

## 5. Planungskriterien und Planungsverfahren für Radverkehrswegweisung

5.1	Planungskriterien _____	5-1
5.2	Netz- und Wegweisungsplanung _____	5-2
5.2.1	Grundlagen der Zielnetzplanung _____	5-2
5.2.2	Netzplanung _____	5-4
5.2.3	Zielplanung _____	5-5
5.2.4	Planung der Wegweiserstandorte und -inhalte _____	5-7
5.3	Dimensionierung der Pfosten und Fundamente _____	5-9
5.4	Beschaffung _____	5-10
5.5	Umsetzung der Wegweisungsplanung _____	5-11
5.5.1	Ausschreibung/Vergabe _____	5-11
5.5.2	Installation _____	5-11
5.5.3	Abnahme _____	5-11
5.5.4	Demontage _____	5-11

---

## 5. Planungskriterien und Planungsverfahren für Radverkehrswegweisung

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

### 5.1 Planungskriterien

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

#### **Netzentwicklung**

Das Radverkehrsnetz verbindet alle bedeutenden Quell- und Zielpunkte und stellt so die Verknüpfung zwischen Alltags- und Freizeitzielen her.

Der Einbindung von Bahnhöfen, zentralen Umsteigepunkten und Endhaltestellen des öffentlichen Verkehrs kommt eine besondere Bedeutung zu.

Literatur:

- FGSV - Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

#### **Streckenführung**

Bei der Planung von Alltagsrouten steht die Wahl kurzer und direkter Führungen (Weg und Zeit) im Vordergrund, während bei der Planung von Freizeitrouten die Attraktivität des Routenverlaufs höchste Priorität hat.

I.d.R. sollten Strecken genutzt werden, die eine Sicherung für den Radverkehr aufweisen (Radverkehrsanlagen, Tempo 30-Zonen, Wirtschaftswege) oder Strecken, für die zukünftig eine Sicherung des Radverkehrs vorgesehen ist.

Literatur:

- FGSV
  - Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)
  - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
  - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
  - Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)
- Land NRW: Planungsleitfaden für Radschnellverbindungen

#### **Entwicklung und Vermarktung von touristischen Radrouten**

Neben hohen Anforderungen an die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur wachsen auch die Anforderungen an das Marketing. Der zielgerichteten und zielgruppengerechten Entwicklung radtouristischer Angebote kommt daher eine erfolgsentscheidende Bedeutung zu.

---

Literatur:

- ADFC e.V.
  - Checkliste: Bedingungen für die Entwicklung und Vermarktung touristischer Radrouten
  - Übersicht der Zugangs-, Pflicht- und Bewertungskriterien zur Erlangung der Zertifizierung von ADFC-RadReiseRegionen und von ADFC-Qualitätsradrouten
  - Anforderungen und Gestaltung von radtouristischen Informationstafeln

**Förderung**

Förderpriorität

Hinweise zu den Fördervoraussetzungen werden in Kapitel 10 gegeben.

**5.2 Netz- und Wegweisungsplanung**

Zur systematischen Planung von Radverkehrsnetzen sollte auf Grundlage der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN der FGSV) die Methodik der Zielnetzplanung angewandt werden. Im Folgenden wird ein Überblick über die einzelnen Arbeitsschritte dieser Planungssystematik für Radverkehrsnetze und der darauf aufbauenden Wegweisungsplanung gegeben.

**5.2.1 Grundlagen der Zielnetzplanung**

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

Potenzielle Quell- und Zielpunkte

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

Die Radverkehrsplanung wird hierdurch von Erhebungen der heutigen Fahrradbenutzung unabhängig, die ohnehin nur bedingt eine Aussage über zukünftig zu erwartende Verkehre zulassen. Der Erhebungsaufwand reduziert sich ohne Verlust an Planungsqualität erheblich, da weder Verkehrszählungen noch kostenintensive Haushalts- oder Nutzerbefragungen notwendig sind. Die Analyse kann fast ausschließlich aus der Ortskenntnis und auf der Grundlage von amtlichen Unterlagen (Kartenmaterial, amtliche Statistiken, Dokumentationen) erarbeitet werden.

Topographische und nutzungsbedingte Hindernisse

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

Berücksichtigung vorhandener Routen

Bereits für den Radverkehr vorhandene Themenrouten müssen erfasst werden und bei der Planung neuer Routen Berücksichtigung finden. In diesem Arbeitsschritt ist aus Gründen der Klarheit der Wegweisung für den Nutzer und zur Vermeidung von

Überbeschilderung unbedingt zu prüfen, ob eine Bündelung vorhandener und neuer Routen auf bestimmten Strecken sinnvoll ist. Diese kann zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie zu einer Verbesserung der Orientierung für Radfahrende beitragen.

Idealtypisches Netz von Zielverbindungen

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

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

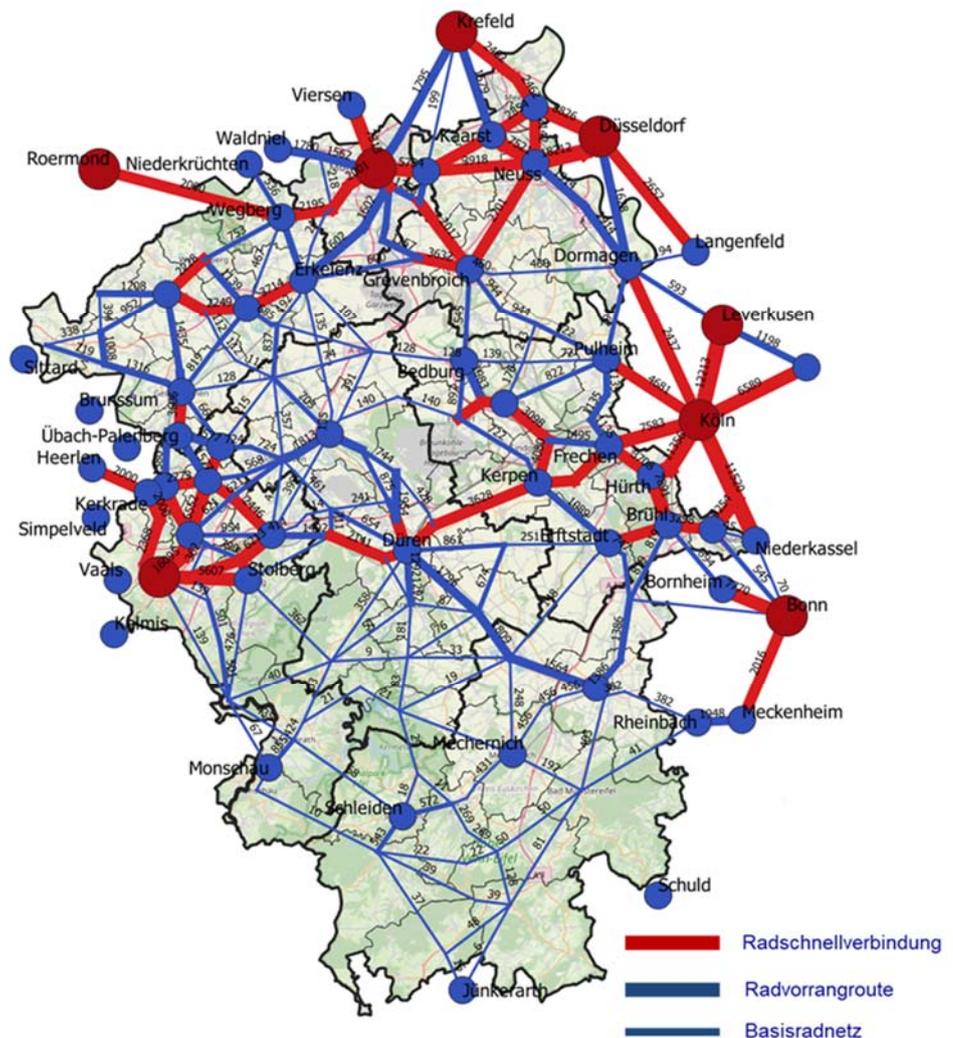


Abb. 5-1: Idealtypisches Netz von Zielverbindungen inklusive Potenzialermittlung

Dieses idealtypische Netz weist noch nicht die genaue Lage der auszuweisenden Routen aus. Die Zielverbindungen geben einen Korridor als Suchraaster vor, der die

Ausrichtung der einzelnen Radverkehrsachsen und ihre Zielorientierung definiert. Das idealtypische Netz der Zielverbindungen bildet die Grundlage für die Auswahl der optimalen Route.

Bereits in dieser Arbeitsphase ist die Erstellung einer Potenzialermittlung der zukünftig zu erwartenden Radverkehrsmengen möglich, die erste Aussagen zu den zukünftigen Ausbaustandards ermöglicht.

## 5.2.2 Netzplanung

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

Überprüfung des Streckenentwurfs vor Ort

Daraufhin ist die Überprüfung des Streckenentwurfs vor Ort erforderlich, um das Netz unter Berücksichtigung der definierten Qualitätskriterien (H RSV; ERA; RASt etc.) zu überprüfen. Hierbei werden ggf. Defizite der Grobplanung vor Ort aufgedeckt, Vorschläge zu deren Behebung erarbeitet und bei erheblichen Verkehrssicherheits- bzw. Komfortmängeln Routenalternativen entwickelt.

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

Abschließender Netzentwurf

Auf Grundlage des ersten Netzentwurfs, einer Potenzialermittlung der zukünftig zu erwartenden Radverkehrsmengen sowie der Streckenüberprüfung vor Ort erfolgt die Erarbeitung des abschließenden Netzentwurfs. Dieser ist gemäß RIN bzw. H RSV in

- Radschnellverbindungen
- Radvorrangrouten
- Basisradnetz

zu differenzieren.

Abstimmung des Routenverlaufs

Anschließend ist der Netzentwurf mit allen am Planungsverfahren Beteiligten (Fachämter innerhalb der Kommunen, Straßenverkehrsbehörde, übrige Baulastträger, touristische Institutionen, Polizei, Fachbehörden für Wasser- und Naturschutz etc.) sowie den angrenzenden Gebietskörperschaften abzustimmen. Die Wünsche und Anregungen sind in die Netzplanung zu integrieren, so dass eine abgestimmte Netzplanung das Arbeitsergebnis bildet.

---

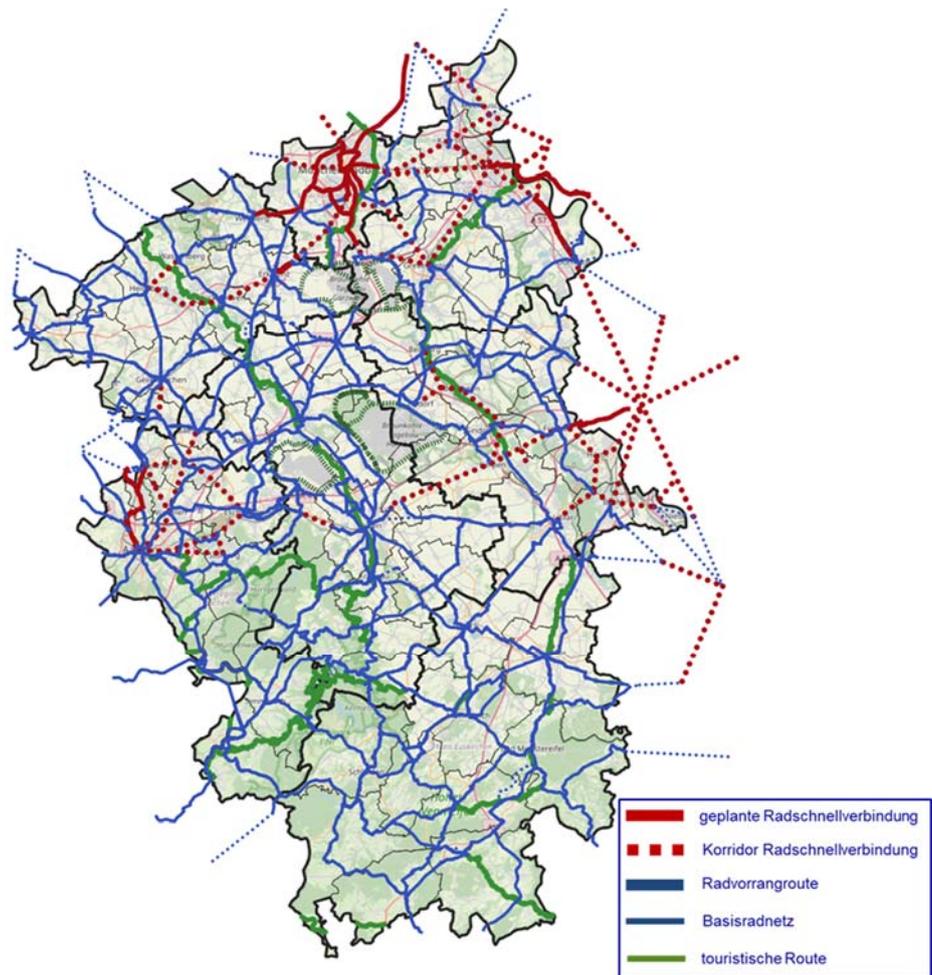


Abb. 5-2: Hierarchische Netzplanung gemäß RIN und RASt

### 5.2.3 Zielplanung

Die Wegweisungsplanung erfordert eine Vielzahl von Einzelschritten:

Basierend auf dieser abgestimmten Netzplanung erfolgt die Zielplanung. Folgende Aspekte müssen neben den allgemeinen Planungskriterien der Zielplanung Berücksichtigung finden (vgl. RWB und Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr):

- Die Zielangaben bestehen aus einem Fern- und einem Nahziel.
- Als Begriffe finden i.d.R. die Namen von Städten/Stadtteilen/Kommunen Verwendung.
- Touristische und lokale Ziele, wie z.B. Freibad, Rathaus, werden überwiegend als Nahziel in die Wegweisung integriert und erst am Knotenpunkt ihres Abzweigens von der Hauptroute ausgewiesen. Ziele von überregionaler Bedeutung (z.B. Hermannsdenkmal) können ebenfalls als Fernziele in die Wegweisung integriert werden.
- Das Radnetz NRW weist schon heute eine hohe Flächendeckung auf, neue Routen beinhalten somit eine Verdichtung des existierten Wegweisungssystems.

Die neu auszuweisenden Strecken müssen sich nahtlos in das bestehende Wegweisungssystem einpassen.

Hier muss die Wegweisungskontinuität (vgl. Kap. 3.2.2) Beachtung finden. Dies beinhaltet sowohl die Benennung der Fern- und Nahziele, als auch die Kilometrierung und die Themenrouteneinschübe. Um Systembrüche zu vermeiden sind die vorhandenen Fern- und Nahziele in das neu auszuweisende Netz zu integrieren. Dies gilt ebenfalls für die Entfernungsangabe der Ziele. Hierzu sind die Informationen zu den bestehenden Wegweisungsinhalten im Detail vor Ort zu erheben. Insbesondere bei umfangreichen Netzverdichtungen kann es aufgrund der fortgeschriebenen Zielspinne zur Sicherung der Kontinuität der Wegweisung notwendig sein, bestehende Wegweiser auf gesamten Achsen zu ersetzen und ein neues Gesamtsystem aufzubauen.

- In der Regel beschränkt sich der Planungsraum zur Weiterentwicklung des Radnetz NRW auf einen Kreis oder eine Gemeinde. Dies Zielsetzplanung ist aber ein abgestimmtes in sich konsistentes landesweites System, dass über die Gemeindegrenzen hinaus reicht. Vor diesem Hintergrund darf eine lokale Fortschreibung / Verdichtung des Radnetz NRW nicht an der Gemeindegrenze enden, sondern endet erst bei Erreichen der jeweiligen Fern- und Nahziele. Auch in den Nachbarkommunen sind beide Fahrtrichtungen zu beachten.

Diese Regelung gilt ebenfalls für Knotenpunktsysteme: Die Übersichtskarten der Knotenpunkttafeln beinhalten i.d.R. auch angrenzende Gemeindegebiete. Falls sich hier Veränderungen ergeben kann dies auch Konsequenzen auf die Inhalte der Knotenpunkttafeln angrenzender Gebietskörperschaften haben. Im Rahmen der Fortschreibung der Netzplanung müssen daher auch die Inhalte der Knotenpunkttafeln integraler Bestandteil der Fortschreibungen sein. Die Kosten (vergl. Kapitel 10) trägt der Verursacher.

#### Abstimmung der Ziele

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

---

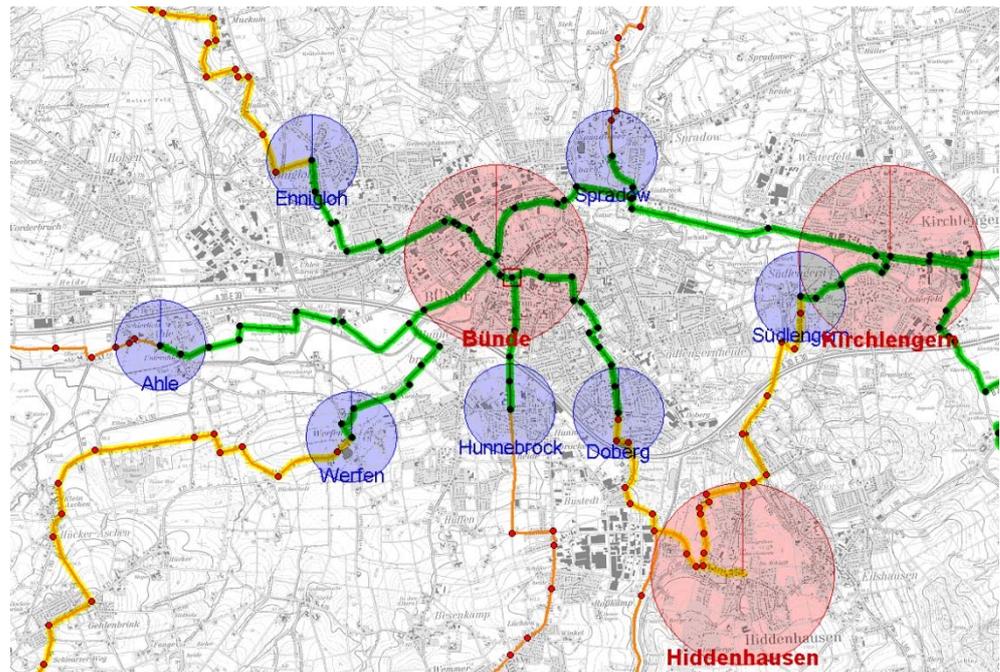


Abb. 5-3: Netzplanung und grafische Darstellung der Fern- und Nahziele als Grundlage der Zielspinne

Einbindung vorhandener Routen

Die im Rahmen der Bereisung erhobenen bestehenden Routen müssen in das zukünftige Wegweisungssystem eingebunden werden. Da diese i.d.R. durch unterschiedliche Initiatoren geplant und installiert wurden, ist häufig eine Abstimmung und Harmonisierung der Routen erforderlich. Es ist zu prüfen, ob diese Routen durchgängig beschildert sind und gepflegt werden.

#### 5.2.4 Planung der Wegweiserstandorte und -inhalte

In diesem Arbeitsschritt findet die exakte Beschilderungsplanung statt.

Planung der Wegweiserstandorte

Im Rahmen dieser Arbeiten werden für jeden einzelnen Wegweiser die Detailplanungen, wie z.B. Benennung des Fern- und Nahziels sowie dessen Entfernung, Routeneinschübe, Hinweise zu Bahnhöfen etc. und die Befestigungsart festgesetzt. Zusätzlich ist es sinnvoll, die zukünftige Position von neuen Pfosten bzw. die vorhandenen zu nutzenden Pfosten mittels eines Fotos eindeutig zu erfassen. Es wird empfohlen, in diesem Schritt weitere Streckenparameter aufzunehmen, wie z.B. Art der Radverkehrsanlage, Oberflächenbeschaffenheit des Weges, Oberflächenbeschaffenheit im Bereich des geplanten Standortes des neuen Pfostens. Zur Vereinfachung des Planungsprozesses sollte die Erarbeitung des Wegweiskatasters digital erfolgen, so dass in einer Datenbank für jeden Standort Art und Anzahl der erforderlichen Wegweiser einschließlich Beschriftung und einzuschubenden Piktogrammen vorliegen. Eine großformatige Übersichtskarte (Maßstab 1:50.000 oder 1:25.000) zur Lokalisierung der Knoten, ein Lageplan (Deutsche Grundkarte Maßstab 1:5.000) sowie ein digitales Foto sind erforderlich, um eindeutige Anweisungen für die Installation der einzelnen Wegweiser zu vermitteln.

**Radverkehrsnetz NRW** **Beschreibungskataster**

**Kreis Soest** **Gemeinde Bad Sassendorf**

**Knoten-Nr** 53050028 **x-Koordinate** 3443378

**Straßenbaulast** Land **y-Koordinate** 5717378

**Knotenbeschreibung** Neuer Weg / Landerpfad **Datum** 18.12.01



**Pfosten** 1 **Wegweiser** 531627 **Pfosten** 1 **Wegweiser** 531628

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 50%;">Erwitte</td><td style="width: 50%; text-align: right;">14</td></tr> <tr><td>Schallern</td><td style="text-align: right;">3,1</td></tr> </table>	Erwitte	14	Schallern	3,1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 50%;">Soest</td><td style="width: 50%; text-align: right;">6,5</td></tr> <tr><td>Bad Sassendorf</td><td style="text-align: right;">1,6</td></tr> </table>	Soest	6,5	Bad Sassendorf	1,6
Erwitte	14								
Schallern	3,1								
Soest	6,5								
Bad Sassendorf	1,6								

Ingenieurgruppe IVV-Aachen Knoten-Nr 53050028 Seite 1 von 2

**Radverkehrsnetz NRW** **Beschreibungskataster**

**Kreis Soest** **Gemeinde Bad Sassendorf**

**Knoten-Nr** 53050028 **x-Koordinate** 3443378

**Straßenbaulast** Land **y-Koordinate** 5717378

**Knotenbeschreibung** Neuer Weg / Landerpfad **Datum** 18.12.01

**Pfosten** 1

**Typ** Laternenmast

**Material** Metall 

**Bemerkung** Vorhandene Beschilderung bleibt erhalten

---

**Wegweiser** 531627

**Wegweisertyp** Pfeilwegweiser

**Bestand** neues Schild

**Ausrichtung** Nord

**Beschriftung** beidseitig

**Wegweisermaße** 1000 x 250 [mm]

Fernziel	Erwitte	14
Nahziel	Schallern	3,1
Einschub1	Zabel Route	
Einschub2	Hellweg Route	
Einschub3	Bäder Route	




---

**Wegweiser** 531628

**Wegweisertyp** Pfeilwegweiser

**Bestand** neues Schild

**Ausrichtung** West

**Beschriftung** beidseitig

**Wegweisermaße** 1000 x 250 [mm]

Fernziel	Soest	6,5
Nahziel	Bad Sassendorf	1,6
Einschub1	Zabel Route	
Einschub2	Hellweg Route	
Einschub3	Bäder Route	



Ingenieurgruppe IVV-Aachen Knoten-Nr 53050028 Seite 2 von 2

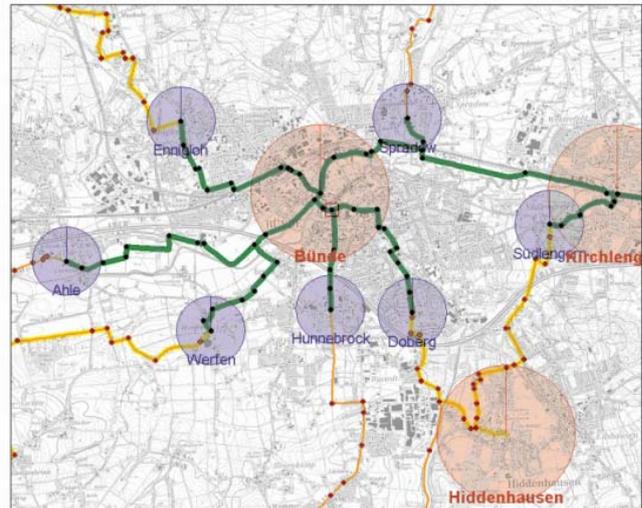
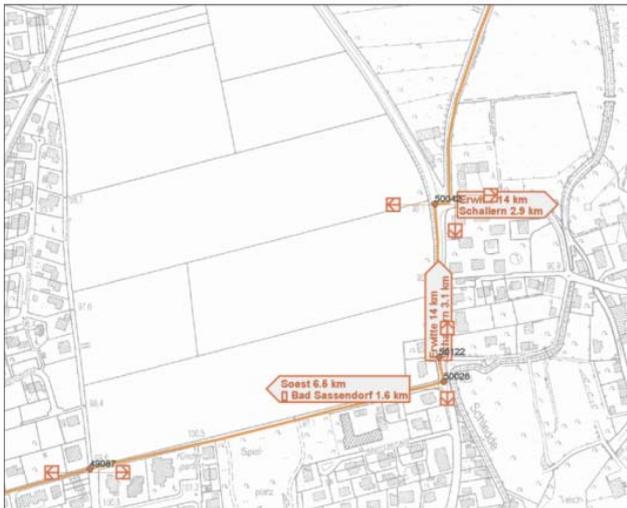


Abb. 5-4: Beispiel: Bausteine der Katasterunterlagen (oben: Katasterblatt, unten links: Zielplanung, unten rechts: Zielspinne)

StVO-Abstimmung	Im Rahmen des StVO-Verfahrens (vgl. Kap. 4.2) wird die in dem Wegweisungskataster definierte Detailplanung mit allen Baulastträgern, der Polizei und den an dem Planungsverfahren Beteiligten abgestimmt.
Gestattungsverträge	Verlaufen Routen auf privaten Wegen, so ist der Abschluss von Nutzungs- und Gestattungsverträgen obligatorisch (vgl. Kap. 4.5). Ein Mustergestattungsvertrag ist in Kap. 12 beigefügt.
Straßenverkehrsbehördliche Anordnung der Wegweiser	Abschließend wird das abgestimmte Wegweisungskataster durch die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden (vgl. Kap. 4.3.1) angeordnet. Dies ist die Voraussetzung zur Installation der Wegweisung vor Ort.

### 5.3 Dimensionierung der Pfosten und Fundamente

Pfostenstärke	Die Pfosten und Fundamente sind nach den individuellen statischen Erfordernissen gemäß IVZ-Norm (Industrie-Norm für Aufstellvorrichtungen von Standardverkehrszeichen, zu beziehen bei der Güteschutzgemeinschaft Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen e.V., Hagen) und dem Stand der Technik zu planen. Generell gilt, dass bei Montage von Wegweisern sowohl an vorhandenen als auch bei neuen Pfosten die Tragfähigkeit des Pfostens bzw. Fundaments individuell zu prüfen ist.
Fundamente	Fachgerecht ausgeführte Ortbetonfundamente sind standsicherer als Fertigbetonfundamente. Da die Fundamente die größte Schwachstelle in der Statik eines Wegweisers sind, ist auf eine große Erdverbundenheit besonders Wert zu legen.



Abb. 5-5: Beispiele für Pfostenverankerung: Abb. links: Ortbetonfundament, Untergrund Erdreich; Abb. rechts: Bodenhülse, Untergrund Pflaster (Quelle: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR), Loseblattsammlung, Stand 01/2011. Fotos: Planungsbüro Mehrens)

Darüber hinausgehend können die Baulastträger innerhalb des Stands der Technik Regelungen zur Dimensionierung der Pfosten und Fundamente der Wegweiser auf Flächen ihrer Baulast erlassen. Diese sind durch die Initiatoren einer Baumaßnahme frühzeitig abzufragen.

## 5.4 Beschaffung

Bei der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW handelt es sich um Verkehrszeichen nach StVO. Daher obliegen Beschaffung und deren Finanzierung dem Straßenbaulastträger bzw. dem Verursacher (vgl. Kap. 10.3). Dies gilt auch für Routeneinschübe.

Standard der Ersatzbeschaffung

Aus Gründen der Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit muss die Ersatzbeschaffung mit den gleichen oder höheren Standards erfolgen. Insbesondere sind bei Ersatz der Pfeil- oder Tabellenwegweiser die gleichen Profileisten für den Einschub der Routeneinschübe zu verwenden (s.u.).

Unterschiedliche Einschubleisten im Radnetz NRW

Die Umsetzung des Landesweiten Radverkehrsnetzes erfolgte kreisweise bzw. pro kreisfreier Stadt. Daher waren hier umfangreiche Einzelausschreibungen notwendig. Aus vergaberechtlichen Gründen durften die Einschubleisten an den Wegweisern in ihrer Ausgestaltung technisch nicht enger definiert werden. Daher finden in den einzelnen Kreisen heute unterschiedliche Einschubleisten Verwendung.

Je nach Hersteller kann das unten gezeigte Universalprofil Nachteile hinsichtlich der Passgenauigkeit aufweisen, die unter Windeinwirkung Klappergeräusche oder gar das Herausfallen des Einschubs zur Folge haben können.

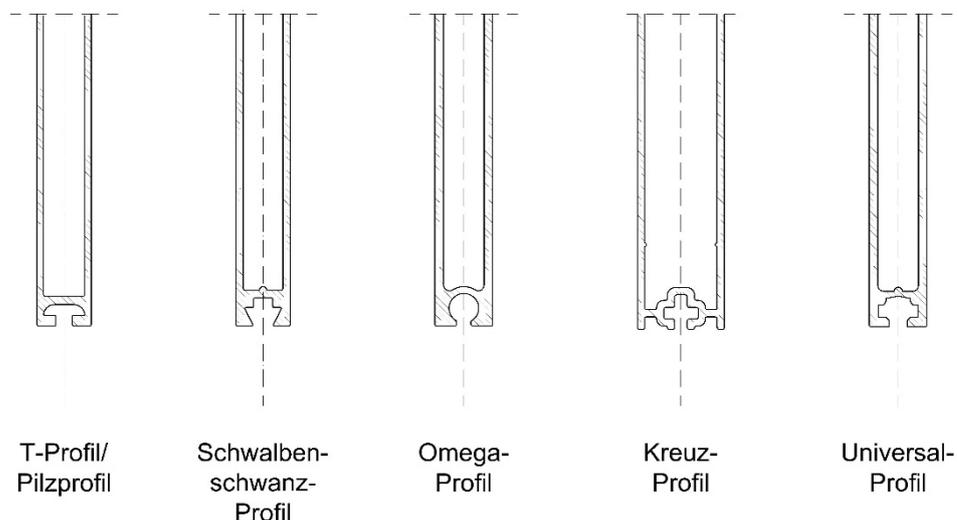


Abb. 5-6: Systemskizzen der im Radnetz NRW verwendeten Einschubprofile

Abweichung vom bisherigen Aufstellort

Im Falle einer Ersatzbeschaffung kann - um bürokratischen Mehraufwand zu vermeiden - bei der Neuinstallation der Wegweiser vom bisherigen Aufstellort des Wegweisers abgewichen werden, sofern dies begründet erforderlich ist. Dies ist möglich, da es sich um wegweisende Beschilderung handelt, die kein Ge- oder Verbot enthält. Es entbindet nicht von der Verpflichtung, alle rechtlichen Bedingungen zu beachten, jede Veränderung zu dokumentieren.

Finanzierung Die Finanzierung der Ersatzbeschaffung obliegt entsprechend § 5b Straßenverkehrsgesetz (StVG) dem Baulastträger.

## **5.5 Umsetzung der Wegweisungsplanung**

### **5.5.1 Ausschreibung/Vergabe**

Nachdem die Planungen zur Erstellung einer Wegweisung für den Radverkehr abgeschlossen sind und die Wegweisung straßenverkehrsrechtlich angeordnet ist, bildet eine detaillierte Massenermittlung die Grundlage der Ausschreibung. Bei der Katasterführung in einer Datenbank ist die Massenermittlung mit vergleichbar geringem Aufwand möglich.

In der Anlage (vgl. Kap. 12) stehen Musterausschreibungstexte zur Verfügung.

### **5.5.2 Installation**

Bzgl. der Installation sind die in Kap. 3.6 beschriebenen Regeln zu beachten.

Andere Wegweisungssysteme, wie z.B. Wanderer-Wegweisung, dürfen in ihrer Sichtbarkeit nicht durch eine ggf. später installierte Radverkehrswegweisung beeinträchtigt werden.

### **5.5.3 Abnahme**

Da es sich bei der Radverkehrswegweisung um StVO-Wegweiser handelt, ist eine Abnahme der Bauleistungen obligatorisch. Weiterhin ist es erforderlich von den Wegweisern nach Installation ein Foto zu fertigen. Dieses werden in das Wegweiskataster eingepflegt um den Sollzustand für die Pflege und Wartung der Wegweiser (vgl. Kap. 6.2) zu dokumentieren.

### **5.5.4 Demontage**

Alle vorhandenen alten Wegweiser, die durch die neuen Radverkehrswegweiser entbehrlich werden, sind zu demontieren (keine Doppelwegweisung). Da diese i.d.R. Eigentum des ursprünglichen Initiators sind, ist dieser zu unterrichten. Die demontierten Wegweiser sind bis zur Übergabe an den Eigentümer, maximal jedoch ein Jahr, zu lagern (z.B. Bauhof).

---