

Infostele und identifikationsstiftende Elemente für das Radschnellnetz



Abschlussbericht

Inhalt

Vorwort	4
1. Hintergrund	7
1.1 Warum Radschnellwege?	7
1.2 Was ist ein Radschnellweg?	7
1.3 Einordnung in den Kontext des Gesamtprojekts	8
1.4 Infosteile und identifikationsstiftende Elemente	9
1.5 Bestandsrecherche	9
2. Projektverlauf	11
2.1 Beteiligte	11
2.2 Vorgehensweise	11
2.3 Kriterien/Ziele bei der Entwicklung der Stele und Infrastrukturelemente	12
2.4 Übergang Stadt Hamburg	12
3. Ergebnisse	13
3.1 Name + Nummerierung	18
3.2 Charakteristische Elemente	18
3.3 Designschutz/Nutzungsrechte	20
3.4 Infrastrukturelemente	20
3.5 Weitere Infrastrukturelemente - Branding	32
3.6 iF DESIGN AWARD 2024	35
3.7 Visualisierungen	36
Abbildungsverzeichnis	41
Impressum	43

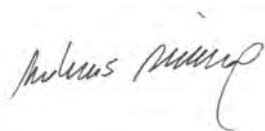
Vorwort



Abb. 0.1 Andreas Rieckhof ¹

In der Metropolregion Hamburg wollen wir das Radfahren gemeinsam voranbringen. Das ist ein wichtiger Beitrag für das Gelingen der Mobilitätswende. Mit einer einheitlichen Beschilderung und Ausstattung der Radrouten Plus erhöhen wir den Wiedererkennungswert. Das einheitliche Design gibt Orientierung und stärkt die Identifikation der Menschen mit „ihren“ gemeinsamen Radschnellwegen in der Region.

Im Mittelpunkt stehen die Stelen zur Beschilderung der Wege. Elemente wie Stelen, Schutzhütten oder Bänke erinnern mit ihren Schrägen an Segel, die prägend für die Metropolregion sind. Sie verdeutlichen, dass unsere Radrouten Plus nicht an Verwaltungsgrenzen enden, sondern die Region miteinander vernetzen. Die neuen Radwege bieten zudem mehr Komfort und Sicherheit für den Alltag von Jung und Alt, Groß und Klein. Radfahrende sollen sich sicher fortbewegen, aber auch leicht zurechtfinden und vor allem sollen sie gerne in der Metropolregion Hamburg unterwegs sein.



Ihr Andreas Rieckhof

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Innovation Hamburg
Vorsitzender des Regionsrats der Metropolregion Hamburg

¹ © Senatskanzlei / Daniel Reinhardt

Vorwort



Abb 0.2 Elfi Heesch²

„Wir“ und „unser“ – darum geht es im Kern, wenn wir von Identifikation sprechen. Als Metropolregion Hamburg schaffen wir für die Menschen vor Ort mit dem Netz von Radrouten und Radrouten PLUS zunächst einmal ein Angebot. Wenn wir wollen, dass die Menschen dieses Angebot annehmen, dann müssen wir dafür sorgen, dass es hinreichend attraktiv ist.

Insofern ist der Projektbaustein „Identifikationsstiftende Elemente“ kein Beiwerk, keine Nebensache. Das Ergebnis – die Stele – ist mehr als ein Schild. Sie ist ein Wegweiser, der gefallen und sich einprägen soll. Ein Wegweiser, der sich in das bestehende Landschafts- und Stadtbild harmonisch einfügt und Lust macht auf regelmäßige Touren im Radschnellnetz. Denn letztlich ist sie dies: ein Wegweiser in Richtung Mobilitätswende.

Die Stele ist ein erster Anhaltspunkt für das, was folgen wird. Aber nicht nur: Die Stele dient zusätzlich als Feedbackloop. Welche Hinweise geben uns die Radfahrer*innen? Was gefällt, was missfällt? Im Sinne einer lebhaften demokratischen Gesellschaft bietet die Stele Raum für konstruktive Rückmeldungen.

Mobilitätswende aber gelingt nur, wenn sie von einer großen Mehrheit getragen und gelebt wird. Das Projekt der Radrouten PLUS ist dann erfolgreich, wenn die Menschen in der Metropolregion sich mit diesen Wegen identifizieren und von „unserer“ Radroute PLUS sprechen. Dann werden sie dort auch unterwegs sein.



Ihre Elfi Heesch

Landrätin des Kreises Pinneberg

1. Hintergrund

1.1 Warum Radschnellwege?



Abb. 1.1 Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt

Motorisierter Individualverkehr sorgt für hohe CO²-Emissionen, beschleunigt den Klimawandel und wird in den Städten immer mehr zum Problem. Das Thema Mobilitätswende ist deshalb in aller Munde. Die Metropolregion Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen. Dies soll unter anderem durch den Ausbau der Radwegeinfrastruktur sowie die Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV erreicht werden.

Radschnellwege erhöhen die Sicherheit, bieten Komfort und ermöglichen ein zügiges Vorrücken. Durch eine gut ausgebaute und attraktive Fahrradinfrastruktur, die an den ÖPNV angebunden ist, werden Menschen dazu angeregt, mehr Wege im Alltag mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dies ist gut für ihre Gesundheit, reduziert Stau und leistet einen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel.

1.2 Was ist ein Radschnellweg?

Radschnellwege sind für Menschen gedacht, die im Alltag das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen, z. B. auf dem Weg zur Arbeit, in die Schule, zum Einkaufen oder zu Freizeitaktivitäten. Sie sind zu jeder Jahres- und Tageszeit befahrbar und erleichtern die Kombination von Fahrrad und ÖPNV (intermodale Wegekette).

Die Wege sollen so gebaut sein, dass Nutzende auf möglichst kurzen Verbindungen komfortabel, sicher, zügig und störungsfrei an ihr Ziel kommen.

Dies wird erreicht durch folgende Eigenschaften:

- Breite Wege: Radfahrende können sich gegenseitig problemlos und sicher überholen
- Möglichst wenig Kreuzungen auf der Strecke. Vorrang für Radfahrende an Kreuzungen und Brücken/Unterführungen für Radfahrende: Reduktion der Fahrtzeit durch unterbrechungsfreies Fahren, auch ohne Erhöhung der Geschwindigkeit
- Klare Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Hochwertige und witterungsunabhängige Bodenbeläge
- Beleuchtung
- Gute Beschilderung, Leitsystem
- Anbindung von Bahnhöfen in die Streckenführung
- Zusätzliche Infrastruktur wie Reparaturstationen, Unterstellmöglichkeiten, Haltegriffe an Kreuzungen, Aufenthaltsmöglichkeiten

1.3 Einordnung in den Kontext des Gesamtprojekts

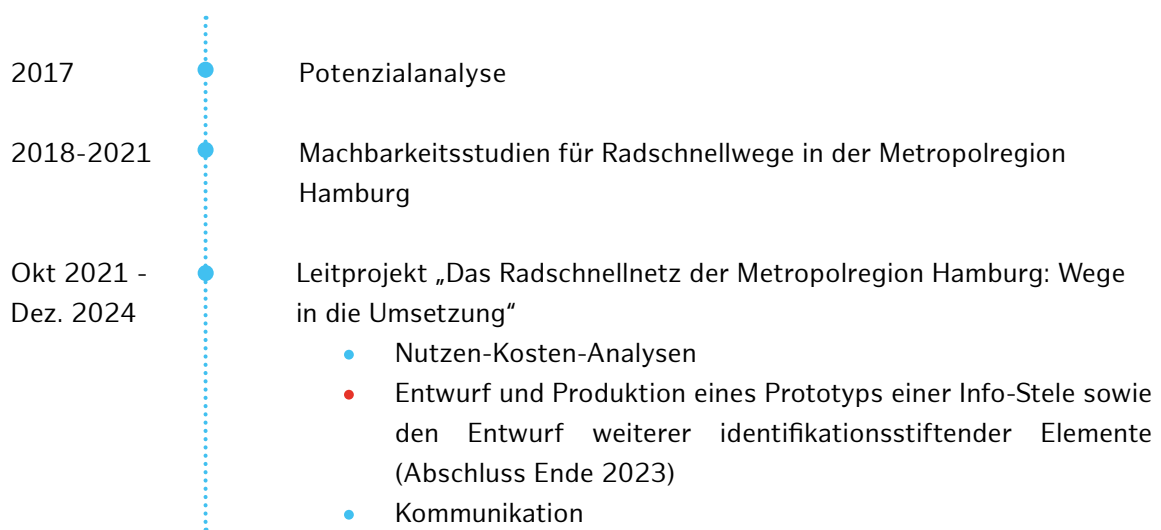


Abb. 1.2 Zeitplan des Gesamtprojekts

2017 wurden im Rahmen einer Potenzialanalyse mögliche zukünftige Korridore für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg betrachtet und deren Potenzial analysiert. Im Rahmen von Machbarkeitsstudien für Radschnellwege wurden dann 2018-2021 neun Radschnellwege genauer betrachtet und ausgearbeitet. Ergänzend zu den Machbarkeitsstudien wurden Querschnittsthemen in einem Dachprojekt behandelt. Es wurden unter anderem Gestaltungsrichtlinien für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg entwickelt, Möglichkeiten der Förderung, Finanzierung und Trägerschaft dokumentiert, ein Logo und eine Kommunikationsstrategie erstellt.

Daran anschließend startete Ende 2021 das Leitprojekt „Das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg: Wege in die Umsetzung“. Teil hiervon sind eine „Nutzen-Kosten-Analyse“, die Kommunikationsstrategie sowie der hier dargestellte Baustein: Der Entwurf und die Produktion eines Prototyps einer Info-Stele sowie der Entwurf weiterer identifikationsstiftender Elemente.

1.4 Infosteile und identifikationsstiftende Elemente

Warum Infrastrukturelemente?

Wenn Menschen von der Nutzung des Fahrrads im Alltag überzeugt werden sollen, muss die Akzeptanz der Radwege erhöht werden, die Wege müssen möglichst komfortabel sein. Hierzu leisten Infrastrukturelemente wie Haltegriffe, Unterstände, Reparaturstationen, Schilder und Informationsstelen einen wichtigen Beitrag.

Warum (einheitliche) Gestaltung der Infrastrukturelemente?

Gute Gestaltung erhöht die Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Infrastruktur wird als bereichernd wahrgenommen. Sie trägt dazu bei, dass Stadt- und Landschaftsräume positiv wahrgenommen werden und fördert somit die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Eine einheitliche und einprägsame Gestaltung der Infrastrukturelemente erhöht den Wiedererkennungswert. Das Radschnellnetz wird als Gesamtheit wahrgenommen, die Bekanntheit wird erhöht, die Akzeptanz gesteigert und somit die Nutzung gefördert. Die Route wird intuitiv erfassbar, was die Orientierung für Nutzende erleichtert.

Warum Identifikationsstiftende Elemente?

Das Radschnellnetz soll von den Nutzenden als etwas Positives in ihrem Alltag wahrgenommen werden. Wenn Nutzende sich mit dem Radschnellnetz bzw. ihrer Route identifizieren, behandeln sie die Infrastruktur gut und tragen so zu einer langen Lebenszeit und geringen Unterhaltskosten bei. Außerdem berichten Sie positiv von ihren Erfahrungen und motivieren damit andere Menschen, auf das Fahrrad, als Alternative zum Auto, umsteigen.

Dies kann nur erreicht werden, wenn das Radschnellnetz als solches erkannt wird. Ein einprägsames Design erzeugt einen hohen Wiedererkennungswert und sorgt somit dafür, dass das Radschnellnetz wahrgenommen und an anderer Stelle wiedererkannt wird. Identifikationsstiftend wirken außerdem Infrastrukturelemente, die durch ihren funktionalen Mehrwert als hilfreich erlebt werden, sowie eine gute Gestaltung, die dazu beiträgt, dass der Stadt- und Landschaftsraum positiv empfunden werden.

1.5 Bestandsrecherche

In ganz Deutschland sind verschiedene Radschnellwege in Planung oder (teilweise) umgesetzt. Bei unserer Recherche sind wir auf kein anderes Projekt gestoßen, bei dem Infrastrukturelemente für ein gesamtes Radschnellnetz oder einen gesamten Radschnellweg mitgedacht und einheitlich gestaltet wurden.

Die Metropolregion Hamburg hat die Wichtigkeit der Infrastruktur an den Radschnellwegen und deren einheitliche Gestaltung erkannt und geht hierbei voraus. Elemente wie Informationsstelen, Aufenthalts- und Wartebereiche sowie Reparaturmöglichkeiten konnten so einheitlich und identifikationsstiftend gestaltet werden. Die Metropolregion Hamburg kann mit ihrer Vorgehensweise in Zukunft als Vorbild für andere Radschnellwege und -netze dienen.

Abgesehen von Radservicestationen, die in den letzten Jahren immer mehr Verbreitung finden, werden Infrastrukturelemente, die speziell auf die Bedürfnisse von Radfahrenden ausgerichtet sind, bisher nur vereinzelt angeboten. Hier einige Beispiele:

- Mülleimer, die schräg in Richtung der Radfahrenden ausgerichtet sind: Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt
- Griffe, die an bestehenden Masten befestigt werden (z. B. Ampeln), um das Warten komfortabler zu machen: z. B. in den Städten Marl, Wiesloch und Karlsruhe³
- Griff-Trittelemente, die z. B. an Kreuzungen das Warten komfortabler machen: z. B. an Radwegen in Dänemark und am Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt
- Identitätsstiftende Stelen: z. B. an Radschnellwegen in Baden-Württemberg (z. B. RS1 Stuttgart-Herrenberg, RS4 Stuttgart-Reichenbach) und in London (Cycle Superhighway)



Abb. 1.3 Mülleimer am Radschnellweg in Langen (Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt)



Abb. 1.4 Griff-Trittelement in Kopenhagen



Abb. 1.5 Griff-Trittelement in Erzhausen (Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt)

³ Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Ampelgriff>, Zugriff: 21.09.2023

2. Projektverlauf

2.1 Beteiligte

Projektträger war der Kreis Pinneberg. Die zentrale Projektkoordination war in der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg angesiedelt.

Begleitet wurde das Projekt durch eine Unterarbeitsgruppe, die sich aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener beteiligter (Land-)kreise und Städte zusammensetzte.

2.2 Vorgehensweise

Zum Auftakt des Projektes fand ein hybrider Kick-off Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der Unterarbeitsgruppe statt, der durch andré stocker design geleitet wurde. Ziel war es, die Planungsbeteiligten in den Prozess zu involvieren, die Metropolregion Hamburg und die dortige Mobilität und Bedürfnisse besser zu verstehen, möglichst viel Wissen von den verschiedenen Beteiligten zu sammeln und ein erstes Meinungsbild zu verschiedenen Themen zu generieren.

Danach fanden monatlich Besprechungen mit Vertreterinnen und Vertretern der Unterarbeitsgruppe statt, in denen andré stocker design den aktuellen Stand der Entwicklung vorstellte, Meinungen hierzu diskutiert und Fragen geklärt werden konnten.



Abb. 2.1 Auftaktworkshop

Zunächst wurden mehrere Konzepte entwickelt. Mit Hilfe von Meilensteinpräsentationen, zu denen die gesamte Projektgruppe eingeladen war, wurde in regelmäßigen Abständen der Entwicklungsstand präsentiert, die Meinung aller Beteiligten eingeholt, Entscheidungen getroffen und so der Entwurf der Stele, der Stelengrafik und der identifikationsstiftenden Infrastrukturelemente immer mehr verfeinert und auf die Bedürfnisse abgestimmt. Das Ergebnis wird in diesem Dokument erläutert.

Die Radschnellwege führen sowohl durch urbanes Gebiet als auch durch ländlichen Raum und durch viele verschiedene Kommunen mit sehr unterschiedlichen Voraussetzungen und Bedürfnissen. Deshalb wurde entschieden, einen breiten „Katalog“ an Infrastrukturelemen-

ten zu entwickeln, aus dem die Kommunen nach ihren individuellen Bedürfnissen passende Elemente auswählen können, die sie auf ihrem Streckenabschnitt verwenden möchten. So besteht Freiraum für regionale Besonderheiten und die Möglichkeit, auf das Umfeld Bezug zu nehmen. Des Weiteren wurden detaillierte Zeichnungen erstellt, die als Basis zur Ausschreibung der Elemente dienen werden.

2.3 Kriterien/Ziele bei der Entwicklung der Stele und Infrastrukturelemente

Zielgruppe der Radschnellwege sind Radfahrende, die das Fahrrad im Alltag als Verkehrsmittel nutzen, primär für den Weg zur Arbeit oder zur Schule, aber auch zum Einkaufen oder zu Freizeitaktivitäten. Für diese Zielgruppe soll geeignete Infrastruktur geschaffen werden. Ziel ist hierbei, sowohl Radfahrende anzusprechen, die bereits regelmäßig im Alltag Fahrrad fahren, als auch potenzielle Nutzende zum Umstieg anzuregen.

Folgende Aspekte waren bei der Entwicklung wichtig:

- Hoher Wiedererkennungswert (einprägsames Design)
- Infrastrukturelemente sollen sich in das Stadt- und Landschaftsbild integrieren
- Hoher praktischer Nutzen/Mehrwert für die Nutzenden
- Sicherheit
- Wirtschaftlichkeit in der Produktion und Pflege (geringer Pflegeaufwand, wenig anfällig für Vandalismus)

2.4 Übergang Stadt Hamburg

Im Hamburger Stadtgebiet kommen zur Angleichung an die dortige Gestaltungssprache und Farbwelt angepasste Elemente zum Einsatz. So wurde eine Stele entwickelt und untereinander abgestimmt, die sowohl charakteristische Design-Elemente der Radschnellnetz-Stele aufgreift (insbesondere die Schräge) und gleichzeitig die städtische Gestaltungssprache und Farben für die Hamburger Radrouten abbildet. Es wird geprüft, welche weiteren Elemente auch im Hamburger Radroutennetz in angepasster Form eingesetzt werden können.

3. Ergebnisse

Die folgenden Bilder vermitteln einen Eindruck, wie die Radrouten Plus mit den entwickelten Infrastrukturelementen aussehen können. Sie stellen keine geplanten Bauabschnitte dar.



Abb. 3.1 Exemplarische Darstellung: Stele, Infotafel und Mülleimer an einer Radroute Plus⁴



Abb. 3.2 Exemplarischer Rastplatz mit Bank, Mülleimer und Infotafel⁵

4 © Kalle Schmitz, Montage durch andré stocker design

5 © StefanSchuetz.com, Montage durch andré stocker design



Abb. 3.3 Exemplarischer Rastplatz mit Unterstand, Stele, Radreparaturstation, Mülleimer und Fahrradbügeln⁶

⁶ © StefanSchuetz.com, Montage durch andré stocker design





Abb. 3.4 Exemplarische Darstellung: Stele an einer Radroute Plus⁷



Abb. 3.5 Exemplarische Darstellung Bilderrahmen und Schild an einer Radroute Plus⁸

⁷ © StefanSchuetz.com, Montage durch andré stocker design

⁸ © StefanSchuetz.com, Montage durch andré stocker design



Abb. 3.6 Exemplarische Darstellung Griff-Tritt-Element an einer Kreuzung einer Radroute Plus⁹



Abb. 3.7 Exemplarische Darstellung Griffelement und Schild an einer Radroute Plus¹⁰

9 © StefanSchuetz.com, Montage durch andré stocker design

10 © StefanSchuetz.com, Montage durch andré stocker design

3.1 Name + Nummerierung

Es wurde entschieden, den Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg einen eigenen, identifikationsstiftenden Namen zu geben: Radroute Plus. Das Plus steht für den hohen Standard der Radschnellwege. Es steht für hohe Qualität, ein Plus an Sicherheit, Platz und Fahrspaß. Parallel hierzu werden in der Stadt Hamburg hochwertige Netzelemente wie z. B. die Velorouten, wichtige Bezirksrouten, geschützte Radfahrstreifen, Fahrradstraßen und Protected Bike Lanes unter dem Begriff „Radroute“ zusammengefasst. Die Radrouten und Radrouten Plus gehen teilweise ineinander über. Das Plus im Namen zeigt den Nutzenden den besseren Ausbaustandard an. Auch die Nummerierung der Radrouten und der Radrouten Plus soll so aufeinander abgestimmt werden, dass Radrouten in Radrouten Plus der gleichen Nummer übergehen. So wird das System für Nutzende unkomplizierter und übersichtlicher gestaltet.

3.2 Charakteristische Elemente

Charakteristische Schräge

Um einen hohen Grad an Durchgängigkeit zu erzeugen, sollten die Infrastrukturelemente eine einprägsame Formsprache erhalten. Es wurde eine Schräge von 15 Grad als einfaches, aber prägnantes Stilelement gewählt, welches sich über ein Raster auf alle Elemente anwenden lässt. So wurde eine stilgebende und identifikationsstiftende Grundlage für die DNA der Elemente und Grafik geschaffen.

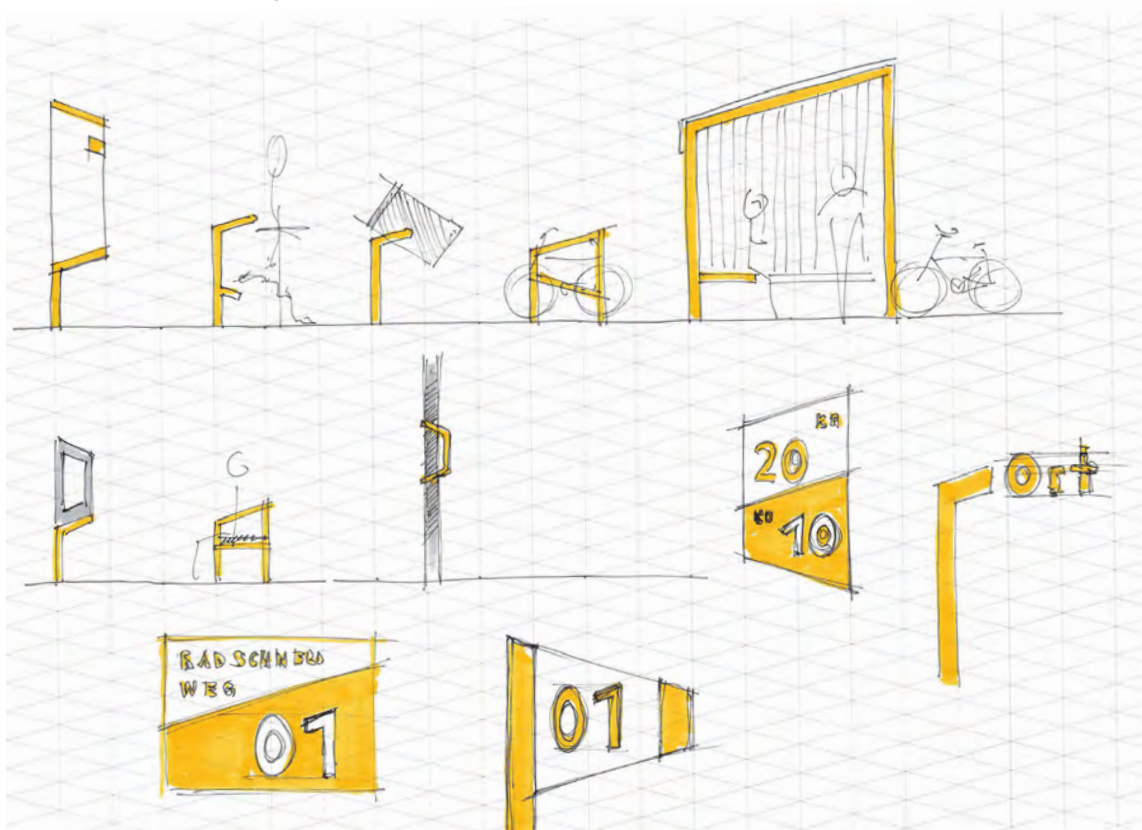


Abb. 3.8 Entwurfsskizze Schräge

Mit dieser stringenten Durchgängigkeit wird erreicht, dass die Elemente an den Radrouten Plus und im Straßenraum gut wiedererkannt und den Radrouten Plus zugeordnet werden. Die starke Identifikationsstiftende Wirkung der Elemente wirkt sich positiv auf die Nutzung der Radrouten Plus aus.

Farbe

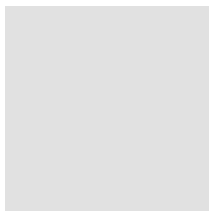
Als Farbe der Radrouten Plus wurde die Farbe RAL 160 60 55 Smaragdhellgrün ausgewählt. Die Farbe Grün wird bereits von vielen Menschen mit Radwegen verbunden. Die Bodenmarkierungen von Rad(schnell)wegen wird häufig in Verkehrsgrün angelegt. Auch die Radrouten Plus in der Metropolregion Hamburg werden voraussichtlich einen grünen Streifen am Rand des Weges erhalten. Das offizielle Verkehrszeichen für Radschnellwege ist ebenfalls grün. Um die, bei vielen Menschen bereits bestehende, Assoziation der Farbe Grün mit Radwegen zu nutzen und den Wiedererkennungswert noch zu erhöhen, wurde die Farbe Grün für die Radrouten Plus gewählt. Grün wird als positiver Farbton wahrgenommen (z. B. Grün der Ampel = bejahend). Angelehnt an das Verkehrsgrün und die verschiedenen Grüntöne, die im Radschnellnetzlogo auftauchen, wurde ein Grünton ausgewählt, der sich harmonisch ins Stadt- und Landschaftsbild einfügt.

Passend zu dem gewählten Grünton wurde ein heller Grauton festgelegt, der gut in Kombination mit dem Grünton verwendet werden kann (z.B. für lackierte/beschichtete Elemente). Als Hintergrundfarbe für Grafiken wurde ein etwas hellerer Grauton definiert, um einen guten Kontrast und somit eine gute Lesbarkeit der Schrift zu erreichen.

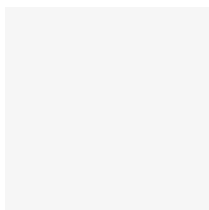


Radroute Plus-Grün:

RAL 160 60 55
CMYK 80 5 74 0
RGB 0 162 103



Hellgrau für Lackierte/
Beschichtete Elemente
RAL 7035 (Lichtgrau)



Hellgrau als Hintergrund-
farbe für Grafiken:
CMYK 0 0 0 5
RGB 246 246 246

Abb. 3.9 Farbdefinition

Schrift

Als Schrift für Grafiken und Radroute Plus Schriftzug wurde die Source Sans 3 gewählt. Die Schrift ist gut lesbar, hat geeignete Schriftschnitte für die verschiedenen Anwendungen und ist der Schrift sehr ähnlich, die von der Stadt Hamburg für die Beschilderung im Bereich Radverkehr genutzt wird.

3.3 Designschutz/Nutzungsrechte

andré stocker design ist Urheber des Designs und hat die Stele und die Schutzhütte zusätzlich beim Deutschen Patent- und Markenamt als Design eintragen/schützen lassen. Die MRH besitzt ein vertraglich geregeltes, zeitlich und räumlich uneingeschränktes Nutzungsrecht. Beteiligte (Land-)kreise und Städte dürfen die Elemente im Zusammenhang mit den Radrouten Plus aufstellen. Jegliche anderweitige Verwendung des Designs muss von der MRH genehmigt werden.

3.4 Infrastrukturelemente

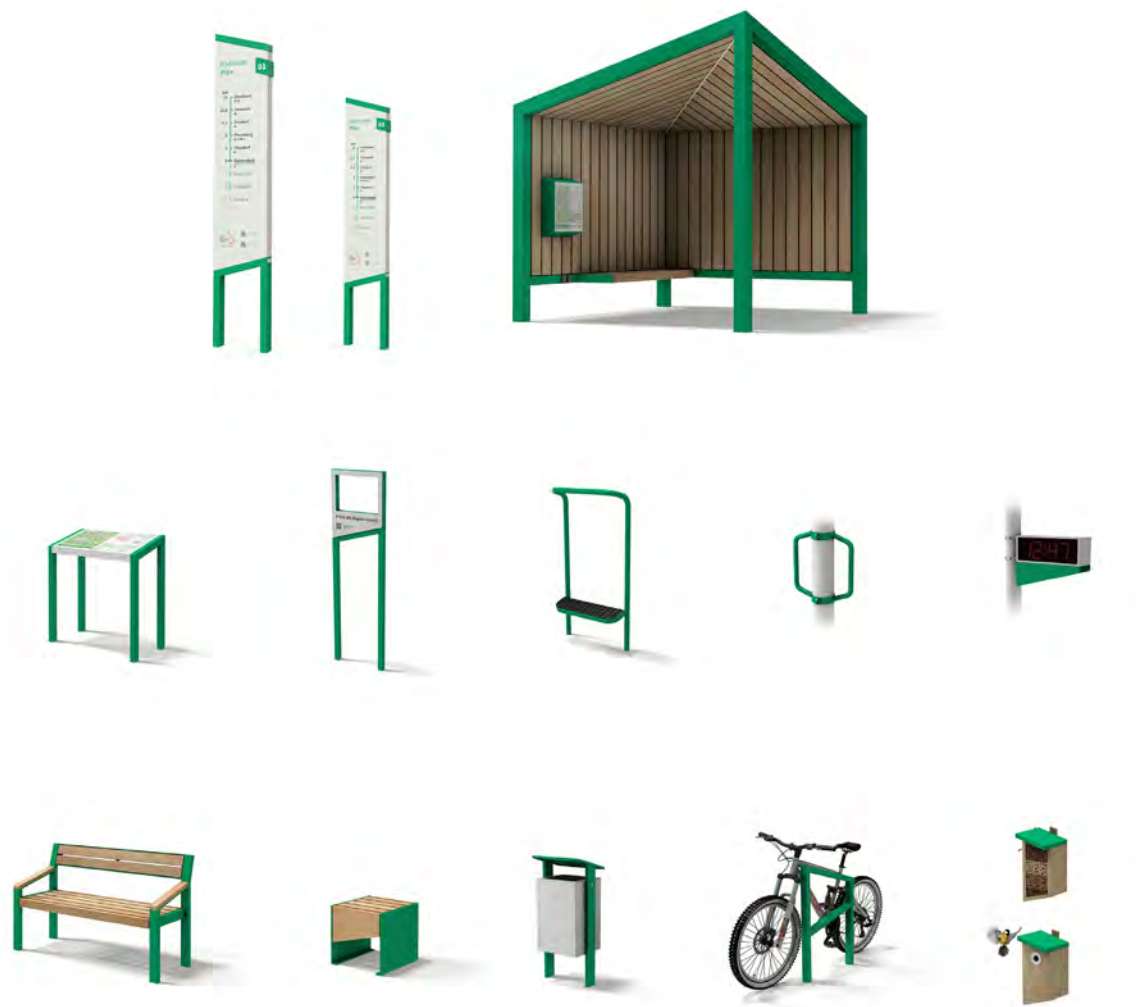


Abb. 3.10 Übersicht Infrastrukturelemente für die Radrouten Plus

Stele

Die eigenständige Form der Stele ist von einem Segel abgeleitet, was den maritimen Charakter der Metropolregion Hamburg gestalterisch widerspiegelt. Sie steht im Mittelpunkt der identifikationsstiftenden Elemente und ist formgebend für die weiteren Elemente.



Abb. 3.11 Kleine Stele ohne Licht

Es gibt die Stele in zwei Größen: Je nach Bedarf/Standort kann eine Größe ausgewählt werden. Die große Stele ist besonders für größere Plätze oder für Orte, an denen eine hohe Fernwirkung erwünscht ist, zu empfehlen. Beide Größen wurden als Ausführung mit und ohne Licht entwickelt. Die Ausführung mit Licht ist nur dann notwendig, wenn nicht genug Umgebungslicht vorhanden ist. Das Licht der großen Stele kann bei Bedarf über ein Solarpanel betrieben werden, das inkl. Akku am Kopf der Stele montiert wird.



Abb. 3.12 Von links nach rechts: Stele klein ohne und mit Licht, Stele groß ohne und mit Licht

Die Stele erfüllt primär den Zweck, Radfahrenden Informationen über die Strecke zu bieten und die Orientierung zu erleichtern. Sie leistet einen Beitrag dazu, die Radrouten Plus bekannt zu machen, potenzielle Nutzende zu informieren und sie somit zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren. Wie alle anderen Infrastrukturelemente trägt sie dazu bei, den Wiedererkennungswert zu erhöhen und wirkt identifikationsstiftend.

Es wird empfohlen, die Stele an folgenden Orten zu platzieren: Start- und Zielpunkt des Routenverlaufs, hochfrequentierte und/oder identifikationsstiftende Orte, wichtige Routenpunkte (z. B. Umstiegspunkte, Schnittpunkte mit anderen wichtigen Radrouten), Rastplätze. Dazwischen können ergänzend Schilder eingesetzt werden, die teilweise ähnliche Zwecke erfüllen (siehe Schilder 24).

Grafik Stele

Die Grafik der Stele ist so gestaltet, dass die wichtigsten Informationen für vorbeifahrende Radfahrende möglichst schnell erfassbar sind.

Inhalte der Stelengrafik sind:

- Radroute Plus Schriftzug und Nummer der Route
- Routenverlauf mit Entfernungsangaben
- Informationen zu vorhandener Infrastruktur (Reparaturstation, B+R) über Icons
- Information zu Umsteigepunkten zum ÖPNV (R, S, A, U) über Icons (mit dem Ziel, intermodale Verkehrswege zu fördern)
- Bei Bedarf: Umgebungsplan
- Bei Bedarf: Weiterführende Radroute
- Weitere Informationen über QR-Codes abrufbar
- Radschnellnetz-Logo

Um das Erfassen des Routenverlaufs zu erleichtern, wird der Routenverlauf immer in Fahrtrichtung dargestellt. Der aktuelle Standort wird über einen dickeren Schriftschnitt und mit Hilfe einer Unterstreichung hervorgehoben. Startpunkt und Routenpunkte, die hinter den Radfahrenden liegen, werden visuell abgeschwächt dargestellt (dünnerer Schriftschnitt und geringerer Kontrast zum Hintergrund).

Für die Betrachtenden/Radfahrenden von größter Bedeutung sind die nächsten Routenpunkte, die vom aktuellen Standpunkt aus vor den Radfahrenden liegen. Was hinter den Radfahrenden liegt, ist weniger relevant und wird nur gekürzt dargestellt: im Normalfall werden der Startpunkt und der letzter durchfahrene Routenpunkt gezeigt, die Icons entfallen. Weitere Routenpunkte können auf der Rückseite betrachtet werden. Routenpunkte, die vor den Radfahrenden liegen, aber weit entfernt vom aktuellen Standort sind, werden gekürzt dargestellt, wenn nicht genug Platz auf der Stele ist, um alle Routenpunkte darzustellen.



Abb. 3.13 Stelengrafik mit exemplarischem Routenverlauf

Für Orte, an denen die Stele nur parallel zum Weg platziert werden kann (z. B. aus Platzgründen), gibt es eine Variante der Grafik zur einseitigen Verwendung. Hier sind beide Richtungen vom aktuellen Standort aus gleichwertig dargestellt.

Auch ein geteilter Routenverlauf kann bei Bedarf dargestellt werden.

Die Icons werden bewusst in schwarz dargestellt, nicht in den bekannten „Originalfarben der Icons“. So ist die Gesamtgrafik der Stehle ruhiger und klarer erfassbar. Bei unterschiedlichen Farben der Icons würde das Auge über die Farbe auf bestimmte Icons gelenken, wodurch eine nicht gewünschte Gewichtung entstehen würde.

Bei Bedarf kann ein Umgebungsplan abgebildet werden. Die Höhe ist so gewählt, dass Barrierefreiheit gewährleistet ist. Auch die Höhe und Größe der QR-Codes ermöglicht eine barrierefreie Nutzung.



Abb. 3.14 links: Stelengrafik mit Umgebungsplan (exemplarisch)

Abb. 3.15 mittig: Stelengrafik für einseitige Verwendung (exemplarisch)

Abb. 3.16 rechts: Stelengrafik mit geteiltem Routenverlauf (exemplarisch)

Schilder

Neben Stelen und der notwendigen Beschilderung nach StVO können weitere Schilder eingesetzt werden. Das Radroute Plus-Grün, die 15° Schräge, der Radroute Plus Schriftzug und das Radschnellnetz-Logo werden als wiederkehrende Elemente auf den Schildern verwendet, um den Wiedererkennungswert zu erhöhen. andré stocker design hat Grafiken für verschiedene Schilder entwickelt. Es sollten auf dem Markt erhältliche Produkte/Schilder verwendet werden. Hierfür muss die Grafik ggf. den entsprechenden Maßen angepasst werden. Die entwickelten Schilder/Grafiken sind als Beispiele zu verstehen. Es ist erwünscht, dass die Gestaltung der Schilder bei Bedarf auf andere Schilder im Zusammenhang mit den Radrouten Plus übertragen wird (z.B. Baustellenschilder). Die charakteristischen Elemente wie das Radschnellnetz-Logo, der Radroute Plus Schriftzug, die Farbe und die Schräge können auch einzeln verwendet werden, falls die Verwendung aller Elemente nicht möglich ist oder nicht sinnvoll erscheint.

- **Einschubtafel:** Zentrales Element der Routenführung ist die Einschubtafel. Sie wird unter die Radwegbeschilderung gehängt und dient den Radfahrenden, ähnlich einer Wanderwegmarkierung, als schnell erfassbare Orientierungshilfe, um den richtigen Weg zu erkennen. Um die Einschubtafel möglichst schnell erfassbar zu gestalten, wird der Name Radroute Plus abgekürzt dargestellt und nur der grüne Farbton und die 15° Schräge

ge als Element zur Wiedererkennung verwendet. Auf das Logo wird verzichtet, da zu viele kleine Elemente das schnelle Erfassen erschweren würden.



Abb. 3.17 Einschubtafel exemplarisch

Abb. 3.18 Einschubtafel exemplarisch an Beschilderung¹¹

- **Routenverlauf:** Zusätzlich zu der Stele, die nur an wichtigen Routenpunkten aufgestellt wird, kann der Routenverlauf entlang der Route auf ergänzenden Schildern dargestellt werden. Die Grafik lehnt sich an die Grafik der Stele an, ist aber leicht reduziert, um mit weniger Platz auszukommen.
- **Auffahrtsschilder:** An Stellen, an denen die Zufahrt auf die Radroute Plus nicht eindeutig erkennbar ist, kann ein Hinweisschild angebracht werden. Auf stark querformatigen Flächen/Schildern bietet sich die Verwendung der 15° Schräge nicht an. Hier reichen die Farbe und das Logo aus, um die Schilder als Teil des Radschnellnetzes kenntlich zu machen.



Abb. 3.19 exemplarische Schilder. Links: Routenverlauf, Mitte und rechts: Auffahrtsschilder

Neben den Schildern, die hauptsächlich der Orientierung dienen, können Schilder eingesetzt werden, um die Bekanntheit der Radrouten Plus zu erhöhen und weitere Informationen zu bieten:

- **Fahnen:** Fahnen, wie hier abgebildet, können an bestehende Masten montiert werden. Diese können z. B. angebracht werden, wenn ein neuer Abschnitt einer Radroute Plus ein-

¹¹ © StefanSchuetz.com, Montage durch andré stocker design

geweiht wird. So wird in der Anfangszeit Aufmerksamkeit erzeugt, Neugierde geweckt und die Bekanntheit erhöht.

- **Banner:** Großflächige Banner können z. B. an Brückengeländern entlang der Route angebracht werden. Diese haben den gleichen Zweck wie die Fahnen.
- **Kleine Schilder:** Kleine Schilder können entlang der Route angebracht werden. Sie können sowohl zur Werbung für die Radrouten Plus dienen, als auch die Orientierung erleichtern (ähnlich eines Wanderwegschildes, z. B. hinter einer Kreuzung oder in regelmäßigen Abständen, um zu zeigen, dass die Radfahrenden sich noch auf der Route befinden) und über einen QR-Code weitere Informationen zu den Radrouten Plus bieten.



Abb. 3.20 exemplarische Schilder. Links: Fahne, Mitte: kleine Schilder, rechts: Banner

Infotafel

Die Infotafel kann für zusätzliche Informationen genutzt werden. Z. B. kann Sie einen Umgebungsplan (wenn keine Stele oder Unterstand mit Umgebungsplan in der näheren Umgebung vorhanden ist), Informationen zu den Radrouten Plus oder Informationen zur Umgebung (z. B. Flora und Fauna, Sehenswürdigkeiten, Einkaufsmöglichkeiten...) enthalten. Je nach Platzbedarf kann aus zwei verschiedenen Größen ausgewählt werden.



Abb. 3.21 Infotafeln in zwei Größen

Unterstand/Schutzhütte

Der Unterstand dient als Unterstellmöglichkeit/Schutzhütte bei schlechtem Wetter. Deshalb hat er zwei aneinandergrenzende, komplett geschlossene Wände. Um Angsträume zu vermeiden, haben die Wände einen Abstand zum Boden. So ist zu sehen, ob jemand hinter der Wand steht.

Zusätzliche hat der Unterstand folgende Funktionen: Sitzgelegenheit zum Ausruhen, Umgebungsplan als Informationsangebot, Lademöglichkeit für Handys über USB, bei Bedarf auch Lademöglichkeit über Schukosteckdose (nur wenn der Unterstand ans Stromnetz angeschlossen ist), Platz, um sich auch mit einem Fahrrad unterzustellen, oder die Möglichkeit Fahrräder an einem überdachten Ort an einer Servicestation zu reparieren.



Abb. 3.22 Unterstand

Der Unterstand ist beleuchtet und kann ans Stromnetz angeschlossen werden oder über Solarmodule auf dem Dach betrieben werden. Die Beleuchtung wird über Bewegungssensoren gesteuert. Wenn der Strom durch Solarmodule auf dem Dach geliefert wird, werden die notwendigen Akkus an der Wand montiert. Die Fläche der Akkuverkleidung wird für einen Umgebungsplan genutzt. Da der Strom über Solarmodule begrenzt ist, wird bei Solarbetrieb nur eine USB-Lademöglichkeit angeboten, keine Schukosteckdose. Die Lademöglichkeit sollte so eingerichtet werden, dass sie ab/unter einem festgelegten Ladestand abgeschaltet wird, um die Versorgung der Beleuchtung zu gewährleisten. Alternativ können zwei separate Akkus für Beleuchtung und Lademöglichkeit vorgesehen werden, von denen der Akku für die Beleuchtung immer zuerst geladen wird.

Die Sitzbank kann je nach Bedarf rechts, links oder beidseitig angebracht werden.



Abb. 3.23 Unterstand mit unterschiedlichen Bankvarianten

Griffelemente

Griffelemente können an Orten angebracht werden, an denen Radfahrende ggf. warten müssen, z. B. an Ampeln, Kreuzungen oder Bahnübergängen. Sie ermöglichen ein beque-

mes Warten. Griffe können an bestehende Masten (z. B. Ampeln) montiert werden. Je nach örtlichen Gegebenheiten kann ein einseitiger oder ein zweiseitiger Griff verwendet werden. Variante A: Griffmöglichkeit von allen Seiten / Variante B: Griffmöglichkeit auf unterschiedlichen Höhen

Ist kein Mast an geeigneter Stelle vorhanden, kann ein eigenständiges Griff- und Trittelement platziert werden, das im Boden verankert wird. Hier können sich Radfahrende nicht nur festhalten, sondern auch ihren Fuß abstellen. Im Vergleich zu üblichen Modellen auf dem Markt wurde bewusst ein kurzes Element entworfen (64 cm Breite), da dieses für einen Radfahrer oder eine Radfahrerin vollkommen ausreicht und einen geringeren Eingriff in die Umgebung darstellt. Ist mit hoher Frequenz zu rechnen, kann ein weiteres Element in entsprechendem Abstand dahinter platziert werden.

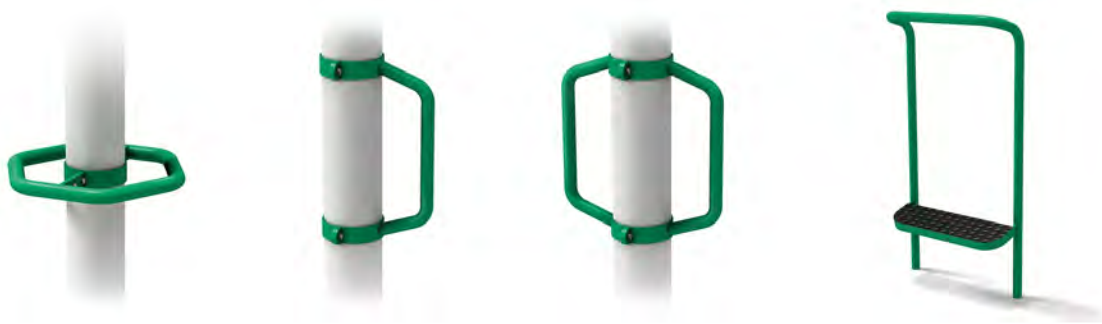


Abb. 3.24 Griffelemente. Links: Variante A, Mitte: Variante B einseitig und zweiseitig, rechts: Griff- und Trittelement

Bilderrahmen

Der Bilderrahmen kann an Orten platziert werden, an denen auf besondere Gegebenheiten (z. B. Sehenswürdigkeiten, Orte in der Umgebung) aufmerksam gemacht werden soll. Radfahrende oder auf einem parallel laufenden Weg zu Fuß gehende Personen können durch den Rahmen hindurchschauen und die besondere Gegebenheit betrachten oder sich selbst im Bilderrahmen fotografieren. Im unteren Bereich des Rahmens wird darauf aufmerksam gemacht was zu sehen ist und ggf. über einen QR-Code auf weitere Informationen hingewiesen. Es bietet sich auch die Möglichkeit, über einen Slogan für die Radrouten Plus zu werben. Der Bilderrahmen dient vor allem als identifikationsstiftendes Element, erhöht den Wiedererkennungswert und wirbt für die Radrouten Plus.



Abb. 3.25 Bilderrahmen

Fahrradbügel

Die passend entworfenen Fahrradbügel dienen als Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Sie können an Rastplätzen oder Umstiegspunkten zum ÖPNV platziert werden. Ihre Gestaltung kennzeichnet sie als klar zu den Radrouten Plus zugehörig und erhöht den Wiedererkennungswert und die Bekanntheit der Radrouten Plus. Alternativ können Kommunen auf bewährte Modelle zurückgreifen, die möglichst im Radrouten Plus-Grün beschichtet werden sollten.



Abb. 3.26 Fahrradbügel

Sitzbänke

Sitzbänke können an Raststellen entlang der Routen aufgestellt werden. Um den jeweiligen Bedarf an verschiedenen Standorten abdecken zu können, wurden Varianten ohne Lehne, mit Armlehne und mit Arm- und Rückenlehne in jeweils 2 Breiten entworfen. Ihre Gestaltung kennzeichnet sie als klar zu den Radrouten Plus zugehörig und erhöht den Wiedererkennungswert und die Bekanntheit der Radrouten Plus.



Abb. 3.27 Sitzbänke in zwei Breiten und unterschiedlichen Ausführungen

Sitzkuben

Die Sitzkuben können flexibel als einzelne Sitzgelegenheit oder in einer Gruppe angeordnet werden. Der höhere Kubus kann hierbei z. B. als Stehsitz oder als Tisch/Ablagemöglichkeit genutzt werden.



Abb. 3.28 Sitzkuben zwei Höhen

Mülleimer

Der Mülleimer kann an Rastplätzen, Kreuzungen oder entlang der Strecke aufgestellt werden und trägt zu einem sauberem Stadt- und Landschaftsbild bei. Um zu vermeiden, dass Vögel oder andere Tiere Müll aus dem Mülleimer herausholen, hat er ein Dach. Zum Entleeren kann der Behälter nach vorne gekippt werden.

Alternativ können Kommunen eigene Mülleimermodelle verwenden. Es sollten ausreichend Mülleimer aufgestellt und diese regelmäßig geleert werden, um die Radrouten Plus und ihr Umfeld sauber zu halten.

Die Beteiligten haben sich bewusst dagegen entschieden, einen schräg gestellten Mülleimer mit großer Öffnung zu verwenden, wie sie zum Teil auf anderen Radwegen verwendet werden (z. B. Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt). Diese verleiten dazu, den Müll während der Fahrt einzuwerfen, was zu vermehrter Verschmutzung der Umgebung führen könnte. Außerdem werden Mülleimer mit großer Öffnung vermehrt von Vögeln und anderen Tieren durchwühlt.



Abb. 3.29 Mülleimer

Uhr

Als zusätzliches Ausstattungselement ist es möglich eine Uhr, ggf. mit Temperatursensor und -anzeige, zu installieren. Diese benötigt Strom und kann an einem bestehenden Mast installiert werden. Hierfür sollte eine auf dem Markt erhältliche, digitale Uhr für den Outdoorgebrauch verwendet werden, die wie abgebildet durch ein Element ergänzt wird, das den Wiedererkennungswert erhöht (gekantetes, grünes Blech mit 15° Schräge).



Abb. 3.30 Uhr

Flora und Fauna

Der Bau der Radrouten Plus soll die Flora und Fauna so wenig wie möglich beeinträchtigen. Als Beitrag für das lokale Ökosystem können an ausgewählten Orten entlang der Route Nistkästen und/oder Insektenhotels angebracht werden. Diese müssen in regelmäßigen Abständen in Stand gehalten/gereinigt werden. Die Auswahl der Standorte und Instandhaltung kann in Kooperation mit lokalen Naturschutzgruppen realisiert werden.



Abb. 3.31 Insektenhotel (links) und Nistkasten (rechts)

3.5 Weitere Infrastrukturelemente - Branding

Folgende weitere Infrastrukturelemente können entlang der Route platziert werden:

- Radreparaturstation mit Luftpumpe und Werkzeug (ggf. an ausgewählten Stellen mit Schlauchomat)
- Fahrradzähler
- Lademöglichkeit für Pedelecs und E-Bikes
- Trinkwasserspender
- Windanzeiger (Windsack)

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurden diese nicht eigens für die Radrouten Plus entworfen. Es sollten bewährte Produkte gekauft und diese so angepasst werden, dass eine Zugehörigkeit zu den Radrouten Plus erkennbar ist (z. B. Beschichtung/Lackierung/Folierung in Radrouten Plus-Grün, Lackierung/Folierung mit einer Grafik, die die 15° Schräge und ggf. das Logo verwendet.).

Radreparaturstation/Radservicestation

In regelmäßigen Abständen an der Strecke sollten Radreparaturstationen/Radservicestationen installiert werden. Diese bieten meist eine Luftpumpe, das wichtigste Werkzeug für eine Fahrradreparatur und eine Möglichkeit, das Fahrrad zur Reparatur aufzuhängen. Bei der Auswahl einer Reparaturstation sollte darauf geachtet werden, dass die Luftpumpe frostsicher und die Nutzung möglichst selbsterklärend ist. Einige Anbieter bieten eine Lackierung/Beschichtung in einer Farbe nach Kundenwunsch an. Um die Zugehörigkeit deutlich zu machen, sollte der Hauptkorpus im Radroute Plus-Grün lackiert/beschichtet sein. Funktionselemente sollten möglichst neutral gestaltet sein (z. B. grau, schwarz, Edelstahl). Auf weitere, bunte Farben ist zu verzichten. An wichtigen, hoch frequentierten Routenpunkten kann neben der Radservicestation auch ein Schlauchomat installiert werden, an dem Nutzende bei einem Platten neue Schläuche erwerben können.



Abb. 3.32 Exemplarische Darstellung Radreparaturstation

Fahrradzähler

Fahrradzählstellen können temporär oder dauerhaft installiert werden, um die Nutzung der Radrouten Plus zu messen und sichtbar zu machen. Hierfür sollte auf bewährte, auf dem Markt erhältliche, Fahrradzähler zurückgegriffen werden. Anbieter von Zählstellen bieten eine individuelle Gestaltung der Anzeige an. Besonders bei dauerhaften Zählstellen sollte das Design so angepasst werden, dass die Zugehörigkeit zu den Radrouten Plus erkennbar ist (Grüne Farbe, 15° Schräge).



Abb. 3.33 Exemplarische Darstellung Fahrradzähler

Lademöglichkeit für Pedelecs und E-Bikes

Zum Beispiel an hoch frequentierten Umstiegspunkten zum ÖPNV kann es sinnvoll sein, Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes zur Verfügung zu stellen. Hier gibt es verschiedene Möglichkeiten: z. B. Schließfächer, in denen der Akku geladen werden kann, Fahrradbügel, an denen der Akku über eine Schuko Steckdose geladen werden kann oder Fahrradboxen/-Abstellanlagen mit integrierten Lademöglichkeiten.

Je nach gewähltem Angebot muss entschieden werden, inwieweit ein „Branding“ möglich ist. Auch hier kann das entsprechende Produkt oder ein Teil davon (z. B. die Türen der Schließfächer) im Radroute Plus-Grün lackiert/foliert/beschichtet werden. Alternativ kann z. B. eine Grafik, welche die 15° Schräge enthält, aufgebracht werden.



Abb. 3.34 Exemplarische Darstellung Schließfächer mit Lademöglichkeit

Trinkwasserspender

An sehr hoch frequentierten Orten können Trinkwasserspender aufgestellt werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass ein Festwasseranschluss notwendig ist und der Wasserspender regelmäßig gereinigt und gewartet werden muss. Um eine Keimbildung zu verhindern, müssen Trinkwasserspender entweder sehr hoch frequentiert sein oder eine automatische regelmäßige Spülung eingebaut haben. Je nach Modell muss der Spender für die Winterperiode stillgelegt und danach wieder in Betrieb genommen werden.

Auch Wasserspender können vollständig im Radroute Plus-Grün lackiert/beschichtet bestellt werden. Alternativ kann auch hier mit einer folierten Grafik gearbeitet werden, welche die 15° Schräge aufnimmt.



Abb. 3.35 Exemplarische Darstellung Trinkwasserspender

Windanzeiger (Windsack)

Für Nutzende kann es eine interessante Information sein, während der Fahrt den aktuellen Wind angezeigt zu bekommen. Hierfür können Windsäcke Verwendung finden, die mit eigenem Logo/Schriftzug versehen sind (vorzugsweise der Radroute Plus Schriftzug im Radroute Plus-Grün auf hellem Grund). Die Stange, an der der Windsack montiert wird, kann in Grün pulverbeschichtet werden.



Abb. 3.36 Exemplarische Darstellung Windsack

3.6 iF DESIGN AWARD 2024

Die Ausstattungselemente für das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg wurden mit dem iF Design Award 2024 ausgezeichnet. Prämiiert wurde das Design von andré stocker design in der Kategorie Produktdesign für den öffentlichen Raum. Der renommierte iF DESIGN AWARD wird einmal im Jahr vom iF International Forum Design GmbH, vergeben. Er gehört zu den wichtigsten Designpreisen der Welt. Die Zahl der Bewerbungen im Jahr 2024 war groß: Die Jury hatte unter fast 11.000 Einreichungen aus 72 Ländern das begehrte Gütesiegel zu vergeben.



Abb. 3.37 iF DESIGN AWARD 2024

3.7 Visualisierungen



Abb. 3.38 Visualisierung exemplarischer Rastplatz mit Unterstand und Stele





Abb. 3.39 Visualisierung exemplarischer Rastplatz bei Dunkelheit





Abb. 3.40 Exemplarische Darstellung Stele

Abbildungsverzeichnis

Abb. 0.1	Andreas Rieckhof	4
Abb. 0.2	Elfi Heesch	5
Abb. 1.1	Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt	7
Abb. 1.2	Zeitplan des Gesamtprojekts	8
Abb. 1.3	Mülleimer am Radschnellweg in Langen (Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt)	10
Abb. 1.4	Griff-Trittelement in Kopenhagen	10
Abb. 1.5	Griff-Trittelement in Erzhausen (Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt)	10
Abb. 2.1	Auftaktworkshop	11
Abb. 3.1	Exemplarische Darstellung: Stele, Infotafel und Mülleimer an einer Radroute Plus	13
Abb. 3.2	Exemplarischer Rastplatz mit Bank, Mülleimer und Infotafel	13
Abb. 3.3	Exemplarischer Rastplatz mit Unterstand, Stele, Radreparaturstation, Mülleimer und Fahrradbügeln	14
Abb. 3.4	Exemplarische Darstellung: Stele an einer Radroute Plus	16
Abb. 3.5	Exemplarische Darstellung Bilderrahmen und Schild an einer Radroute Plus	16
Abb. 3.6	Exemplarische Darstellung Griff-Tritt-Element an einer Kreuzung einer Radroute Plus	17
Abb. 3.7	Exemplarische Darstellung Griffelement und Schild an einer Radroute Plus	17
Abb. 3.8	Entwurfsskizze Schräge	18
Abb. 3.9	Farbdefinition	19
Abb. 3.10	Übersicht Infrastrukturelemente für die Radrouten Plus	20
Abb. 3.11	Kleine Stele ohne Licht	21
Abb. 3.12	Von links nach rechts: Stele klein ohne und mit Licht, Stele groß ohne und mit Licht	21
Abb. 3.13	Stelengrafik mit exemplarischem Routenverlauf	23
Abb. 3.14	links: Stelengrafik mit Umgebungsplan (exemplarisch)	24
Abb. 3.15	mittig: Stelengrafik für einseitige Verwendung (exemplarisch)	24
Abb. 3.16	rechts: Stelengrafik mit geteiltem Routenverlauf (exemplarisch)	24
Abb. 3.17	Einschubtafel exemplarisch	25
Abb. 3.18	Einschubtafel exemplarisch an Beschilderung	25
Abb. 3.19	exemplarische Schilder. Links: Routenverlauf, Mitte und rechts: Auffahrtsschilder	25
Abb. 3.20	exemplarische Schilder. Links: Fahne, Mitte: kleine Schilder, rechts: Banner	26
Abb. 3.21	Infotafeln in zwei Größen	26
Abb. 3.22	Unterstand	27
Abb. 3.23	Unterstand mit unterschiedlichen Bankvarianten	27
Abb. 3.24	Griffelemente. Links: Variante A, Mitte: Variante B einseitig und zweiseitig, rechts: Griff- und Trittelement	28
Abb. 3.25	Bilderrahmen	28
Abb. 3.26	Fahrradbügel	29
Abb. 3.27	Sitzbänke in zwei Breiten und unterschiedlichen Ausführungen	29

Abb. 3.28	Sitzkuben zwei Höhen	30
Abb. 3.29	Mülleimer	30
Abb. 3.30	Uhr	31
Abb. 3.31	Insektenhotel (links) und Nistkasten (rechts)	31
Abb. 3.32	Exemplarische Darstellung Radreparaturstation	32
Abb. 3.33	Exemplarische Darstellung Fahrradzähler	33
Abb. 3.34	Exemplarische Darstellung Schließfächer mit Lademöglichkeit	33
Abb. 3.35	Exemplarische Darstellung Trinkwasserspender	34
Abb. 3.36	Exemplarische Darstellung Windsack	35
Abb. 3.37	iF DESIGN AWARD 2024	35
Abb. 3.38	Visualisierung exemplarischer Rastplatz mit Unterstand und Stele	36
Abb. 3.39	Visualisierung exemplarischer Rastplatz bei Dunkelheit	38
Abb. 3.40	Exemplarische Darstellung Stele	40

Impressum

Gefördert durch die Förderfonds
der Metropolregion Hamburg

Herausgeber:

Metropolregion Hamburg
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
info@metropolregion.hamburg.de
radschnellnetz.de
metropolregion.hamburg.de



metropolregion hamburg

Projektträger:

Kreis Pinneberg
Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn
www.kreis-pinneberg.de

kreis  pinneberg

Ersteller:

andré stocker design
Frankfurter Str. 151D, 63303 Dreieich
www.andre-stocker.de
kontakt@andre-stocker.de

 andré stocker design

Titelfoto:

© StefanSchuetz.com, Montage durch andré stocker design

Bilder und Grafiken:

Alle nicht anders gekennzeichneten Fotos und Grafiken: © andré stocker design

Stand: März 2024