprechende Datenintegration.

Es sollte deshalb geprüft werden, inwieweit das Land Mecklenburg-Vorpommern mit einer HBR konkrete Katastersysteme empfiehlt bzw. deren Anschaffung und Nutzung unterstützt. Damit würde im Land eine einheitliche Arbeitsgrundlage entstehen, die auch einen stetigen Erfahrungsaustausch der Mitarbeiter sehr erleichtert.

¹ Vgl. HBR RP Kapitel 6 Seite 1

3.2.4. Definition Rundwege und Radfernwege in Mecklenburg-Vorpommern, D-Routen, EuroVelo Routen

Alle Radrouten in Mecklenburg-Vorpommern die den Status eines Radfernweges besitzen und durch den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern vermarktet werden, sollten in den HBR des Landes erfasst und mit den entsprechenden Routenlogos aufgeführt werden. Für eine korrekte Reihenfolge beim Einschub von Routenlogos sollten klare Prioritäten bezüglich der Bedeutung einer Route festgelegt werden (vgl. HBR BB 2-23 f.).

3.2.5. Radtouristische Informationstafeln

In den HBR des Landes Rheinland-Pfalz finden sich ausführliche Informationen und Vorgaben für die Umsetzung radtouristischer Informationstafeln.¹ Auch in den HBR BB gibt es Empfehlungen für die Gestaltung mit Verweis auf die kostenlose Nutzung entsprechender Layoutvorgaben des Netzwerks für Touristiker „Aktiv in der Natur“ (www.brandenburg-aktiv.info). Es bliebe zu prüfen, ob diese Thematik auch in Mecklenburg-Vorpommern zur Qualitätsverbesserung dieser Infrastruktur behandelt werden soll.

3.2.6. Ausweisung der routenorientierten Wegweisung

Bei der Ausweisung von Themenrouten finden sich in den untersuchten HBR einige Abweichungen im Detail. Dies betrifft insbesondere die Unterbringung der Routenlogos auf Zwischenwegweisern. In Nordrhein-Westfalen werden diese in den Zwischenwegweiser integriert (max. 2). Bei der etwas flexibleren Lösung im Land Brandenburg und in Rheinland-Pfalz werden (Abweichend vom FGSV-Merkblatt) diese auf einem separaten Schild unterhalb des Zwischenwegweisers montiert. Neuere Überlegungen der FGSV gehen davon aus, dass bei korrekter Umsetzung der Wegweisung Routenlogos auf Zwischenwegweisern generell nicht notwendig sind.

3.2.7. Ausweisung von POIs und typischen Nah-Zielen für den Radverkehr

Die HBR NRW und RP sehen vor, besondere touristische Ziele integriert in die vorhandenen Zielwegweiser auszuschildern (z.B. Burg, Schloss, Park, Hotel mit Bezeichnung und Entfernungsangabe, ...). Eine in der Systematik logisch abgegrenzte Vorgabe macht die HBR BB. Sie beschreibt eine eigene „Objektwegweisung für den nicht straßenbegleitenden Radverkehr“, bei der gesonderte Wegweiser mit eigener Farbgestaltung diese touristischen POIs (Points of Interest) ausweisen und damit klar von Ortszielen abgegrenzt werden. Es ist zu prüfen, ob das in Brandenburg genutzte System für Mecklenburg-Vorpommern übernommen werden kann.

Die Ausweisung typischer Nah-Ziele für den Radverkehr - vorwiegend innerorts - wird in den untersuchten HBR über die Darstellung entsprechender Zielpiktogramme innerhalb der Zielwegweiser empfohlen (Bahnhof, Radstation, Radparken, Fähre, Aussichtspunkt, Ladestation, Übernachtung etc.).²

3.2.8. Hinweise auf besondere Streckeninformationen

Bei der Ausweisung von Zielen für den Radverkehr kann es nötig oder sinnvoll sein neben Ziel- auch konkrete Streckeninformationen anzuzeigen. Die kann z.B. Streckenabschnitte mit starkem Kfz-Verkehr, starkem Gefälle oder dem Vorhandensein von Schiebestrecken betreffen. In den HBR NRW und RP werden einige Streckenpiktogramme für die Wegweiser aufgeführt, in Brandenburg werden diese nicht empfohlen. Es lässt sich feststellen, dass es bisher kein bundesweit einheitliches Set solcher Piktogramme gibt. Es ist deshalb zu vermuten, dass die Wahrnehmung und Erkennbarkeit dieser Piktogramme für die Radfahrenden eher gering ist.

Zudem sind die Streckeninformationen, die eine Einschränkung der Wegenutzung anzeigen, sehr wichtig. Sie sind i.d.R. zu komplex für eine Piktogrammdarstellung. Dazu gehören z.B. eine eingeschränkte Allwettertauglichkeit, eine saisonale Sperrung, Treppen auf der Strecke, Nicht-Eignung der Strecke für mehrspurige Räder bzw. Anhänger etc.³ In diesen Fällen müssen i.d.R. auch Alternativstrecken angeboten werden. Um diese komplexeren

¹ Vgl. HBR RP 4-4 ff.

² Vgl. z.B. HBR NRW Kapitel 3, Seite 4

³ Es ist damit zu rechnen, dass solche Einschränkungen auch in MV hin und wieder auftreten werden.

Informationen anzuzeigen können Zusatzschilder, wie in den HBR RP empfohlen werden¹. Auch das in Kürze erscheinende Handbuch für die Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein wird Lösungen für diese Fälle enthalten. Es bleibt zu prüfen, inwieweit diese Lösungen in HBR für Mecklenburg-Vorpommern übernommen werden können.

3.2.9. Verbindlichkeit der HBR

In Rheinland-Pfalz ist die Förderung der Wegweisung an das Merkblatt der FGSV gebunden. Die HBR dienen der Unterstützung der Akteure bei der Umsetzung. In Brandenburg gilt dies gleichermaßen. Zusätzlich werden hier Radrouten nur dann durch die Landestourismusorganisation TMB GmbH vermarktet, wenn diese u. a. im Bereich der Wegweisung die Vorgaben der HBR Brandenburg erfüllen.

In Nordrhein-Westfalen ist im Erlass zur StVO-Beschilderung lediglich das Merkblatt der FGSV als verbindliche Grundlage genannt. Die intensiv verbreitete HBR wird jedoch durch die zuständigen Verkehrsbehörde gerne als Arbeitsmittel genutzt und befolgt.

Mit der Veröffentlichung einer HBR in Mecklenburg-Vorpommern sollte analog zu Brandenburg die Förderung der touristischen Radrouten an die Einhaltung der HBR geknüpft werden.

3.2.10. Aussagen zur Qualität einer touristischen Radroute

In den HBR BB werden grundsätzliche Aussagen zu den Elementen und zur Qualität einer touristischen Radroute bzw. eines Radfernweges getroffen. Diese Informationen können für die Nutzer einer HBR, so sie an der Entwicklung oder Unterhaltung von Radrouten mitwirken, sehr hilfreich sein. Es ist ggf. empfehlenswert entsprechende Aussagen in eine HBR für Mecklenburg-Vorpommern zu integrieren.

3.2.11. Berücksichtigung des Bestandes an Fahrradwegweisung

In Mecklenburg-Vorpommern ist – nicht nur an den Radfernwegen – bereits in größerem Umfang eine Wegweisung für den Radverkehr installiert. Im Zuge der Einführung einer HBR müssen sich die Akteure auch mit diesem Bestand auseinandersetzen. Eine HBR sollte deshalb auf den Umgang mit vorhandener, ggf. nicht HBR-konformer Wegweisung eingehen. Dies erfolgt in den HBR NRW und BB, wo immer es sinnvoll erscheint, durch die fotografische Darstellung bzw. Gegenüberstellung von nicht-HBR bzw. -FGSV-konformer Wegweisung und der korrekten Umsetzungsvariante. Eine solche Auseinandersetzung mit dem Bestand scheint auch für eine erstmalige Einführung einer HBR in Mecklenburg-Vorpommern sehr sinnvoll und dürfte deren Nutzung in der Praxis erheblich erleichtern.

3.2.12. Gestaltung von Pfeilwegweisern

In den HBR BB wird für Pfeilwegweiser (dort Fahnenwegweiser) ein ISO-Pfeil statt eines integrierten Pfeils verwendet. Dies erhöht die Flexibilität beim Entwurf des Wegweisers, da im Planungsprozess ggf. noch keine Entscheidung darüber getroffen werden muss, ob am Standort später ein Pfeil- oder ein Tabellenwegweiser installiert werden soll. Da in Mecklenburg-Vorpommern der integrierte Pfeil bereits eingeführt ist und bei Verwendung professioneller Kataster-Software der oben genannte Vorteil eine untergeordnete Rolle spielt, sollte in Mecklenburg-Vorpommern der integrierte Pfeil für Pfeilwegweiser beibehalten werden.

3.2.13. Ortseingangstafeln für den Radverkehr

In den HBR RP (wie auch z.B. in Sachsen oder Schleswig-Holstein) wird die Verwendung vereinfachter Ortseingangstafeln (abweichend von StVO-Ortstafeln) für den nicht straßenbegleitenden Rad-/Fußverkehr empfohlen². Diese sind ggf. kostengünstiger und könnte auch in Mecklenburg-Vorpommern empfohlen werden.

3.2.14. Integration von Wegweisung für Wanderwege und den Radverkehr

Mecklenburg-Vorpommern versucht sich mit seinen Naturräumen nicht nur für den Radtourismus zu vermarkten, sondern möchte auch die Bedingungen für das Wandern als weitere wichtige naturnahe Form des Tourismus verbessern. Trotz der unterschiedlichen Ansprüche dieser Zielgruppen lässt es sich in der Praxis nicht vermeiden, dass

¹ Vgl. HBR RP Kapitel 5, Seite 6 f.

² Vgl. HBR RP Kapitel 4, Seite 40

Routenabschnitte für Wanderer und den Radverkehr aufeinanderliegen. Um an diesen Stellen eine doppelte Wegweisung zu vermeiden, schlagen die HBR BB eine Integration der Wanderwegweisung in die der Radwegweisung vor. Diese Vorgehensweise ist ggf. auch für Mecklenburg-Vorpommern sinnvoll.

3.2.15. Knotenpunktwegweisung

Mit dem wachsenden Interesse am Radfahren und am Radtourismus steigt auch das Angebot an touristischen Themenrouten immer weiter an. In einigen Regionen Deutschlands liegen auf einzelnen Streckenabschnitten bereits so viele Themenrouten aufeinander, dass die klassische Logowegweisung an ihre Grenzen stößt, da zu viele Logos eingeschoben werden müssten bzw. die Übersichtlichkeit verloren geht. Die sogenannte Knotenpunktwegweisung soll dieses Problem lösen, da jede beliebige Route über eine Liste von Knoten-Nummern abgebildet und ggf. vermarktet werden kann.

Die Knotenpunktwegweisung wird sowohl in der nächsten Ausgabe der HBR des Landes Brandenburg als auch im nächsten FGSV-Merkblatt Berücksichtigung finden.¹ In den HBR NRW ist sie als Element zur Verknüpfung mit der Radwegweisung in den Niederlanden bereits beschrieben.

Die Knotenpunktwegweisung könnte für Mecklenburg-Vorpommern langfristig eine Möglichkeit sein, sich als radtouristische Region weiter zu verbessern. Allerdings ist sie insbesondere dann sinnvoll, wenn bereits ein recht dichtes Radverkehrsnetz inkl. Wegweisung vorhanden ist. Zudem ist in Mecklenburg-Vorpommern die Dichte an touristischen Themenrouten nicht so groß, dass die oben erläuterten Probleme mit den Logo-Einschüben bisher auftreten. Von einer Behandlung des Themas „Knotenpunktwegweisung“ kann in HBR für Mecklenburg-Vorpommern u. E. deshalb zunächst abgesehen werden.

¹ Lt. A. Tiffe als Mitglied der Arbeitsgruppe „Wegweisung für den Radverkehr“ bei der FGSV sowie Autorin der HBR des Landes Brandenburg

4. Wegweisung in der Stadt und im ländlichen Raum

4.1. Wegweiserdichte in Stadt und Land

Welche Dichte an Wegweisern in Mecklenburg-Vorpommern nötig ist bzw. welche Kosten die Wegweisung verursacht, hängt im Wesentlichen von der angestrebten Dichte des Routen- bzw. Radverkehrsnetzes ab. In Mecklenburg-Vorpommern existieren in den vier Planungsregionen mehr oder weniger konkrete Planungen für die Radverkehrsnetze bzw. deren Erarbeitung. Sie enthalten zum Teil auch Wunsch-Verbindungen, bei denen noch keine Infrastrukturangebote bzw. -lösungen für den Radverkehr vorhanden sind. Trotzdem können diese Netze als Annäherung an ein anzustrebendes Hauptroutennetz für die Kostenschätzung herangezogen werden.

Als Beispiel für die Ermittlung der Wegweiserdichte soll der ehem. Landkreis Nordwestmecklenburg (ohne die Hansestadt Wismar) genannt werden. Der Landkreis hat für das durch den Planungsverband Westmecklenburg entwickelte regionale Radroutennetz die Wegweisung weitestgehend umgesetzt. Auf der Fläche von ca. 2.000 km² existieren derzeit ca. 604 Schilderstandorte mit 1192 Schildern. Davon sind 184 Hauptwegweiser und 1008 Zwischenwegweiser.¹ Im Zuge der Weiterentwicklung der Wegweisung ist davon auszugehen, dass einige der Zwischenwegweiser in Zukunft durch Hauptwegweiser ersetzt werden müssen. Die genannten Zahlen ließen sich auf die Fläche von Mecklenburg-Vorpommern hochrechnen, wobei die unterschiedliche Besiedlungsdichte in den Landkreisen berücksichtigt werden müsste. Außerdem ist zu beachten, dass in Westmecklenburg das Radverkehrsnetz bisher lediglich auf den Tourismus ausgelegt ist. Bei einer Erweiterung für den Alltagsverkehr ist mit einer deutlichen Verdichtung zu rechnen.

In Städten ist die Wegweiserdichte erheblich höher wegen der dichten Besiedelung und des komplexen Straßen- und Wegenetzes. In Städten ist es ein entscheidender Faktor, ob Radrouten auf Nebenstraßen geführt werden sollen oder entlang von Hauptverkehrsstraßen. Nebenstraßen sind häufig attraktiver, sicherer und haben eine bessere Erschließungsfunktion. Dafür verfügen sie in der Regel nicht über eine StVO-Wegweisung für den Kfz-Verkehr und Routenverbindungen sind weniger gradlinig. Dadurch benötigen sie mehr Fahrradwegweisung. Als Vergleichswert zum ländlichen Raum sei hier das Campus-Veloroutennetz der Hansestadt Rostock genannt. Für einen Bereich von ca. 10 km² in der Innenstadt ist ein Bedarf von 229 Schilder an 123 Standorten ermittelt worden.

4.2. Kosten der Wegweisung für den Radverkehr

Die Kosten für die Ersterstellung einer Radverkehrswegweisung nach FGSV verteilen sich auf die drei Bereiche Planung (30 %), Montage (30 %) und Material (40 %). Die Kostenangaben je Kilometer Radroute schwanken zwischen 500 und 800 EUR inklusive Montage und Planung. Für die Instandhaltung der Wegweisung ist mit jährlichen Aufwendungen von etwa 10 % der ursprünglichen Gesamtkosten für die Erstinstallation zu rechnen. Dies umfasst die Ersatzbeschaffung von Material, aber auch die Kosten für die Kontrollbefahrung².

Sehr viele Mängel in der bestehenden Wegweisung in Mecklenburg-Vorpommern sind auf mangelndes Wissen oder fehlende Sorgfalt der planenden und ausführenden Personen zurückzuführen. Dies wird sich auch durch Erstellung und Verteilung einer HBR nicht schlagartig ändern. Gerade in den kleineren Kommunen haben zuständige Verwaltungsmitarbeiter ein sehr breites Aufgabenspektrum und werden sich ebenso wie unspezialisierte Ingenieurbüros nicht für wenige Wegweiser in die Thematik einarbeiten. Daher ist es empfehlenswert, die Kosten für Planung durch externe Fachleute und korrekte Aufstellung durch eine beauftragte Firma von vornherein mit einzukalkulieren.

¹ Lt. Franziska Sack, Sachbearbeiterin Rad-, Reit- und Wanderwege, Landkreis Nordwestmecklenburg

² Vgl. dazu S. 54, Radverkehrskonzeption Sachsen 2005

5. Anlagen

Fotodokumentation zur Fahrradwegweisung in Mecklenburg-Vorpommern



Abb. 1: Kantensichtiger Wegweiser, keine Routenlogos, Dierhagen (ehem. Landkreis Nordvorpommern)



Abb. 2: Holzwegweiser, Ostseeküstenradweg, Gemeinde Dierhagen (ehem. Landkreis Nordvorpommern)



Abb. 3: Typische Beschilderung im ehem. Landkreis Ostvorpommern (Ostseeküstenradweg)



Abb. 4: Typische Beschilderung im ehem. Landkreis Ostvorpommern (Ostseeküstenradweg)



Abb. 5: Redundante Wegweisung, Ostseeküstenradweg, Gemeinde Dierhagen (ehem. Landkreis Nordvorpommern)

Anhang



Abb. 6: Mehrfachbeschilderung, keine Routenlogos, Ostseeküstenradweg (ehem. Landkreis Nordvorpommern)



Abb. 7: Mehrfachbeschilderung, keine Routenlogos, Ostseeküstenradweg (ehem. Landkreis Nordvorpommern)



Abb. 8: Individuelle Lösung, Ostseeküstenradweg, Born a. d. Darß



Abb. 9: StVO-Wegweisung, keine Routenlogos Ostseeküstenradweg, Heiligendamm / Stadt Doberan



Abb. 10: Mehrfach-Beschilderung, Logo-Aufkleber (Landkreis Nordwestmecklenburg)



Abb. 11: Umständliche Logoergänzung, überflüssiger Zwischenwegweiser (Landkreis Nordwestmecklenburg)

Anhang



Abb. 12: Einschübe entgegen der FGSV; keine Entfernungsangaben, Gemeinde Selmsdorf (Landkreis Nordwestmecklenburg)



Abb. 13: Mehrfach- Zwischenwegweisung (ehem. Landkreis Ludwigslust)



Abb. 14: Ausweisung von Zielen im Ort; gleichzeitig keinerlei Zielwegweisung für nächste Orte, Dassow (Landkreis Nordwestmecklenburg)



Abb. 15: Typische Radwegweisung im ehem. Landkreis Uecker-Randow



Abb. 16: Wegweiser ohne Zielangaben, ehem. Landkreis Bad Doberan



Abb. 17: Mehrfache Fahrrad-Wegweisung im ehem. Landkreis Rügen

Übersicht zu Regelungen der Länder zur Radverkehrswegweisung

Land	Regelungen	Eigene Veröffentlichung
Baden-Württemberg	FGSV-Merkblatt empfohlen	2-seitiges Merkblatt
Bayern	FGSV-Merkblatt empfohlen und Fördervoraussetzung	Faltblatt 2x DIN A 4
Berlin	Anwendung FGSV-Merkblatt	--
Brandenburg	Eigenes Regelwerk auf Grundlage des FGSV-Merkblattes	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg (HBR), 176 Seiten
Bremen	Anwendung FGSV-Merkblatt bei neueren Ausweisungen	--
Hamburg	Eigenes Regelwerk (PLAST) auf Basis FGSV-Merkblatt mit leichten Abweichungen	Kapitel 7 (8 Seiten) in „Planungshinweise für Stadtstraßen“ Teil 9
Hessen	FGSV-Merkblatt per Erlass eingeführt und Fördervoraussetzung; volle Zuständigkeit des Landes für Radfernwege von Planung bis Qualitätssicherung	--
Mecklenburg-Vorpommern	FGSV-Merkblatt empfohlen	--
Niedersachsen	FGSV-Merkblatt (mit Leitfaden des Landes) empfohlen und Fördervoraussetzung	Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen (7 Seiten)
Nordrhein-Westfalen	Eigenes Regelwerk auf Grundlage FGSV-Merkblatt für Planung, Umsetzung und Unterhaltung der Wegweisung (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Nov. 2008); Anwendung ist Fördervoraussetzung	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR), 175 Seiten
Rheinland-Pfalz	Eigenes Regelwerk auf Grundlage FGSV-Merkblatt; Anwendung ist Fördervoraussetzung; Dokumentation der Wegweisung inkl. Pflege des Katasters im Landesnetz in Zuständigkeit des Landes	Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR), 130 Seiten
Saarland	Landesspezifische Vorgaben entsprechend Vorbild Schweiz; volle Zuständigkeit des Landes für Radrouten im Zuge des SaarRadlandes	Radwege - Beschilderung im Saarland, 16 Seiten
Sachsen-Anhalt	Handlungsempfehlungen des Landes mit leichten Abweichungen zum FGSV-Merkblatt (z. B. bzgl. Zusatzplaketten und Zwischenwegweisern)	--
Sachsen	Eigenes Regelwerk auf Grundlage des FGSV-Merkblattes; Anwendung ist Fördervoraussetzung	ANLAGE 6 der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen: Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen, 58 Seiten
Schleswig-Holstein	Landesspezifische Vorgaben (Erlass in Anlehnung an FGSV-Merkblatt mit Verweis auf Handbuch)	Handbuch zum Erlass erscheint voraussichtlich Anfang 2012
Thüringen	Eigenes Regelwerk auf Grundlage des FGSV-Merkblattes; Anwendung ist Fördervoraussetzung	ANLAGE 1 des Radverkehrskonzeptes für den Freistaat Thüringen: Richtlinie zur Radverkehrswegweisung, 60 Seiten

Aktualisiert und ergänzt aus Tourismus Agentur Schleswig-Holstein (tash); Seite 71 „Schleswig-Holstein : Fortschreibung des landesweiten Radverkehrsnetzes, Bestandsaufnahme an ausgewählten Rad(fern-)wegen und Aufbau einer landesweiten Radwegebestandsdatenbank“ nach 2. Fahrradbericht der Bundesregierung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), Berlin 2007

Praxisbeispiel Nordrhein-Westfalen: Einbindung der HBR in die Radverkehrsförderung

HBR sind nicht als isoliertes Instrument zu betrachten, sondern funktionieren als Teil einer systematischen Radverkehrsförderung. Dies zeigt das Beispiel des Landes Nordrhein-Westfalen, wo das erste Mal HBR erarbeitet wurden. Grundlage war ein Radverkehrsnetz, das gemeinsam mit den Kommunen professionell geplant wurde. Die Umsetzung der Wegweisung wurde entscheidend durch einen Erlass zur StVO-Wegweisung befördert. Sehr wichtig für die dauerhafte, effiziente Unterhaltung der Wegweisung ist das Wegweisungskataster. Da alle drei Projekte auch in ihrem Zusammenwirken beispielgebend sind, werden sie hier kurz beschrieben:

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Aufbauend auf den umfangreichen Erfahrungen, die in Nordrhein-Westfalen bereits zu den Themen Radverkehrsförderung und -wegweisung vorlagen, hat der Landtag 1995 beschlossen, ein Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen zu schaffen. Der ursprüngliche Plan war ein Radwegenetz parallel zu den klassifizierten Straßen, nach dem Motto „Keine Landesstraße ohne Radweg“.

Die Erkenntnis, dass einerseits nicht an allen Landesstraßen tatsächlich ein Bedarf für einen separaten Radweg besteht (Verkehrsbelastung, Verbindungsfunktion etc.) und andererseits Radverkehr attraktiver auf ruhigen Strecken ohne Lärm- und Luftbelastung geführt wird, hat zu einer Änderung der Ausrichtung geführt. In der Konsequenz hat das Land ab 1998 das Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen als flächendeckendes System fahrradfreundlicher Achsen konzipiert und konsequent mit landesweiter Fahrradwegweisung umgesetzt. Das Radverkehrsnetz bietet Radverkehrsverbindungen zwischen den Orten und Verknüpfungen mit den Bahnhöfen und integriert touristische Routen und kommunale Radverkehrsnetze.

Die Förderung des Radverkehrs hat in Nordrhein-Westfalen eine lange Tradition. In den letzten drei Jahrzehnten hat das Land 8.420 km Radwege mit rund 1,53 Mrd. Euro gebaut. Das Radverkehrsnetz mit einer Länge von ca. 13.900 km konnte infolgedessen weitgehend auf dem bestehenden Wegenetz aufbauen. Dennoch ist auch in Nordrhein-Westfalen kein flächendeckendes Netz mit optimalem Streckenzustand vorhanden. Im Bergischen Land, welches aufgrund der topografischen Bedingungen traditionell keine Radfahrregion ist, sind beispielsweise kaum Radwege an klassifizierten Straßen vorhanden. Die Priorität liegt auf der Vollständigkeit des landesweiten Radverkehrsnetzes, so dass hier Wirtschaftswege das Netz komplettieren. Die Nutzerinnen und Nutzer akzeptieren die geminderte Streckenqualität erfahrungsgemäß mit Verständnis. Sofern Teilbereiche der Infrastruktur des Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen noch nicht dem Standard entsprechen, will das Land diese Mängel in den folgenden Jahren sukzessive beseitigen.

Das Land hat ein Ingenieurbüro mit der Planung des landesweiten Radverkehrsnetzes beauftragt. Im Rahmen eines anspruchsvollen Abstimmungsverfahrens sind die Planer flexibel auf Änderungswünsche der Kommunen eingegangen. Die Planer haben den Kommunen die Routenverläufe vorgelegt und eine ausreichende Frist zur Einsichtnahme gewährt. Die Kommunen konnten in gebündelten Konsultationsterminen Hinweise und Änderungswünsche einbringen und mit den Planern direkt besprechen.

Mit dem Abschluss der Beschilderung hat das Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 2007 das Radverkehrsnetz als Grundgerüst fertig gestellt. Die Kommunen können nun das Netz ihrerseits weiter verdichten.

Das Routennetz und alle Wegweiserstandorte mit ihren Inhalten sind in einer Datenbank hinterlegt, die den Kommunen und der Öffentlichkeit nutzerfreundlich online zugänglich ist. Ein Routenplaner baut auf das Radverkehrsnetz und die Datenbank auf.

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit hat die Planung und Umsetzung des Radverkehrsnetzes begleitet, für eine hohe Akzeptanz gesorgt und damit wesentlich zum Erfolg beigetragen.

Das Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen leistet durch die Führung auf sicheren Routen einen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Es fördert den Umweltverbund und versteht sich als Beitrag zur Wirtschafts- und Tourismusförderung. Die Evaluation des ADFC Nordrhein-Westfalen zeigt auf, dass ein landesweites Radverkehrsnetz das Radfahren nachhaltig fördert.

Die Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen, den Kommunen ein Grundgerüst fahrradfreundlicher Routen zur Verfügung zu stellen, hat sich nach anfänglicher Skepsis zu einem

Erfolg entwickelt. Die Flexibilität, im Abstimmungsverfahren auf Änderungswünsche der Kommunen und lokale Besonderheiten einzugehen, hat wesentlich zur Akzeptanz beigetragen. Nach einer Realisierungsphase von knapp 10 Jahren hat der Radverkehr in Nordrhein-Westfalen ein flächendeckendes Netz zur Verfügung.

StVO-Wegweisung Nordrhein-Westfalen

Als bundesweit beispielhaftes Projekt zur Förderung des Radverkehrs hat das Land Nordrhein-Westfalen die Beschilderung des landesweiten Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen als StVO-Beschilderung und mit Erstausrüstung zu 100 % auf Kosten des Landes umgesetzt.

Als StVO-Wegweisung muss zwar jeder einzelne Wegweiserstandort verkehrsrechtlich angeordnet werden. In der Abwägung zur Alternative, dem Aushandeln von Gestattungsverträgen mit den einzelnen Baulastträgern, erschien diese Lösung in Nordrhein-Westfalen jedoch als kleineres Übel, da die verkehrsrechtliche Anordnung hier allen Beteiligten als Alltagsgeschäft bekannt war.

In der Anfangsphase hat es Bedenken gegen das Projekt gegeben. So wurden die Notwendigkeit, die Schilderart und -größe, die ausreichende Berücksichtigung lokaler Planungen und Wünsche, die Umsetzung, Unterhaltung und Pflege und nicht zuletzt die Finanzierung in Frage gestellt. Zum Abbau der Vorbehalte hat das Land Nordrhein-Westfalen konsequente Lösungen gefunden.

Die intensive Begleitung durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit war in Nordrhein-Westfalen ein wesentlicher Erfolgsfaktor und kann vieles ersetzen - wie z.B. gesetzliche Anordnungen. Beispielsweise ist die Anwendung der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (HBR NRW) theoretisch nicht verbindlich, sondern wird den Kommunen für ihre Netzverdichtung lediglich nahegelegt. Wie viele andere Informationsbroschüren auch, sind die HBR NRW online allen Akteuren zugänglich und dienen als Hilfestellung bei der Planung, Installation und Umsetzung von Radverkehrsbeschilderung in Nordrhein-Westfalen.

Das Land hat die Planung der landesweiten Fahrradwegweisung an Ingenieurbüros ausgelagert. Auf Landesebene gab es dadurch keine Personalaufstockungen. Lediglich zwei Mitarbeiter im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen unterstützen den Radverkehrsbeauftragten im Ministerium.

Zusätzliche Pflichtaufgaben für die Kommunen halten sich in Grenzen. So hat das Land den Baulastträgern angeboten, auch die Umsetzung (Ausschreibung, Vergabe, Überwachung, Abrechnung) durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zu übernehmen. Gleichzeitig ist im Rahmen eines intensiven Abstimmungsverfahrens flexibel auf Änderungswünsche der Kommunen eingegangen worden.

Per StVO-Erlass liegt die Zuständigkeit für Unterhaltung und Pflege bei den Baulastträgern. Der Unterhaltungsaufwand für die Fahrradwegweisung ist dabei in Relation zur Gesamtbeschilderung gering. Fachlich leistet das Land durch die Herausgabe von Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (HBR Nordrhein-Westfalen) und auch Empfehlungen zur Unterhaltung der Beschilderung den Akteuren Hilfestellung.

Ein Kennzeichnungssystem ermöglicht die aktive Unterstützung der Nutzerinnen und Nutzer bei der Pflege der Wegweisung. Jeder Pfosten, an dem ein Wegweiser des Landesnetzes angebracht ist, trägt einen großen Aufkleber, auf dem eine gebührenfreie Telefonnummer bzw. eine Internetadresse angegeben sind. So kann man Beschädigungen dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen direkt melden.

Wegweisungserlass vom 03.08.2000, Nordrhein-Westfalen:

„Zur Ausschilderung des landesweiten Radverkehrsnetzes sind wegweisende Beschilderungen entsprechend dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ auszuführen.

Gemäß § 46 Abs. 2 der StVO erteile ich die Genehmigung, abweichend von den Regelungen des § 42 Abs. 8 StVO, die Radwegweisung künftig nach dem o.g. Merkblatt auszuführen. Als Regelfarbe für die Schrift ist die Farbe Rot zu verwenden.

Die im Merkblatt aufgeführten Wegweiser unterliegen damit den Regeln der StVO und bedürfen der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörden.

Diese Regelung tritt ab sofort in Kraft.“

Das Gesamtinvestitionsvolumen für die Planung und Umsetzung der landesweiten Wegweisung mit einem Umfang von 72.000 Schildern betrug ca. 7,5 Mio. Euro. Im Vergleich zu einer

Anhang

kleinteiligen Förderung der sukzessiven Fertigstellung einzelner Routen spart das Land mit der vollständigen Finanzierung der Erstausrüstung einer landesweiten Fahrradwegweisung eindeutig Kosten, da durch die gebündelte Bearbeitung und gemeinsame Bestellung größerer Margen deutlich günstigere Preise erzielt werden können und der Personalaufwand geringer ist.

Mit der Verankerung in der StVO hat die Fahrradwegweisung in Nordrhein-Westfalen erstmalig in Deutschland denselben Status wie die Wegweisung für den Kfz-Verkehr.

Die Installation der Fahrradwegweisung in Nordrhein-Westfalen als StVO-Beschilderung bei zentraler Koordination durch den Landesbetrieb Straßenbau und die Straßenverkehrsbehörden der Kreise ist letztendlich eine effektive, zeit- und kostensparende Vorgehensweise.

Die Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen, den Kommunen die Erstausrüstung einer Fahrradwegweisung zur Verfügung zu stellen, hat sich trotz anfänglicher Skepsis zu einem Erfolg entwickelt. Die Flexibilität, im Abstimmungsverfahren auf Änderungswünsche der Kommunen und lokale Besonderheiten einzugehen hat wesentlich zur Akzeptanz beigetragen. Die Umsetzung ist in einem überschaubaren Zeitraum von knapp zehn Jahren erfolgt. Intensive Öffentlichkeitsarbeit hat diesen Prozess begleitet.

Wegweisungskataster Nordrhein-Westfalen

Mit der Konzeption des Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen und der Installation der landesweiten Fahrradwegweisung hat das Land ein GIS-basiertes Wegweisungskataster aufgebaut.

Ein Ingenieurbüro pflegt diese Kataster. Die büroeigene Software basiert auf MS Access und der Kartengrundlage GEObasis.Nordrhein-Westfalen.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen sammelt Änderungen, Ergänzungen und Aktualisierungen. Vierteljährlich pflegt das Ingenieurbüro diese ein. Kommunale Kataster können auf diesem Weg in das landesweite Kataster übernommen werden. Dabei werden z.B. bisher analog in Papierform geführte Kataster gescannt und als PDF-Dokument in der Datenbank hinterlegt. Das Land legt weniger Wert auf eine einheitliche Darstellung als vielmehr eine zügige und pragmatische Vervollständigung des landesweiten Katasters.

Das Wegweisungskataster steht mit einer benutzerfreundlichen Oberfläche online allen Akteuren und sonstigen Interessierten zur Verfügung. Jeder kann Katasterblätter als PDF-Dokument abrufen.

Das Wegweisungskataster ist online öffentlich zugänglich und macht den Stand des Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen transparent. Die pragmatische Vorgehensweise beschleunigt den Prozess zur Vervollständigung.

Abkürzungen

HBR NRW	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen
HBR BB	Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg
HBR RP	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehrswesen
ÄfRL	Ämter für Raumordnung und Landesplanung

Literatur

Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehrswesen e.V.
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr 1998

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz – HBR

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
Regionales Radwegkonzept des Planungsverbandes Westmecklenburg 2009

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Radverkehrskonzeption im Freistaat Sachsen 2005