6 Anhang

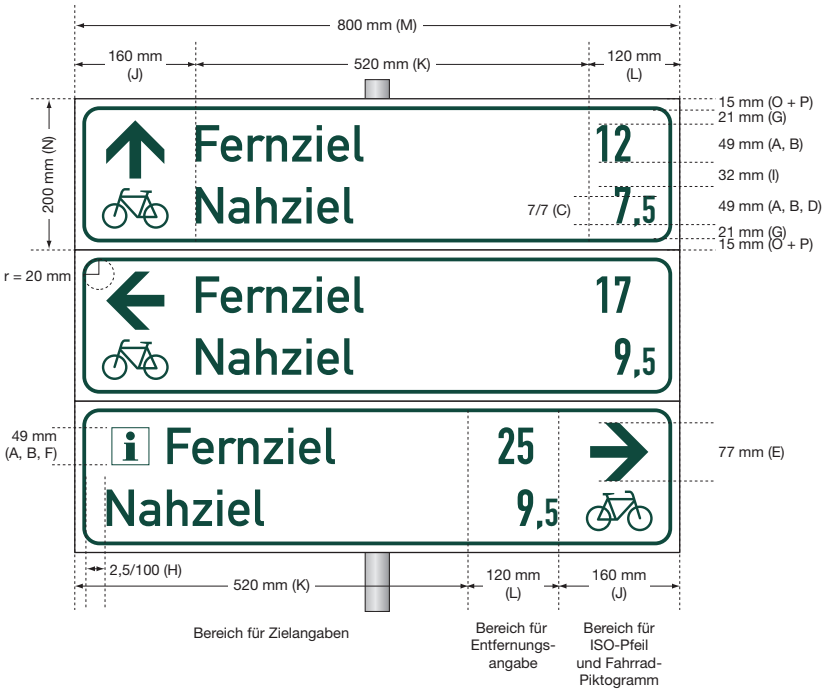
LAND BRANDENBURG

hbr Brandenburg

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

6.1 Maßangaben der Beschilderung

6.1.1 Tabellen- und Fahnenwegweiser



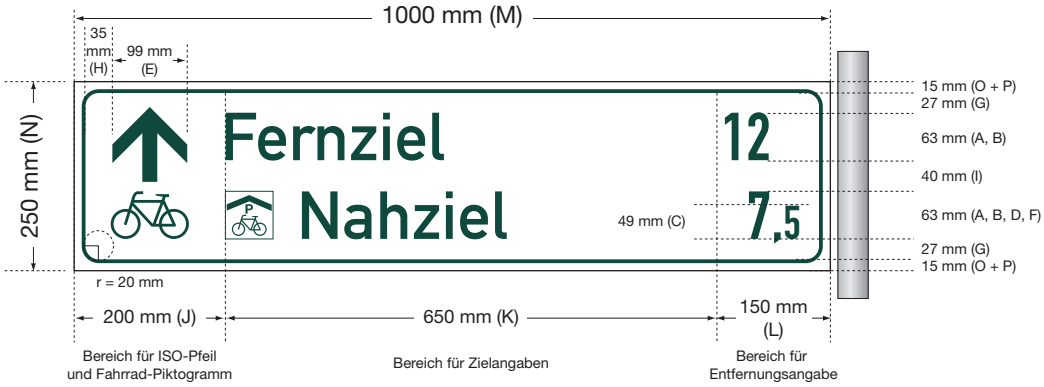


Abb. 6.1: Gestaltung und Bemaßung von Tabellen- und Fahnenwegweisern

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

* h = Höhe der Großbuchstaben ohne Unterlänge

Abb. 6.2: Bemaßung der Zielwegweisung

6.1.2 Zwischenwegweiser

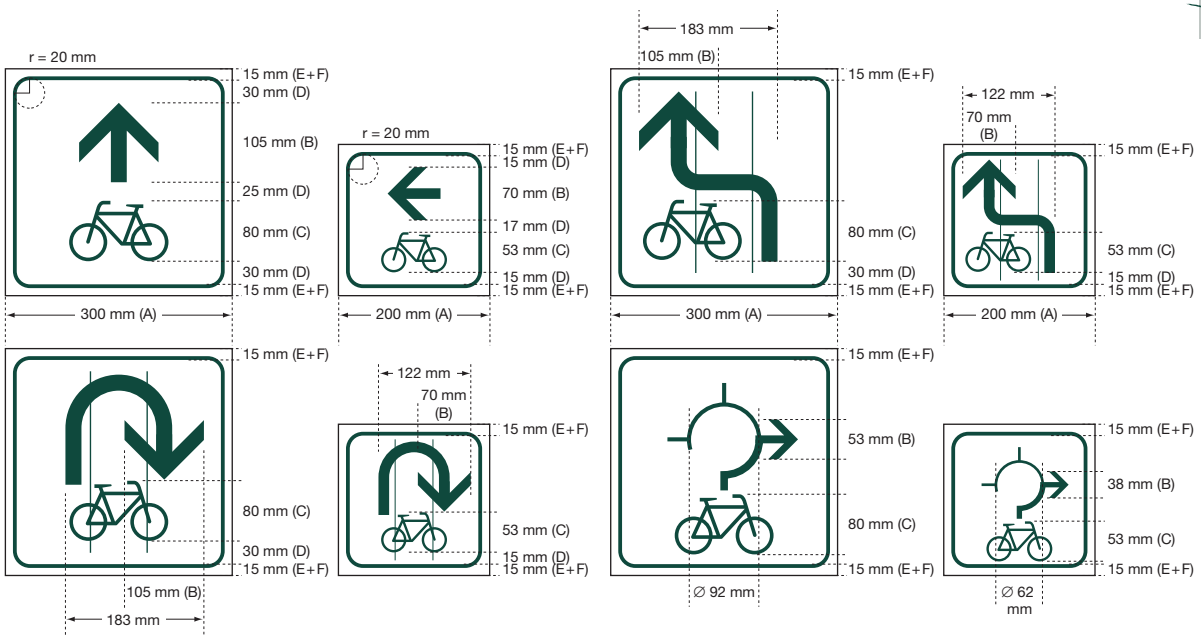


Abb. 6.3: Größengestaltung von Zwischenwegweisern

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

Abb. 6.4: Bemaßung von Zwischenwegweisern

6.2 Liste der Top Highlights im Land Brandenburg

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

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

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

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

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

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

Abb. 6.5: Liste der Top Highlights im Land Brandenburg

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

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

Worum geht es?

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

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

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

Bedarf und Standort

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

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

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

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

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

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

Fahrradparken für Anwohner

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

Architektur und Gestaltung

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

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

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

Anforderungen an Abstellanlagen

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

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

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

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

Für Fahrradparkplätze bei Großveranstaltungen eignet sich eine Fahrradwache.

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

6.3.1 Programme für Fahrradstellplätze

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

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

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

Bauliche Nutzung	Herzustellende Fahrradstellplätze
Wohngebäude außer Einfamilienhaus	1 je 30 m² Wohnfläche
Kinder-, Jugend- und Studentenwohnheime	1 je Bett
Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume	1 je 40 m² Nutzfläche
Läden, Geschäftshäuser	1 je 40 m² Verkaufsfläche
Sportplätze	0,05 je Besucherplatz; 1 je 250 m² Sportfläche
Gaststätten	0,15 je Sitzplatz
Allgemeinbildende Schulen	0,5 je Ausbildungsplatz
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten	0,25 je Beschäftigtem

Auszug aus: Richtzahlen für notwendige Fahrradstellplätze – Landesbauordnung NRW
Die Richtzahlenliste dient zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze. Je nach örtlicher Situation (z. B. Radverkehrsanteil) kann es sinnvoll oder erforderlich sein, von diesen Richtzahlen abzuweichen.

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

Landesbauordnungen, Musterbauordnung
Die Bauordnungen vieler Länder schreiben mittlerweile die Pflicht zur Einrichtung von Fahrrad-Stellplätzen vor.

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

- § 48
  Wohnungen
  …
  (2) In Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 sind leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume für Kinderwagen und Fahrräder sowie für jede Wohnung ein ausreichend großer Abstellraum herzustellen.

- § 49
  Stellplätze, Garagen
  …
  (3) Ist nach der Nutzung der baulichen Anlage mit einem erheblichen Zu- oder Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen, sind Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in dem erforderlichen Umfang herzustellen.

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

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

§ 9 Abs. 1 Nr. 11 Baugesetzbuch bestimmt dazu:
„Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden: … Flächen für das Abstellen von Fahrrädern; … die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden."

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

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

6.3.2 Kosten und Finanzierung

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

Abb. 6.1: Fahrradrundhaus

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

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

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

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

Darüber hinaus werden in Fahrradstationen weitere Serviceleistungen angeboten.

6.3.3 Genehmigungen

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

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

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

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

Zusammenfassung

Literatur

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

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

www.fahrradfreundlich.nrw.de/visit/fahrradparken

Impressum

Herausgeber:	ADFC Bundesverband und SRL, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen, http://www.adfc.de/
Redaktion:	Fachausschuss Radverkehr/Romanus Scholz
Aktualisiert:	Mai 2006/Wilhelm Hörmann

6.4 Mustervorlagen

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

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

heruntergeladen werden.

6.4.1 Vereinbarung über die Ausweisung eines Radverkehrsnetzes

Zwischen dem Kreis/der Gemeinde
…
(nachfolgend Kreis/Gemeinde genannt)
und dem Wegeeigentümer
…
(nachfolgend Wegeeigentümer genannt)
wird folgende Vereinbarung geschlossen:

§1
Gegenstand der Vereinbarung

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

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

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

*1 kann durch einen geeigneten Maßstab ersetzt werden
*2 mit spezieller Bezeichnung der in Anspruch genommenen Flächen des Gesamtgrundstückes

§2
Art und Umfang der Vereinbarung

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

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

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

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

§ 3
Einverständnis zur allgemeinen Benutzung

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

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

§ 4
Verkehrssicherungspflicht

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

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

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

*1 Angabe notwendig

§ 5
Beschilderung

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

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

§ 6
Entgelt

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

§ 7
Dauer und Kündigung

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

§ 8
Ergänzung oder Änderung

Ergänzungen oder Veränderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 9
Gerichtsstand

Gerichtsstand für Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung ist …

§ 10
Ausfertigungen

Jede Vertragspartei erhält eine Ausfertigung dieser Vereinbarung.

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Vereinbarung:
…

Datum, Unterschrift

für den Kreis/die Gemeinde | für den Wegeeigentümer

6.4.5 Leistungsbeschreibung der Realisierung einer Beschilderung entsprechend der HBR Brandenburg

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

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

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

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

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

6.4.6 Checkliste der Tätigkeiten zur Modifikation des Radverkehrsnetzes im Land Brandenburg

1. Vorbereitende Arbeiten	
Begründung des Vorhabens.	
Benennung des Initiators und Kostenträgers.	
Planungsunterlagen, bestehend aus	
• Übersichtsplan,	
• Kennzeichnung des bisherigen Streckenverlaufs mit Art der Radverkehrsanlage und der geplanten Führung des Radverkehrs inklusive Art der Radverkehrsanlage (z. B. baulicher Radweg im Einrichtungsverkehr, Schutzstreifen),	
• grundsätzliche Stellungnahmen der zu beteiligenden Behörden und touristischen Partner zum geplanten Verlauf der Strecke bzw. zur Netzergänzung	

2. Planerische Tätigkeiten nach Konsens zur Fortschreibung der Streckenführung	
Analyse der existenten Zielspinne, Kilometrierungen und Routenwegweisung	
Detailplanung der Wegweiserstandorte und -inhalte inklusive Routenwegweisung	
Detaillierte Abstimmung der geplanten Routenführung, der Pfostenstandorte und Wegweiserinhalte mit allen Beteiligten.	

3. Ausschreibung und Montage	
Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten nach dem Standard des anliegenden Leistungsverzeichnisses, u. a. mit den Bausteinen	
• Terminplanung mit Baulastträgern, ausführender Firma usw.	
• Benennung der Ansprechpartner und Abstimmung der genauen Pfostenstandorte vor Ort.	
Abnahme der Arbeiten.	
Sofern erforderlich: Vereinbarung mit allen Beteiligten zur Kostenübertragung für die Unterhaltung.	

6.5 Stichwortverzeichnis

A
Aktualisierung 1.3
Alltagsradverkehr 3
Angrenzende Radverkehrsnetze 2.5
Aufkleber 2.2.1

B
Baulastträger 4.1.1
Baustellensicherung 2.10.1
Bedarfsliste 3.1.1
Bemaßungen
- Zielwegweisung 2.1.4.3
- Zwischenwegweisung 2.3.2

Bemoosung 2.4.1
Bett & Bike 2.8.2.4

E
Einsatzkriterien 2.1.3
Einschubprofil 2.4.2.2
ERA 1995 3.1.4

F
Fahnenwegweiser
- Inhalt 2.1.1
- Standort 2.4.1.1
- Montage 3.1.2

Fahrradparken 6.3
Fahrradpiktogramm 2.1.1.2
Fernziel 2.1.1.1
FGSV-Merkblatt 1.2
Finanzierung 3
Folientyp 2.1.4.4
Freizeitradverkehr 3

G
GA-I 3.2.1
Gestattungsvertrag 4.3
Graffitischutzfolie 2.1.4.4

H
HBR NRW 1.2

I
ILE 3.3.3
Installation 2.4
Informationstafeln
- Standorte 2.7.1.2
- Radtouristische Informationstafeln 2.7.2

ISO-Pfeil 2.1.1.2

K
Kantensichtigkeit 2.4.2.8
Kontinuitätsregel 2.1.2.4
Kontraststreifen 2.1.4.6
Kontrollen 2

L
LEADER 3.3.3
Lichtraumprofil 2.4.2.5
Literatur 6.8

M
Montage 2.4.2

N
Nahziel 2.1.1.1
Netzentwicklung 2.5.1
Netzplanung 2.5.2.1
Netzwerk „Aktiv in der Natur“ 5.3.17
Nutzungsvertrag 4.3

O
Objektwegweisung 2.8
- Kfz-Verkehr 2.8.1
- Radverkehr 2.8.2

OD-Leitfaden 3.1.4
Ortstafeln 2.6

P
Pfosten 2.4.2.4
Piktogramme 2.1.1.3
Planungskriterien 2.5.1

R Radfernwegezertifizierung 5.2
RadNavigator Brandenburg 5.1
Radverkehrsförderung 3
Rechtsbeispiele 4.4
Routenwegweisung 2.2
Integration 2.2.2
Logo 2.2
Maße 2.2.1
Prioritäten 2.2.2
RWB 2000 1.2

S Schriftart 2.1.4.2
Schriftfarbe 2.1.4.4
Sichtfahrgebot 4.2.3
Sorgfaltspflicht 4.2.4
Startmarkierungen 2.11
Straßenbaulast 4.1.1
Streckenführung 2.5.1

T Tabellenwegweiser
Standort 2.4.1.2
Montage 2.4.2.7
Themenroutenlogo 2.2
Tourismuskonzeption 3.2.2
Touristische Highlight-Liste 6.2
Touristischer Radverkehr 3

U Umklappregel 2.1.2.3
Umleitungen 2.1.2
Unterhaltungspflicht 4.2

V Verkehrssicherungspflicht 4.1
Vorankündigungen 2.8.3

W Wanderwegmarkierung 2.9
Wegweiser
Routenorientiert 2.2
Zielorientiert 2.1
Wegweisungsplanung 2.5.1
Widmung 4.1.1

Z Zielangaben 2.1.1.1
Menge 2.1.2.2
Anordnung 2.1.4.5
Reihenfolge 2.1.4.5
Zielmarkierungen 2.11
Zielnetzplanung 2.5.1.2
Zielpiktogramme 2.1.1.3
Zielplanung 2.5.1.4
Zielwegweiser 2.1
Inhalte 2.1.1
Maße 2.1.4.3
Standort 2.4.1
Montage 2.4.2
Zwischenwegweiser 2.3
Inhalt 2.3.1
Standort 2.4.1.3
Montage 2.4.2.7

6.6 Abkürzungsverzeichnis

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

6.7 Abbildungsverzeichnis

Kap. 1

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

Kap. 2

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

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

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

Kap. 3

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

Kap. 5

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

Kap. 6

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

6.8 Literaturverzeichnis

6.8.1 Veröffentlichungen

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2006:
Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg. Zeitraum 2006 – 2010. Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2000:
Handlungsempfehlungen für ein landesweit einheitliches touristisches Leitsystem im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2008:
Evaluierung der Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2001:
Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2007
„Sattelfeste Altstädte?“ Radtouristische Inwertsetzung von historischen Stadtkernen im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (Hrsg.) 2001:
Gestaltung Brandenburgischer Ortsdurchfahrten. Potsdam

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (Hrsg.) 2001:
OD-Leitfaden Brandenburg 2001. Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) 2006:
Bedarfsliste für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg. Potsdam

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (1996):
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 1995. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (1998)
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (1998):
Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Köln

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (1999):
RWB 2000 Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen. Bonn

Straßenverkehrsrecht (47. Auflage) (2007) München

6.8.2 Richtlinien

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (2006):
Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Infrastruktur“ – GA (GA-I)

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (2007):
Richtlinie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg – Teil kommunaler Straßenbau

Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (2007):
Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (1998):
Vorläufige Richtlinie für Touristische Hinweise an Straßen (RtH 1998)

6.8.3 Bezugsquellen für weiterführende Literatur

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

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

Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
Referat für Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Heinrich-Mann-Allee 103, 14473 Potsdam
www.brandenburg.de, www.mluv.brandenburg.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin
www.nationaler-radverkehrsplan.de, www.bmvbs.de

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV Verlag GmbH)
Wesselinger Str. 17, 50999 Köln

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Landesverband Brandenburg
Gutenbergstraße 76, 14467 Potsdam

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

TMB Tourismus-Markting Brandenburg GmbH
Am Neuen Markt 1, 14467 Potsdam
www.reiseland-brandenburg.de, www.radeln-in-brandenburg.de, www.ltv-brandenburg.de

6.9 Ansprechpartner

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
Referat 45, Straßenbau
Henning-von-Tresckow-Str. 2–8, 14467 Potsdam

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg
Referat 25, Tourismus
Heinrich-Mann-Allee 107, 14473 Potsdam

Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
Referat 25, ländliche Entwicklung
Heinrich-Mann-Allee 103, 14473 Potsdam

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Fachbereich Maßnahmenplanung/Steuerung
Lindenallee 51, 15366 Hoppegarten

TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH
Abteilung 10 Infrastruktur- und Qualitätsentwicklung
Am Neuen Markt 1, 14467 Potsdam

Netzwerk „Aktiv in der Natur“
c/o TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH
Am Neuen Markt 1, 14467 Potsdam

6.10 Impressum

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

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

Potsdam, Oktober 2008

Realisierung
Landestourismusverband Brandenburg e.V.
Konzeption und Text
Andrea Tiffe

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

Gestaltung
Power-DesignThing GmbH
www.DerThing.de

Druck
Druckerei Arnold, Großbeeren
www.druckereiarnold.de

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