

Die Grundlagen der Wegweisung sind in Deutschland mit dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV<sup>1</sup> (1998) und den aufbauenden Handbüchern zur Wegweisung, Erlassen und sonstigen länderspezifischen Auslegungen geregelt. Darin vorgesehen sind eine Zielwegweisung wie die Regelung der Routenwegweisung für touristische Radrouten.

Notwendige Voraussetzung der Knotenpunktwegweisung ist die FGSV-konforme Wegweisung, die mit der Knotenpunktwegweisung ergänzt wird. Sie stellt eine Vereinfachung der Orientierung dar und beruht auf der Nummerierung sämtlicher Kreuzungen bzw. Knotenpunkte im Radroutennetz.

Zur Umsetzung der Knotenpunktwegweisung wird an jedem Schilderstandort am Ende des Pfostens über den Zielangaben die jeweilige Knotenpunktnummer installiert. Die Verbindung zum nächsten Netzknoten erfolgt wie bei der Routenwegweisung über einheitlich gestaltete Einschubplaketten mit Angabe der jeweiligen Knotennummern. Die zu jedem Standort gehörende Übersichtskarte ist einheitlich gestaltet. Sie stellt das umliegende Netzsystem mit den Nummerierungen der Knotenpunkte und deren Entfernung dar. So ist eine ständige Orientierungshilfe an jedem Knotenpunkt gegeben. Erst durch diese Übersichtstafeln ist die Nutzung des Knotenpunktsystems möglich. Dieses Wegweisungssystem erleichtert die Orientierung erheblich. Nutzer können dieses System spontan oder vorab für ihre Tourenplanung nutzen, indem sie sich alle Knotenpunkte auf der gewählten Strecke notieren, z.B. 9 – 6 – 12 – 8 – 7.



Abbildung: Knotenpunkt in der Prignitz;  
Quelle: Büro Radschlag GbR,



Abbildung: Knotenpunkt in der Prignitz;  
Quelle: Büro Radschlag GbR,

Nutzer können dieses System spontan oder vorab für ihre Tourenplanung nutzen, indem sie sich alle Knotenpunkte auf der gewählten Strecke notieren, z.B. 9 – 6 – 12 – 8 – 7.

In der Knotenpunktwegweisung zeigt sich Entwicklungspotential für Radregionen mit dichten Streckennetzen. Die Umsetzung des Wegweisungssystems bedarf der Verknüpfung sämtlicher für den Radverkehr nutzbaren Wege zu einem Netz aus überregionalen bis lokalen Radrouten sowie Verbindungen für den Alltagsradverkehr.

<sup>1</sup>Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Auf dieser Grundlage können touristische Akteure beliebige Radrouten zu verschiedensten Themen anbieten, ohne dass dafür eigene Routenlogos entwickelt werden müssen und Kosten für Wartung und Instandhaltung entstehen.

Bei der Umsetzung einer Knotenpunktwegweisung ist darauf zu achten, dass dies auf der Ebene einer Region geschieht. Aus fachlicher Sicht und im Hinblick auf die Nutzbarkeit des Knotenpunktsystems für Radfahrer ist es nicht zielführend, kleinräumige Knotenpunktsysteme, etwa im Bereich einer Gemeinde, umzusetzen.

Zudem ist anzumerken, dass auch mit der Knotenpunktwegweisung thematische Radrouten mit Routenlogo ausgewiesen werden können. Dabei ist es wichtig, eine gezielte Routenauswahl zu treffen und vor allem die D-Routen, Radfernwege und regionalen Radrouten zu berücksichtigen. Lokale Radrouten usw. benötigen hingegen keine eigene Routenwegweisung mehr.

Einerseits verursacht die Ergänzung der herkömmlichen Wegweisung durch die Knotenpunktwegweisung Mehrkosten für die Konzeption und Umsetzung, jedoch wird dadurch eine Attraktivierung und Qualifizierung von Radroutennetzen ermöglicht. Insbesondere für Radregionen, die auf Tagestourismus und „Regioradler“ setzen, bietet dieses Wegweisungssystem einen Vorteil. So wird auch bei der Klassifizierung von ADFC-RadReiseRegionen diese Ergänzung der herkömmlichen Wegweisung positiv bewertet.

Der ADFC Fachausschuss Fahrradtourismus begrüßt die Entwicklung von Knotenpunktwegweisungssystemen auf regionaler Ebene, wenn diese eine Ergänzung zur Zielwegweisung darstellen und die Zielwegweisung dadurch nicht in Frage gestellt oder gar ersetzt wird. Der ADFC Fachausschuss Fahrradtourismus empfiehlt, bei der Umsetzung einer Knotenpunktwegweisung bereits zu Beginn des Prozesses alle betroffenen Akteure der Region in den Prozess mit einzubeziehen.

ADFC Fachausschuss Fahrradtourismus und Andrea Tiffe<sup>2</sup>

August 2013

---

<sup>2</sup> Radschlag GbR – Büro für Tourismus und Radverkehr