

Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein

Bekanntmachung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus vom 30. Mai 2023 – VII 339

1. Vorwort

Die Optimierung und Qualitätssicherung der landesweiten Radverkehrswegweisung zählt zu den wichtigsten Maßnahmen der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“. Denn Untersuchungen und Befragungen bestätigen, dass ein einheitliches, eindeutiges, nutzer/innenfreundliches und lückenloses Radverkehrswegweisungssystem trotz Karten oder digitaler Möglichkeiten nach wie vor für die Orientierung vor Ort gewünscht und auch für die Attraktivität des Radfahrens insgesamt von hoher Bedeutung ist. Um die Durchgängigkeit und Verständlichkeit der Wegweisung zu gewährleisten, soll sie landesweit einheitlich sein.

In den letzten Jahren haben sich auch aufgrund der stark gestiegenen Zahl an Pedelecs die Anforderungen an das Radverkehrswegweisungssystem von Radwegen und Radnetzen verändert. Der Erlass zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein vom 1. Oktober 2011 wurde daher grundlegend überarbeitet und an die heutigen Standards angepasst. Wichtig ist hierbei anzumerken, dass es sich bei der Radverkehrswegweisung Schleswig-Holstein um eine nichtamtliche Beschilderung handelt.

So wurden unter anderem für die bessere Lesbarkeit die Schildergrößen an die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) angepasst. Wegweiser, die diesem Standard nicht entsprechen, sollen im Rahmen von qualitätsverbessernden und Unterhaltungsmaßnahmen sukzessive entfernt bzw. durch regelkonforme Schilder ersetzt werden. Eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung der Wegweisung ist zur langfristigen Qualitätssicherung unabdingbar. Hinsichtlich einer effizienten Pflege ist die Dokumentation der Wegweiser und deren Standorte in einem digitalen Wegweisungskataster sinnvoll und sollte der Standard sein.

Nachfolgend wird auch das Handbuch zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein aus 2012, das viele praktische Beispiele zu allen Aspekten der Radverkehrswegweisung enthält, überarbeitet.

Tiefergehende Hinweise zur Wegweisung für den Radverkehr sind dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV zu entnehmen. Es beinhaltet den übergeordneten Standard der Radverkehrswegweisung in Deutschland und bildet damit den Rahmen für Regelungen in den einzelnen Bundesländern.

2. Grundsätze der Wegweisung

Die Wegweisung muss für beide Fahrtrichtungen selbsterklärend, d. h. grundsätzlich ohne Verwendung von Apps, Kartenmaterial, Radwanderführern etc. nutzbar sein. Dies ist bei einer Beschilderung mit Ziel- und Entfernungsangaben gewährleistet, wenn die Grundregeln von Größe und Sichtbarkeit eingehalten werden.

Die Wegweisung für den Radverkehr

- muss, unter Berücksichtigung der Umgebungsbedingungen, während der Fahrt rechtzeitig erkennbar und gut lesbar sein;
- beruht auf einer überschaubaren Zahl von Elementen und Grundregeln, die für ein besseres Verständnis und Akzeptanz als auch für die Erkennbarkeit und Einheitlichkeit von hoher Bedeutung sind;
- ist in beide Fahrtrichtungen lückenlos, durchgängig und schlüssig, unabhängig von administrativen Grenzen anzuwenden;
- soll gemeinde-, kreis- und länderübergreifend nach einheitlichen Prinzipien gestaltet sein sowie die Zielkontinuität über Gebietskörperschaftsgrenzen hinaus aufweisen.

Die Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein umfasst Komponenten der ziel- und routenorientierten Wegweisung. Durch die Kombination ergibt sich eine anwenderfreundliche Wegweisung, die den Bedürfnissen des Alltags- und Freizeitradverkehrs und auch des touristischen Radverkehrs gerecht wird.

3. Radverkehrsnetze

Eine Netzplanung für den Alltags-, Freizeit- und touristischen Radverkehr ist die Grundlage einer Wegweisungsplanung. Daher ist vor der Beschilderung der Radrouten ein Radverkehrsnetz auf kommunaler oder regionaler Ebene zu entwickeln, das die wichtigsten Quellen und Ziele für den Alltags-, Freizeit- und touristischen Radverkehr miteinander verbindet. Zu den wichtigen Quellen und Zielen zählen neben Wohn-, Arbeits- und Schulstandorten auch Freizeiteinrichtungen sowie Sehenswürdigkeiten mit regionaler oder überregionaler Bedeutung.

Das Radverkehrsnetz kann aus verschiedenen Verdichtungsstufen bestehen, die - in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten - zeitlich gestuft beschildert werden können. Die unterschiedlichen Ausbaustufen müssen jedoch in sich konsistent sein.

Ein landesweit vernetztes System ermöglicht die individuelle Zusammenstellung von Touren in der Region durch die Wegweisung von Ort zu Ort. Daher muss das jeweilige Radverkehrsnetz Alltags- und Freizeitziele auch über den eigenen Planungsraum hinaus berücksichtigen und Verknüpfungspunkte gewährleisten.

Die Radverkehrsnetze der Kreise und kreisfreien Städte bilden die Grundlage für das Landesweite Radverkehrsnetz Schleswig-Holstein. Darin wird auch das Touristische Radnetz Schleswig-Holstein integriert, das aus den dreizehn Radfernwegen des Landes und regionalen Themenrouten bestehen wird, welche die Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein in der jeweils aktuellen Fassung erfüllen.

4. Elemente der Wegweisung

Die Wegweisung für den Radverkehr beruht auf einer überschaubaren Zahl von Elementen, die ein abgestimmtes System bilden sollen. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Als Wegweiser werden nur Zielwegweiser und Zwischenwegweiser verwendet. Für diese sind standardisierte Größen vorgegeben;

- Der Streckenverlauf touristischer Radrouten wird durch Routenlogos gekennzeichnet, die auf Einschubschildern* aufgebracht und unter Zielwegweisern eingehängt werden;
- An einzelnen Stellen können Informationstafeln, Sonderschilder oder Umleitungsbeschilderungen zum Einsatz kommen, um z. B. vertiefte Informationen zu Zielorten, Netzen und regionalen Besonderheiten zu vermitteln oder auf die temporäre Sperrung von Strecken hinzuweisen.

4.1 Zielwegweiser

Zielwegweiser werden an Entscheidungssituationen eingesetzt. Sie stehen an Schnittstellen und Verzweigungspunkten im Radverkehrsnetz. Darüber hinaus werden sie an größeren baulichen Knotenpunkten eingesetzt, an denen eine Ausweisung mit Zwischenwegweisern nicht ausreichend ist. Wegen ihres Informationsgehaltes und ihrer Werbewirkung ist deren Einsatz zur besseren Orientierung auch im Bereich der Ortsmitte kleinerer Orte und an Bahnhöfen oder Fähranlegern sinnvoll. Daher ist eine Aufstellung von Zielwegweisern an diesen Standorten grundsätzlich zu prüfen.

Zielwegweiser enthalten:

- Zielangabe;
- Entfernungs- und Richtungsangabe;
- Fahrradpiktogramm;
- ggf. Ziel- und / oder Streckenpiktogramm.

Zielwegweiser können als Tabellen- oder Armwegweiser ausgeführt sein. Dies richtet sich nach der Art des Knotenpunktes (Verzweigung, Einmündung, Querung, Quell- oder Zielpunkt) und der Art der Anbringung am Mast.

Das Standardmaß für Armweg- und Tabellenwegweiser beträgt in Schleswig-Holstein 800 mm x 200 mm bei einer Schriftgröße von 49 mm. Zulässig sind auch Armweg- und Tabellenwegweiser mit einem Maß von 1000 mm x 250 mm bei einer Schriftgröße von 63 mm.

* Der Begriff „Einschubschilder“ wird hier synonym mit den Begriffen Plakette, Routen- bzw. Zusatzplakette verwendet.

Das größere Maß ist aufgrund der besseren Erkennbarkeit während der Fahrt grundsätzlich vorzuziehen, insbesondere im städtischen Raum (geschlossene Ortslage).

Ziel ist es, im Zuge qualitätsverbessernder Maßnahmen sukzessive landesweit eine flächendeckende Beschilderung im Standardmaß zu etablieren.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass alle Wegweiser an einem Standort in der gleichen Größe ausgeführt sind. Ebenfalls sollten innerhalb von Städten und Kreisen einheitliche Größen verwendet werden. Die Größe der Wegweiserinhalte steht in einem proportionalen Verhältnis zu den Abmessungen des Schildmoduls.

Größere Wegweiser sind grundsätzlich zulässig, wenn die Sichtbarkeit dies erfordert und die Statik der Pfosten dies zulässt. Zielwegweiser, die den Vorgaben des vorliegenden Erlasses nicht entsprechen, sind sukzessive im Rahmen von qualitätsverbessernden und Unterhaltungsmaßnahmen zu entfernen bzw. durch regelkonforme Schilder zu ersetzen.

Tabellenwegweiser sind immer einseitig bedruckt und nur aus einer Richtung sichtbar. Sie stehen vor einem Knotenpunkt und müssen deshalb an jeder radverkehrsrelevanten Zufahrt aufgestellt werden. Sie werden grundsätzlich aus einzelnen Wegweisern pro Richtung zusammengesetzt.

In Form von Wegweisertafeln sollen Tabellenwegweiser grundsätzlich nicht eingesetzt werden, da sie wenig flexibel für Veränderungen sind und keine Möglichkeit bieten, Einschubschilder einzusetzen.

Als Vorwegweiser sollten Tabellenwegweiser nur ausnahmsweise in größeren Ortschaften an unübersichtlichen Kreuzungen oder bei komplizierten Wegeführungen eingesetzt werden.

Armwegweiser stehen im Knotenpunkt und sind in der Regel beidseitig bedruckt. Sie bieten sich bei kleineren und übersichtlichen Knotenpunkten als Standardlösung an, da hier die Einzelwegweiser für alle Richtungen an einem Standort konzentriert werden können. Ebenfalls an wichtigen Quell- und Zielpunkten ist das Anbringen von Armwegweisern wegen der Sichtbarkeit von allen Seiten sinnvoll.

Armwegweiser und Tabellenwegweiser werden in baugleicher, erweiterungsfähiger Modulform eingesetzt. Beide Wegweisertypen bieten Platz für zwei Zielzeilen und haben auf der Unterseite eine Einschubschiene zum Einhängen von Einschubschildern.

4.2 Zwischenwegweiser

Zwischenwegweiser stehen vor einer Entscheidungssituation und enthalten nur eine Richtungsangabe. Sie verdeutlichen den Verlauf der Radverbindung bei Versatz oder Abbiegen und dienen bei langen Streckenabschnitten ohne Entscheidungssituation auch der Bestätigung, noch im Wegweisungsnetz unterwegs zu sein. Auf gemeinsam geführten Streckenabschnitten zeigt der Zwischenwegweiser die Richtung für alle hier verlaufenden Routen an.

Zwischenwegweiser enthalten:

- Fahrradpiktogramm;
- Richtungspfeil (ISO-Pfeil).

Zwischenwegweiser werden einseitig bedruckt und zur besseren Sichtbarkeit nach Möglichkeit in Augenhöhe (ca. 2,00 m) am Pfosten montiert. Sie haben eine Standardgröße von 250 mm x 250 mm. An unübersichtlicheren Standorten kann der Einsatz von Schildern in der Größe 300 mm x 300 mm sinnvoll sein. Eine Abmessung von 250 mm x 250 mm darf nicht unterschritten werden.

Zwischenwegweiser, die den Vorgaben des vorliegenden Erlasses nicht entsprechen, sind sukzessive im Rahmen von qualitätsverbessernden und Unterhaltungsmaßnahmen zu entfernen bzw. durch regelkonforme Schilder zu ersetzen.

Die Kombination von Ziel- und Zwischenwegweisern an einem Wegweiserstandort ist ausgeschlossen.

4.3 Einschubschilder

Einschubschilder werden für die Kennzeichnung touristischer Routen verwendet und tragen ausschließlich die jeweiligen Routenlogos. Ebenfalls werden sie bei der Be-

schilderung von periodischen Umleitungen verwendet (siehe 4.4.4). Sie sind beidseitig bedruckt, müssen immer für beide Fahrtrichtungen vorgesehen und ausschließlich am unteren Rand von Zielwegweisern als Einschubelement in einer Profilleiste angebracht werden.

Die Standardgröße für Einschubschilder ist 125 mm x 125 mm. Einschubschilder, die den Vorgaben des vorliegenden Erlasses nicht entsprechen, sind sukzessive im Rahmen von qualitätsverbessernden und Unterhaltungsmaßnahmen zu entfernen bzw. durch regelkonforme Schilder zu ersetzen.

Werden an einem Schilderstandort mehrere Radrouten ausgewiesen, ist es sinnvoll die Einschubschilder nach deren Priorität anzuordnen. Das Einschubschild mit der höchsten Priorität ist unter dem Pfeil des Zielwegweisers anzubringen, die übrigen folgen entsprechend ihrer Priorität. Ausgehend von der höchsten Priorität gilt folgende Reihenfolge:

- Euro Velo-Routen bzw. andere internationale Radfernwege,
- D-Routen (Routen des Radnetzes Deutschland),
- Radfernwege,
- Themenrouten des Touristischen Radnetzes Schleswig-Holstein,
- regionale Radrouten,
- lokale Radrouten.

Haben zwei touristische Routen über längere Zeit denselben Streckenverlauf, besteht die Möglichkeit, die Routenlogos auf einem Einschubschild zusammenzufassen, um Material, Kosten und Platz zu sparen. Sollten mehr als zwei Routen betroffen sein, besteht die Möglichkeit mehrere Logos auf einem Doppeleinschub zu platzieren.

Lokale Radrouten sollten nur dann mit einem Einschubschild ausgewiesen werden, wenn die Prioritätensetzung und die maximale Anzahl an Einschubschildern dies zulassen.

Als Sonderform der Einschubschilder kommen Doppeleinschübe zum Einsatz. Sie werden ausschließlich an touristischen Radrouten eingesetzt, um Varianten im Routenverlauf zu kennzeichnen. Folgende Möglichkeiten sind zulässig:

- Exkurse: Sie binden ein Ziel eines Radfernweges oder einer regionalen Route an, das nicht an der Hauptroute liegt;
- Alternativen: Sie zeigen für einen Teilabschnitt einer Route eine alternative Streckenführung auf, z. B. zwischen einer landschaftlich reizvollen, aber längeren Strecke und einer direkten Führung entlang einer stärker befahrenen Straße;
- Zubringer: Sie werden von bedeutenden Bahnhöfen und Fähranlegern zur Radroute ausgewiesen.

Doppeleinschübe haben eine Größe von 250 mm x 125 mm. Neben dem Routenlogo, das immer auf der linken Seite des Doppeleinschubes steht, werden auch der Schriftzug „Exkurs“, „Alternative“ oder „Zubringer“ angebracht. Der Schriftzug soll in der Schriftfarbe der Wegweiser aufgebracht werden.

4.4 Ergänzende Elemente

Im Einzelfall, wenn die notwendigen Informationen nicht durch den Einsatz von Doppeleinschüben oder Streckenpiktogrammen vermittelt werden können, ist die Verwendung ergänzender Elemente sinnvoll, um eine besondere Situation verständlich zu machen.

4.4.1 Hinweistafel mit besonderer Streckeninformation

Hinweistafeln mit besonderer Streckeninformation bieten die Möglichkeit, längere textliche Erläuterungen zu der besonderen Situation vor Ort auf einem eigenen Schild zu vermitteln. Sie dienen beispielsweise zur vereinfachten Darstellung der Führung bei komplexen Wegführungen oder als Hinweis auf einen längeren Abschnitt mit Fahrbahnführung, wo der Ausbau der Radroute noch nicht vollendet ist. Ebenfalls sollen sie bei Umleitungen eingesetzt werden, insbesondere, bei zeitweise oder dauerhaft eingerichteten Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen sowie Sperrungen aufgrund von Hochwasserereignissen, oder auch bei tageweisen Umleitungen (vgl. 4.4.4). Ihre Größe unterliegt keinem Standard, sondern richtet sich nach dem zu vermittelnden Inhalt.

4.4.2 Ortshinweisschilder

Verlaufen ausgeschilderte Radrouten in Ortschaften hinein, an denen keine amtliche Beschilderung Auskünfte über die erreichte Ortschaft gibt, sollten zur Verbesserung der Orientierung der Radfahrenden Ortshinweisschilder aufgestellt werden. Sie haben keine rechtliche Bindung und können ohne Anordnung universell eingesetzt werden.

Ortshinweisschilder orientieren sich in Gestalt und Farbgebung an den Radverkehrswegweisern. Sie haben eine Standardgröße von 800 mm x 200 mm, beinhalten eine stilisierte Häusersilhouette sowie den Ortsnamen und einen grünen Kontraststreifen. Die Schriftfarbe ist Grün auf weißem Grund.

4.4.3 Informationstafeln

Informationstafeln bieten die Möglichkeit, vertiefte Informationen zu Zielorten, Wegenetzen und regionalen Besonderheiten zu vermitteln. Es gibt folgende Grundtypen von Informationstafeln:

- Großräumige Übersicht zum Radverkehrsnetz / zur Radroute;
- Regionale Informationen zu Teilen des Radfernweges;
- Lokale Informationen zu Orten oder Sehenswürdigkeiten an der Strecke.

Folgende Inhalte sind auf den Informationstafeln erforderlich:

- Überschrift / Kopfzeile mit Hinweis auf die entsprechende Route;
- Hauptkarte mit Details zum entsprechenden Routenabschnitt;
- Nebenkarte mit Übersicht zu einem größeren Netzabschnitt oder der Gesamtroute;
- Erläuterungstext;
- Impressum mit Hinweis auf Ansprechpersonen.

Darüber hinaus können Informationen beispielsweise zu den Sehenswürdigkeiten oder Fahrradläden / Radverleih (mittels Piktogramm, ohne namentliche Nennung) auf den Informationstafeln gezeigt werden.

Mögliche Standorte für Informationstafeln sind:

- am Beginn von touristischen Routen;
- an wichtigen Sammelpunkten des Radverkehrs (z. B. an Knotenpunkten touristischer Routen oder touristischen Zielpunkten);
- an den Haupteinfahrtstellen in eine neue Region (z. B. vom Umland in die Stadt);
- an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs;
- an Rastplätzen mit Sitzbänken und Überdachung.

Das Design der Informationstafeln eines Radverkehrsnetzes, eines Radfernweges oder auch innerhalb einer Radregion sollte einheitliche Erkennungsmerkmale aufweisen.

4.4.4. Umleitungsbeschilderung

Für Strecken, deren eigentlicher Streckenverlauf aufgrund von Bau- und Sanierungsmaßnahmen oder besonderen Ereignissen wie Hochwassern vorübergehend nicht benutzbar ist, ist für die Gewährleistung einer lückenlosen Orientierung eine Umleitungsbeschilderung vorzusehen. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass die Umleitungsstrecken sich an die Qualitätsstandards der eigentlichen Radrouten anlehnen.

Darüber hinaus soll die Umleitungsbeschilderung immer:

- sich in Form und Gestaltung deutlich von der regelhaften Radverkehrswegweisung abheben und trotzdem als fahrradspezifisch erkennbar sein;
- an Beginn und Ende der Umleitungsstrecke im Sichtbereich der vorhandenen Radverkehrswegweisung angebracht werden;
- hinsichtlich der Dauer und der Länge auf ein Minimum beschränkt sein.

Im Allgemeinen gilt: Während einer Umleitung soll die vorhandene Wegweisung für die betroffene Route nicht verändert werden. Diese ist durch Auskreuzen als ungültig zu kennzeichnen.

Grundsätzlich sind drei Typen von Umleitungen zu unterscheiden:

- großräumige und zumeist auch längerfristige Umleitungen im Zuge von Straßen,- Brücken- oder Dammbaumaßnahmen;

- periodische Umleitungen, vor allem im Zuge von Hochwasserschutzdämmen bei wiederkehrenden Hochwasserereignissen;
- kleinräumige und zumeist auch kürzer andauernde Umleitungen im Zusammenhang mit punktuellen Baumaßnahmen.

Für die Beschilderung von großräumigen und zumeist auch längerfristigen Umleitungen ist die / der Träger/in der Radverkehrswegweisung zuständig. Eine Abstimmung mit den örtlichen Straßenverkehrsbehörden ist vorzunehmen, eine Anordnung ist aber nicht erforderlich, da es sich um eine nichtamtliche Beschilderung handelt. Die Beschilderung erfolgt durch Umleitungstafel in den Farben Grün auf Weiß, der Schriftzug „Umleitung“ wird auf der Tafel in der Farbe Rot platziert. Die Ziele und ggf. die touristische Route können auf einem Zusatzschild platziert werden.

Für die Beschilderung von periodischen Umleitungen ist ebenfalls die / der Träger/in der Radverkehrswegweisung zuständig. Eine Abstimmung mit den örtlichen Straßenverkehrsbehörden ist vorzunehmen, eine Anordnung ist aber nicht erforderlich, da es sich um eine nichtamtliche Beschilderung handelt. Auf die besondere Situation vor Ort ist durch eine Hinweistafel mit besonderer Streckeninformation (vgl. 4.4.1) hinzuweisen. Umleitungsstrecken sind dann als Alternativen mit einer stationären Wegweisung zu versehen, die durch ein Einschubschild (Bedarfsumleitung) gekennzeichnet wird.

Für die Beschilderung von kleinräumigen und zumeist auch kürzer andauernden Umleitungen im Zusammenhang mit punktuellen Baumaßnahmen sowie für die Sicherung der entsprechenden Baustelle sind die jeweiligen Bauunternehmer und / oder sonstige Unternehmen, die für die jeweiligen Baumaßnahmen die Verantwortung tragen, zuständig. Die Beschilderungspläne sind von der nach § 45 StVO zuständigen Behörde zu prüfen. In diesen Fällen kommt das Zeichen StVO 442 zur Anwendung, ggf. ergänzt durch ein Zusatzschild mit dem Schriftzug „Umleitung“ und dem jeweiligen Hauptziel unterhalb des Zeichen StVO 442. Hierbei handelt es sich um eine amtliche Beschilderung, die einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde bedarf. Die Aufstellung des Zeichens StVO 442 erfolgt durch die / den zuständige/n Straßenbaulastträger/in.

Bei Baustellen, die nur wochentags die Radstrecke beeinträchtigen, kann dies mit einem Hinweis auf der besonderen Streckeninformation vermerkt werden („Umleitung montags – freitags“). Gleiches gilt für tageweise Sperrungen von Radstrecken, die durch Veranstaltungen bedingt sind (vgl. 4.4.1).

Neben der Umleitungsbeschilderung vor Ort ist auf die Umleitungen auch digital hinzuweisen.

4.4.5. Service- und Notrufaufkleber

Serviceaufkleber geben Radfahrenden die Möglichkeit, Informationen einer zuständigen Stelle mitzuteilen, z. B. wenn ein Wegweiser fehlt oder beschädigt ist. Serviceaufkleber werden am Wegweisermast angebracht und enthalten die Standortnummer.

Insbesondere in den ländlicheren Regionen oder im Wald ist es sinnvoll, neben dem Serviceaufkleber auch einen Notrufaufkleber anzubringen. Auf 100 mm x 100 mm großen, in einem auffälligen Rot gehaltenen Aufklebern sind die Notrufnummer 112 und die Stadt bzw. Gemeinde mit Ortsteil sowie die Standortnummer des Pfostens zu nennen.

5. Inhalt der Wegweisung

Die Schilderinhalt sind standardisiert, um ein schnelles Erfassen der Informationen während der Fahrt zu ermöglichen. Folgende Grundsätze sind zu beachten:

- Ein Zielwegweiser enthält maximal zwei Ziele pro Richtung mit den entsprechenden Entfernungsangaben, die Richtungsangabe und ein Fahrradpiktogramm;
- Als Richtungsangabe wird auf Tabellen- und Zwischenwegweisern ein ISO-Pfeil verwendet und auf Armwegweisern wird immer der integrierte Rahmenpfeil verwendet;
- Zielangaben können durch landesweit einheitliche Ziel- und Streckenpiktogramme ergänzend erläutert werden;

- Zielpiktogramme (z. B. für den Bahnhof) werden der Zielangabe vorangestellt und Streckenpiktogramme (z. B. Engstelle) werden hinter der Zielangabe platziert;
- Für die Radfernwege sind landeseinheitliche Logos zu verwenden, für regionale Routen können die Logos frei gestaltet werden.

5.1 Zielangaben

Die Zielauswahl soll auf bedeutende Ziele des Planungsraums konzentriert werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung und eine zu große Netzdichte zu vermeiden. Als Ziele dienen vorrangig Ortsangaben. Die Auswahl weiterer Ziele richtet sich nach der Relevanz für den Radverkehr (z. B. gesamtstädtisch bedeutsame Ziele wie Hauptbahnhof oder Universität).

Das Wegweisungssystem soll alle wichtigen Ziele des Planungsraumes miteinander verbinden und keine Netzlücken aufweisen. Ziele vorhandener Netze sind bei Netzplanung, -änderung und Ausweisung immer zu berücksichtigen, um eine Kontinuität der Wegweisung zu gewährleisten. Bei der Ausweisung von Zielen im Nahbereich muss eine schlüssige Hin- und Rückführung erfolgen.

Die Ziele sollten nach ihrer Bedeutung bzw. Bekanntheit ausgewählt werden. Sie werden in Hauptziele und Unterziele unterteilt.

Hauptziele dienen der großräumigen Orientierung und sind i. d. R. Orte mit überregionaler Bedeutung, in ländlichen Gegenden können dies auch Orte mit zumindest regionaler Bedeutung sein. Zudem kann eine Auswahl anhand des zentralörtlichen Systems erfolgen. Hauptziele sollen in einer Region 10 bis 30 km, in städtischen Bereichen 5 bis 15 km und bei touristischen Routen möglichst nicht weiter als eine Tagesetappe voneinander entfernt sein.

Die Unterziele dienen der genaueren Positionsbestimmung. Ausgewiesen werden sollen i. d. R. die nächstgelegenen Orte, Stadt- bzw. Ortsteile oder bedeutende Einzelziele.

Hauptziele sind auf dem Wegweiser grundsätzlich oberhalb der Unterziele aufzuführen. Im Sinne der Zielkontinuität muss ein einmal genanntes Ziel bis zu dessen Erreichung auf allen Schildern aufgeführt werden (Kontinuitätsregel).

Pro Schild werden grundsätzlich nur eine Richtung und nicht mehr als zwei Ziele angegeben. Sofern im Einzelfall mehr als zwei Ziele für eine Richtung ausgewiesen werden sollen, ist eine Bündelung von zwei Wegweisern mit zusammen vier Zielangaben zulässig.

Enthält ein Schild nur eine Zielangabe, so ist die Ziel- und Entfernungsangabe oben auf dem Schild zu platzieren. Die untere Fläche bleibt dann leer.

5.2 Richtungsangaben

Die Richtungsangaben sind:

- bei Armwegweisern mit dem „integrierten Rahmenpfeil“;
- bei Tabellenwegweisern und Zwischenwegweisern mit dem „ISO-Pfeil“ darzustellen.

Die Pfeile werden auf den Wegweisern wie folgt angeordnet:

- für die Richtungen geradeaus und links stehen sie vor den Zielangaben;
- für die Richtung rechts stehen sie hinter der Entfernungsangabe.

5.3 Entfernungsangaben

Entfernungen werden in Kilometern ohne den Zusatz „km“ angegeben. Die Kilometrierung gibt die Distanz zwischen dem aktuellen Standort und dem ausgewiesenen Ziel an und bezieht sich bei überörtlicher Wegweisung in der Regel auf die Ortsmitte des ausgewiesenen Zieles.

Distanzen über 10 km sind auf ganze Kilometer zu runden. Entfernungen unter 10 km sind mit einer Nachkommastelle und einer Genauigkeit von 100 m anzugeben.

Bei Distanzen unter 100 m entfällt die Entfernungsangabe, nur das Ziel wird auf dem Wegweiser angegeben.

5.4 Piktogramme

Bei einem Piktogramm handelt es sich um ein allgemein verständliches graphisches Symbol, das in vereinfachter Form Informationen vermittelt. Sie sind einheitlich zu verwenden und so konzipiert, dass Radfahrende sie auf Anhieb verstehen und interpretieren können.

5.4.1. Fahrradpiktogramm

Das Fahrradpiktogramm zeigt als Verkehrsmittelpiktogramm die Zweckbestimmung der Radverkehrswegweisung an und entspricht dem in der StVO benutzten Sinnbild (§ 39), ergänzt durch einen Mixed-Rahmen.

Auf Armwegweisern ist das Fahrradpiktogramm ersichtlich, im Bereich der Pfeilspitze des integrierten Rahmenpfeils zu platzieren. Auf Tabellenwegweisern wird das Fahrradpiktogramm unter dem Richtungspfeil, auf Zwischenwegweisern über dem Richtungspfeil platziert.

Bei Richtungspfeilen nach links bzw. rechts zeigt das Vorderrad des Fahrradpiktogramms in Pfeilrichtung. Bei Geradeauspfeilen zeigt es nach links.

5.4.2. Zielpiktogramme

Zielpiktogramme werden zumeist für Funktionsziele wie Bahnhof oder Fähranleger verwendet. Sie sollen zusätzliche Hinweise zum Zielort geben und seiner schnellen visuellen Erfassbarkeit dienen.

Das Zielpiktogramm steht auf dem Zielwegweiser stets vor der Zielangabe. Es dürfen maximal zwei Zielpiktogramme pro Ziel verwendet werden. Eine ausschließliche Verwendung der Zielpiktogramme ohne die Nennung des konkreten Zieles als auch das Aufbringen der Zielpiktogramme auf Einschubschildern ist unzulässig.

In Ausnahmefällen, beispielsweise in ländlichen Regionen, kann außerorts auf Betriebe des Gastgewerbes (ohne namentliche Nennung) mit Zielpiktogrammen hingewiesen werden. Die Voraussetzungen hierfür ist, dass direkt an der Strecke im Umkreis von 5 km keine Einkehrmöglichkeiten vorhanden sind.

5.4.3. Streckenpiktogramme

Streckenpiktogramme sollen den Radfahrenden zusätzliche Informationen zur gewählten Route bzw. dem folgenden Streckenabschnitt vermitteln. Sie geben Auskunft zur Befahrbarkeit, zur Breite und zur Beschaffenheit des Weges oder zur Nutzung von Fähren. Besonders wichtig können Streckenpiktogramme sein, wenn eine Entscheidungsmöglichkeit zwischen zwei unterschiedlichen Streckenführungen, die zum selben Ziel führen, besteht.

Es wird empfohlen maximal ein Streckenpiktogramm pro Ziel zu verwenden. Dieses wird stets hinter der Zielangabe auf dem Zielwegweiser aufgebracht. Eine Aufbringung auf Einschubschildern ist nicht zulässig.

5.5 Routenorientierte Wegweisung

Die routenorientierte Wegweisung kennzeichnet mit einem routenspezifischen Symbol (Logo) attraktive touristische Routen. Für die Radfernwege sind landeseinheitliche Logos zu verwenden, für regionale Themenrouten können die Logos frei gestaltet werden.

5.6 Zweisprachige Radverkehrswegweisung im Kreis Nordfriesland

Mit dem ergänzenden Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein zur Zulassung mehrsprachiger Verkehrsbeschilderung im Kreis Nordfriesland vom 16.08.2016 wird bestimmt, dass die Zielangaben im Rahmen der Wegweisung im Kreis Nordfriesland zweisprachig in deutscher und friesischer Sprache angegeben werden dürfen. Dies gilt auch für Hinweise auf touristische Ziele und Routen.

5.7 Werbung auf Radwegweisern

Werbung auf Radwegweisern ist nicht zulässig. Allerdings können Freizeiteinrichtungen als touristisches Einzelziel ausgewiesen werden. In diesem Fall wird lediglich der Name der Freizeiteinrichtung auf den Wegweisern ausgewiesen, die Aufnahme des Logos ist nicht zulässig. Ebenfalls ist es nicht zulässig, Betriebe als Ziele in die Wegweisung aufzunehmen. Ausgenommen von dieser Regelung sind die Jugendherbergen und die Betriebe des Gastgewerbes, die die Voraussetzungen nach 5.4.2 dieses Erlasses erfüllen. Auf diese kann ohne namentliche Nennung durch ein Zielpiktogramm hingewiesen werden.

6. Schrift

Um eine einheitliche und langfristige Qualität der Radverkehrswegweisung zu gewährleisten, sind folgende Grundsätze bei der Schrift zu beachten:

- Auf Radwegweisern ist die Schriftart „DIN 1451 Teil 2, Serifenlose Linear-Antiqua, Verkehrsschrift“ zu verwenden;

- je nach Größe des Schildes kommen folgende Schriftgrößen zum Einsatz: 49 mm bei 200 mm hohen Schildern (Standard) und 63 mm bei 250 mm hohen Schildern (groß);
- die Regelschriftfarbe ist Mintgrün gemäß DIN 6171 „Aufsichtfarben für Verkehrszeichen“ RAL 6029;
- die Grundfarbe der Schildtafel ist weiß;
- zur besseren Erkennbarkeit haben die Schilder einen weißen Kontraststreifen und eine vollfarbige Umrandung in Grün (Breite 5 mm);
- die Schilderfolien müssen witterungs- und UV-beständig sein. Aufgrund der besseren Erkennbarkeit bei Dunkelheit wird empfohlen, die Schilder retroreflektierend mit Retroreflexionsklasse RA 1 entsprechend DIN EN 12899-1, DIN 6171 sowie DIN 67520 auszurüsten.

7. Material

Für Zielwegweiser sind als Material Aluminiumhohlkastenprofile zu verwenden. An der Unterkante des Schildes muss eine Möglichkeit zur Anbringung für die Einschubschilder vorhanden sein. Als Zwischenwegweiser sollten besonders verwindungssteife Schilder mit einer Aluminium-Randverstärkung eingesetzt werden. Schilder ohne Randverstärkung sind mit zwei Schellen zu befestigen, um Vandalismus vorzubeugen.

Als Masten sollen Metallpfosten aus feuerverzinktem Stahlrohr zum Einsatz kommen. Die Stahlrohre haben standardmäßig einen Durchmesser von 60 mm. An Standorten mit vielen Schildern, an besonders windexponierten Stellen und / oder bei einer Schilderfläche von mehr als einem Quadratmeter sind Pfosten mit einem Durchmesser von mindestens 76 mm einzusetzen.

Pfosten für die Radverkehrswegweisung sind immer mit einem Fundament zu versehen, um die notwendige Standsicherheit zu gewährleisten. Die Pfosten sollten in Ort beton oder Fertigbetonfundamenten eingebaut werden. Die Einbautiefe für Pfosten beträgt 80 cm. Ist das Setzen eines Betonfundamentes nicht möglich, muss der Pfos-

ten mindestens mit einem Erdanker im Erdreich befestigt oder ein Schraubenfundament verwendet werden.

Für die einzelnen Wegweisertypen gibt es unterschiedliche Befestigungssysteme. Jedenfalls müssen alle Befestigungselemente aus rostfreiem Material sein und den statischen Anforderungen entsprechen.

8. Montage und Demontage der Wegweisungssysteme

Vor Montage neuer Wegweisungssysteme sind Planung und Feststellung der Standorte vorzunehmen. Es wird empfohlen, die Standortplanung vom Fahrrad aus durchzuführen, da aus dieser Perspektive die Wegweiserstandorte am besten festgelegt werden können.

Die Standortwahl ist mit der Straßenverkehrsbehörde, der / dem Straßenbaulastträger/in und der Eigentümerin / dem Eigentümer des Weges oder des Pfostens sowie ggf. mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Dies gilt sowohl für neue als auch für vorhandene Pfosten.

Die Montage der Radverkehrswegweisung soll in der Regel nicht an Pfosten mit vorhandenen StVO-Zeichen erfolgen, ist aber in Einzelfällen in Abstimmung mit der nach § 46 Abs. 1, 2 StVO zuständigen Behörde möglich. Kombinationen mit den StVO-Zeichen 101, 201, 205, 206, 301, 306, 350 und 434 sind ausgeschlossen. Die Verwaltungsvorschrift zu §§ 39 bis 43 StVO hinsichtlich der Anbringung von Verkehrszeichen ist sinngemäß zu beachten.

Bei der Aufstellung der Wegweisungselemente ist zu beachten, dass die Wirkung von amtlichen Verkehrszeichen nicht beeinflusst wird. Ein ausreichender Abstand zu Vorfahrt regelnden Zeichen, Gefahrenzeichen und Lichtsignalanlagen ist einzuhalten. Kein Verkehrszeichen darf durch Radverkehrswegweiser verdeckt werden und die Radverkehrswegweiser dürfen auch nicht in den Verkehrsraum hineinragen. Wegweiser sind stets außerhalb des Lichtraumprofils von Fahrbahnen anzubringen.

Die Montage zweier unterschiedlicher Wegweisungssysteme an einem Standort ist auszuschließen. Im Zusammenhang mit der Montage soll auch die Demontage von nicht mehr benötigten und daher irritierenden Wegweisungssystemen erfolgen.

Schilder, die mit Erlass vom 1. Oktober 2011 hergestellt wurden und nicht mit den Standards dieses Erlasses vereinbar sind, behalten zunächst weiterhin ihre Gültigkeit. Sie sollen aber sukzessive ersetzt oder ausgetauscht werden, wenn sie beispielsweise abhandengekommen oder beschädigt sind. Noch ältere Beschilderung, wie beispielsweise die Wabenroutenbeschilderung, und unvollständige Wegweisungssysteme sind zu demontieren.

9. Wegweiskataster

Eine Dokumentation der Wegweisung in Form eines Wegweiskatasters dient der Abstimmung, dem weiteren Ausbau und der Wartung des Wegweisungssystems. Daher sind alle Elemente der Radverkehrswegweisung georeferenziert in einem fortschreibungsfähigen digitalen Wegweiskataster / einer Wegweisungsdatenbank zu dokumentieren. Die Möglichkeit, auf die Wegweisungsdatenbank zuzugreifen, soll den zuständigen Baulastträger/innen eingeräumt werden.

In dem Kataster sind neben den Inhalten die wesentlichen Merkmale des Standortes, Angaben zur Montage sowie genaue Verortung festzuhalten. Für jeden Wegweiserstandort sind folgende Informationen grundsätzlich vorzuhalten:

- Beschreibung des Wegweiserstandortes;
- Angabe der Standortnummer und der Koordinaten;
- Gemeindezugehörigkeit;
- Baulast;
- naturgetreue Darstellung der Wegweiser mit allen Inhalten;
- Lageskizze der Wegweiser;
- Angaben zum Materialbedarf und zur Montage;
- Angaben zu Besonderheiten, z. B. Freischneiden des Standortes;
- fotografische Darstellung des Wegweiserstandortes.

Sämtliche Wegweisungsdaten im Zuständigkeitsbereich mehrerer Akteur/innen, beispielsweise Kreise und kreisfreien Städte, sind in demselben System zu dokumentieren. Die Pflege der Daten muss gewährleistet sein.

10. Wartung und Pflege

Eine systematische sowie regelmäßige Wartung und Pflege des gesamten Wegweisungsnetzes ist essentiell wichtig für seine Nutzbarkeit und Glaubwürdigkeit.

Dadurch wird ein sonst rasch eintretender Qualitätsverlust vermieden.

Die Strecke und Beschilderung der Radfernwege sowie der touristischen Themenrouten sind mindestens einmal im Jahr zu kontrollieren und zu warten. Für alle übrigen Radwege sollen Kontrollbefahrungen und Wartungen mindestens alle zwei Jahre vor Saisonbeginn durchgeführt werden.

Fehlende und zerstörte Schilder sind kurzfristig erlassgerecht zu ersetzen, Verdrehungen zu korrigieren, Verschmutzungen und Moosbesatz zu entfernen. Darüber hinaus sollten auch zwischen den jährlichen Kontrollen abhanden gekommene oder beschädigte Schilder kurzfristig erlassgerecht ersetzt werden. Basis für den Soll-Ist-Vergleich ist das Wegweisungskataster. Darin sollten Mängel als auch deren Behebung dokumentiert werden. Aufkleber mit Kontaktdaten an einem Wegweiserpfosten sind eine Möglichkeit, mit der erkannte Mängel auch von Dritten gemeldet werden können.

Neben einer ordnungsgemäßen Beschilderung ist auch auf die Unterhaltung und Kontrolle des Wegezustands zu achten. Verkehrssicherheitsgefährdende Mängel müssen ausgebessert werden. Ebenfalls ist für regelmäßigen Grünschnitt Sorge zu tragen.

Zuständig für die Unterhaltung sind grundsätzlich die Baulastträger/innen oder Grundstückseigentümer/innen. Zweckmäßig und sinnvoll ist eine einvernehmliche Übernahme der Unterhaltung beispielsweise durch eine/n Betreiber/in eines Wegweisungsnetzes oder einer Route, um eine einheitliche Qualität und die Regelmäßig-

keit der Wartung zu gewährleisten. Daher sollen verbindliche Unterhaltungsmanagements für Radfernwege oder für regionale Wegweisungsnetze aufgebaut werden. Eine Zusammenarbeit der Baulastträger/innen, der Eigentümer/innen, kommunaler Akteur/innen und Tourismusorganisationen ist dabei unabdingbar und sicherzustellen.

11. Verkehrssicherungspflicht

Bei der Ausweisung von Radrouten ist die Verkehrssicherungspflicht zu beachten. Dabei ist zwischen der Verkehrssicherungspflicht für die ordnungsgemäße Beschilderung und der Verkehrssicherungspflicht für den Wegezustand zu unterscheiden. Für überörtliche Träger/innen der Radfernwege bzw. regionaler Routen bestehen Verkehrssicherungspflichten nur im Rahmen ihres Verantwortungsbereiches, also der Ausweisung, Markierung und Beschilderung der jeweiligen Radroute. Hinsichtlich des Wegezustandes ist bei öffentlichen Straßen die / der Trägerin der Straßenbaulast oder ansonsten die Grundstückseigentümerin / der Grundstückseigentümer entsprechend der Verkehrsbedeutung verkehrssicherungspflichtig.

12. Einbindung in andere Informationssysteme

Es ist nicht sinnvoll, unterschiedliche Wegweisungen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer/innen miteinander zu kombinieren. Eine Integration unterschiedlicher Wegweisungssysteme ist nur dort sinnvoll, wo Parallelführungen vorhanden sind und sich der Beschilderungsaufwand reduzieren lässt. Eine Abstimmung der Radverkehrswegweisung mit der allgemeinen Wegweisung bspw. in Städten sollte daher frühzeitig erfolgen.

Die Streckenführung von Radwegen soll sich grundsätzlich von Wanderwegen unterscheiden, um Konflikte zu vermeiden. Im Sinne eines abgestimmten Systems touristischer Wege ist an Schnittstellen oder Überschneidungen eine Abstimmung von Streckenführung, Beschilderung und Informationstafeln hinsichtlich Inhalt und Aufbau vorzunehmen.

13. Förderung

Das Einhalten der im Erlass formulierten Rahmenbedingungen ist Voraussetzung für die Förderung durch das Land Schleswig-Holstein.

14. Schlussbestimmung

Dieser Erlass tritt rückwirkend zum 1. Januar 2023 in Kraft.