



Dokumentation des Expertenhearings „Wegweisung für den Radverkehr“ der Landeshauptstadt München

14. Oktober 2005

Festsaal des Alten Rathauses

Impressum

Veranstalter

Landeshauptstadt München
Direktorium - Büro 3. Bürgermeister
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
www.muenchen.de

Konzeption, Durchführung, Moderation

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)
Deliusstraße 2
52064 Aachen
www.svk-kaulen.de

Druck

Landeshauptstadt München
Juni 2006

Inhalt

Seite

Anlass für das Expertenhearing „Wegweisung für den Radverkehr“ der Landeshauptstadt München	1
------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Programm des Expertenhearing

9.30 Uhr	Begrüßung/Einführung in das Thema, <i>Bürgermeister Hep Monatzeder</i>	3
9.40-11.15 Uhr	Expertenvorträge	
9.40 Uhr	Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt München, <i>Stadtdirektor Karl Höferle, Baureferat der Landeshauptstadt München</i>	5
10.00 Uhr	Bedeutung der Wegweisung in der Radverkehrsförderung: Das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, <i>Dankmar Alrutz, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Leiter des Arbeitsausschusses "Anlagen des Fußgänger- und Radver- kehrs"</i>	7
10.30 Uhr	Entwurf eines Wegweisungskonzepts für die Landeshauptstadt München, <i>Prof. Dr. Heiner Erke</i>	11
11.15 Uhr	Kaffeepause	
11.45-15.30 Uhr	Moderierte Expertendiskussion mit den Diskutanten <i>Dankmar Alrutz, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Leiter des Arbeitsausschusses "Anlagen des Fußgänger- und Radver- kehrs"</i> <i>Hans-Dieter Berg, Oberste Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern</i> <i>Prof. Dr. Heiner Erke</i> <i>Karl Höferle, Baureferat der Landeshauptstadt München</i> <i>Nikolaus Gradl, Stadtratsmitglied Landeshauptstadt München</i> <i>Peter London, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein- Westfalen</i> <i>Jens Mühlhaus, Stadtratsmitglied Landeshauptstadt München</i> <i>Johann-Georg Sandmeier, Baureferat der Landeshauptstadt München</i> <i>Wolfgang Slama, ADFC Landesverband Bayern</i> <i>Walter Zöller, Stadtratsmitglied Landeshauptstadt München</i>	22
	Themenblöcke der Expertendiskussion	
11.45 Uhr	Themenblock 1: Wo wollen wir hin? - Potenziale der Fahrradwegweisung in München, <i>Impulsreferat: Wolfgang Slama, ADFC Landesverband Bayern</i>	23

13.00 Uhr	Mittagspause	
14.00 Uhr	Themenblock 2: Wie soll er aussehen? - Der Wegweiser der Landeshauptstadt München, <i>Impulsreferat: Hans-Dieter Berg, Oberste Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern</i>	29
14.45 Uhr	Themenblock 3: Was ist zu tun? - Von der Planung bis zur Wartung, <i>Impulsreferat: Peter London, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen</i>	35
15.30 Uhr	Resümee, <i>Ralf Kaulen, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen</i>	40
15.50 Uhr	Schlusswort, <i>Bürgermeister Hep Monatzeder</i>	
16.00 Uhr	Ende der Veranstaltung	
	<i>Moderation: Ralf Kaulen, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen</i>	
	Wegweisungssysteme	42
	Impressionen	43
	Teilnehmerliste	45
	Pressestimmen	47

Anlass für das Expertenhearing „Wegweisung für den Radverkehr“ der Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München verfolgt seit vielen Jahren intensiv und erfolgreich das Ziel, den Radverkehrsanteil am modal split zu erhöhen. Dieses Ziel verfolgt sie durch die Umsetzung der vier Säulen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation als Basis für eine umfassende Förderung des Radverkehrs.

In den zum Thema Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt München existenten Foren

- Arbeitskreis Radverkehr und
- Inzell-Initiative

wurden bereits Lösungsansätze für einen umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr erarbeitet. Die Belange des Radverkehrs fanden in ihnen integrierte Beachtung.

Zwischenzeitlich hat eine weitere Befassung im Inzell-Arbeitskreis (Inzell VI) stattgefunden. Dort wurde das weitere Vorgehen bereits grundsätzlich beschlossen.

Um die Wegweisung im Radverkehrsnetz zu vereinheitlichen und weiter zu verbessern, wurde der Verkehrspsychologe Prof. Dr. Heiner Erke gemeinsam mit der SIAT Infrastruktur GmbH beauftragt, ein Wegweisungskonzept für den Radverkehr mit einer auf München abgestimmten Systematik zu erstellen. Dieses inzwischen vorliegende Gutachten nahm die Landeshauptstadt München zum Anlass, am 14.10.2005 Fachleute aus ganz Deutschland zu einem Expertenhearing „Wegweisung für den Radverkehr“ einzuladen. Ziel war es, mit Hilfe der fachlichen Diskussion über das vorgeschlagene System mit Experten unterschiedlichen regionalen und inhaltlichen Bezuges, eine für München optimale Systematik abzuleiten.

Für das Münchner Fahrradnetz liegt ein Grobkonzept zur Wegweisungsbeschilderung vor. Bis zur Konferenz Velo-city 2007 soll dieses auf Grundlage des Expertenhearings weiterentwickelt und an Referenzrouten umgesetzt sein.

Wichtige Impulse zur Analyse und Bewertung des durch Prof. Dr. Heiner Erke vorgestellten Systems leisteten die Erfahrungsberichte und Einschätzungen der zahlreichen deutschlandweit mit dem Thema Radwegweisung befassten anwesenden Experten sowie die Beiträge der anwesenden Akteure aus dem Münchner Stadtrat und der Verwaltung.

Darüber hinaus waren die Chancen, die in einer vermehrten Nutzung des Fahrrads liegen, Gegenstand der Diskussion und Bestandteil des interdisziplinären Erfahrungsaustausches. Übergeordnetes Ziel des Expertenhearings war es somit auch, neue Allianzen zur Förderung des Radverkehrs in München zu bilden.

Die sich an die Impulsreferate anschließenden Diskussionen verliefen angeregt und kreativ und beleuchteten die Bedürfnisse des Radverkehrs aus den unterschiedlichen Perspektiven der zahlreichen Teilnehmer aus Industrie und Wirtschaft, Politik und Verwaltung.

Ergebnis der Veranstaltung waren richtungweisende Aussagen über die zukünftig in der Landeshauptstadt angestrebten Standards für die Radverkehrswegweisung.

Diese Ergebnisse werden in der vorliegenden Dokumentation zusammengefasst. Sie sollen die Grundlage für die zukünftigen Arbeiten an einem Wegweisungssystem für den Radverkehr in München bilden und durch die Förderung des Radfahrens als selbstverständlicher Baustein des Münchner Mobilitätssystems einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der allgemeinen Mobilität in München leisten.

Grußwort des Bürgermeisters

München trägt heute zu Recht das Attribut „Fahrradfreundliche Großstadt“. Aber wer mich kennt weiß, dass uns das noch nicht reicht.

Die Landeshauptstadt München engagiert sich seit 1993 intensiv für die Förderung des Fahrradverkehrs. Damals erteilte der Münchner Stadtrat den politischen Auftrag zur Förderung des Radverkehrs und richtete eine "Radwegpauschale" in Höhe von 2 Millionen Euro pro Jahr ein. Allein in den letzten 13 Jahren hat die Landeshauptstadt circa 35 Millionen Euro in den Bau von Radverkehrsinfrastruktur und Serviceeinrichtungen investiert. Dies beinhaltet auch intensive Informations- und Kommunikationskampagnen für den Radverkehr.



Heute beträgt der Radverkehrsanteil in München rund 10 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen. Das ist für deutsche Millionenstädte ein Spitzenwert. Aufschlussreich ist auch der Vergleich mit internationalen Fahrradstädten wie Amsterdam und fahrradfreundlichen deutschen Groß- oder Mittelstädten wie Erlangen, Münster oder Troisdorf. Hier zeigen sich für München noch erhebliche, bisher noch nicht ausgeschöpfte Potentiale der Radverkehrsförderung.

Die Münchner Verkehrspolitik steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Eines der Hauptanliegen ist es, eine stadtverträgliche Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer dauerhaft zu sichern. Dabei kommt dem Radverkehr ein zentraler Stellenwert zu. Vor allem im Binnenverkehr strebt die Landeshauptstadt München eine deutliche Steigerung des Radverkehrs an. Politisch formuliertes Ziel ist es, bis 2015 den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen um 50 Prozent zu erhöhen. Das bedeutet eine Steigerung des Radverkehrs von heute 10 Prozent auf künftig 15 Prozent.

Zur Realisierung dieses Ziels sind vielfältige Einzelmaßnahmen geplant, von denen zahlreiche heute schon umgesetzt sind. Ein Baustein des Maßnahmenpakets ist die „Wegweisung für den Radverkehr“. Sie existiert auf einzelnen Radlrouten in München schon seit vielen Jahre und entspricht heute nicht mehr dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik. Unser Anliegen ist eine ganzheitliche Förderung des Radverkehrs. Dies beinhaltet auch ein verbessertes und vereinheitlichtes Wegweisungssystem für den Radverkehr in München.

Die Landeshauptstadt München hat deshalb den Verkehrspsychologen Prof. Dr. Heiner Erke beauftragt, ein Wegweisungskonzept für den Radverkehr mit einer auf die Stadt München abgestimmten Systematik zu erstellen. Das Ergebnis dieser Arbeit liegt nun vor und wird im Rahmen dieses Expertenhearings „Wegweisung für den Radverkehr“ vorgestellt.

Ich freue mich, dass die verschiedenen Referenten unserer Einladung gefolgt sind, um uns von ihren Erfahrungen mit wegweisender Beschilderung für den Radverkehr zu berichten und gemeinsam mit uns die vorliegende erarbeitete Systematik des Wegweisungssystems für den Radverkehr in München zu diskutieren.

Es freut mich ebenfalls, dass an diesem Expertenhearing neben den internen auch eine so große Anzahl externer Fachleute in Podium und Auditorium mitwirkt. Unser Ziel ist es, gemeinsam den besten Weg einer Wegweisung des Radverkehrs für die Radlerinnen und Radler in München zu entwickeln. In diesem Sinne wünsche ich uns eine sehr gute und sehr ergebnisreiche Diskussion.

Ihr

A handwritten signature in black ink, which reads "Heiko Maatz". The signature is written in a cursive, slightly stylized script.

Heiko Maatzeder
Bürgermeister der Landeshauptstadt München

Expertenvorträge

Karl Höferle,

Baureferat der Landeshauptstadt München

1/2



Landeshauptstadt München

Baureferat Tiefbau

Karl Höferle

Friedenstraße 40

81660 München

Tel. 089/233-61000

karl.hoeflerle@muenchen.de

Landeshauptstadt München Baureferat

Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt München

Karl Höferle

Landeshauptstadt München Baureferat

Radverkehrsförderung in München

Elemente der Radverkehrsförderung

- Von der Förderung der Infrastruktur zum Radverkehr als System
- Besonderheiten des Verkehrs in Großstädten

Landeshauptstadt München Baureferat

Radverkehrsförderung in München

Infrastruktur

- Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R)
- Realisierungsnetz
- Fahrrad-Stellplatzkonzept
- Bebauungspläne
- Koordinierung von Maßnahmen

VEP-R 2002 - Rahmenvorgabe Realisierungsnetz 2005

Landeshauptstadt München Baureferat

Radverkehrsförderung in München

Radverkehr als System in München

- Infrastruktur
- Verknüpfung mit dem ÖPNV
- Wegweisung
- Öffentlichkeitsarbeit, Information und Aktionen
- Verleih- und Servicekonzepte

<http://www.muenchen.de/radnetz>

Karl Höferle,

Baureferat der Landeshauptstadt München

2/2

Radverkehrsförderung in München 

Infrastruktur - Inzell V

Eine Initiative von BMW und der Landeshauptstadt München

Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs:

- Wegweisung für den Radverkehr
- Radroutenringe
- Stellplatzversorgung



Radverkehrsförderung in München 

Wegweisungssystem für Großstädte

- Entwicklung: Prof. Dr. Erke und SIAT Infrastruktur GmbH
- Finanzierung: BMW
- Beauftragung: BMW und Baureferat Landeshauptstadt München und Projektleitung



112 km Hauptrouen und rd. 160 km Freizeitrouen sind derzeit beschildert

Radverkehrsförderung in München 



Vielen Dank für Ihr Interesse

Dankmar Alrutz,

Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Hannover /

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

1/4



Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV)

Dankmar Alrutz

Große Barlinge 72a

30171 Hannover

Tel. 0511-808037

Fax 0511-804637

pgv@pgv-hannover.de

PGV
///

**Bedeutung der Wegweisung in der Radverkehrsförderung:
Das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr**

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover (PGV)

Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 05 11 / 80 80 37
Fax: 05 11 / 80 46 37
Email: pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005

PGV
///

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr

**PGV -
wegweisend für den Radverkehr**

Referenzen

PGV
///

Referenzen

- Leitung FGSV-Ausschuss Rad- und Fußgängerverkehr
- Mitbearbeitung FGSV-Merkblatt zur Radverkehrswegweisung 1998
- Wegweisungsplanungen für
 - Länder und touristische Regionen
 - Städte und Landkreise
- Konzeption – Standortplanung – Dokumentation – Bauüberwachung
- Entwicklung einer digitalen Wegweisungslogistik

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 2

PGV
///

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr

Themen

- Ausgangslage 90iger Jahre
- FGSV-Merkblatt: Ziele und Grundzüge
- Wegweisertypen und Gestaltungshinweise
- Beispiele
- Arbeitsschritte bei der Wegweisungsplanung
- Zielsystem
- Dokumentation der Wegweisung
- Fazit

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 3

PGV
///

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr

Ausgangslage 90iger Jahre
Bunte Vielfalt und Wildwuchs

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 4

Dankmar Alrutz,
Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Hannover /
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

2/4

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Ausgangslage der 90iger Jahre

Bunte Vielfalt und Wildwuchs



Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 5

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Probleme:

- Fehlende Kontinuität
- Brüche an Zuständigkeitsgrenzen
- Keine Verklammerung Alltags- und Freizeitwegweisung
- Nicht aufeinander abgestimmte historisch gewachsene Ausschilderungen
- Ungeeignete Ausbildungen der Wegweisung
- Unzureichende Unterhaltung



Geradeaus??

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 6

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Bedeutung der Wegweisung



- Orientierung
- Lenkung und Bündelung
- Information
- Marketing im Radtourismus
- Öffentlichkeitsarbeit

Eine gute Wegweisung ist ein **Markenzeichen** für ein attraktives Radverkehrsnetz!

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 7

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Ziele FGSV-Merkblatt

- Klar definierte, anforderungsgerechte Standards
- Orientierung an den Regeln der allgemeinen Wegweisung
- Integration von regionaler und städtischer Wegweisung
- Orientierung von Förderbestimmungen an den Standards
- Möglichst bundesweite Vereinheitlichung



Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 8

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Grundzüge der Wegweisung nach FGSV



- Zielorientierte Wegweisung als Basissystem
- Routenorientierte Wegweisung im Regelfall als Zusatzinformation
- Keine Differenzierung nach Alltags- und Freizeitwegweisung
- Wenige Standardelemente mit definierten Gestaltungsvorgaben
- Dokumentation als Voraussetzung zur Pflege

Die Radverkehrswegweisung soll in ganz Deutschland einen weitgehend **einheitlichen Ausbildungsstandard** gewährleisten!

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 9

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Wegweisertypen

Grundregeln zur Standardisierung

- Pro Schild max. 2 Ziele
- Auf ein Schild nur Ziele einer Richtung
- Tabellenwegweiser in aufgelöster Form
- Alle Schilder als Alu-Hohlkasten mit Einschubschiene
- Zielwegweiser mit eingehängten Themenroutenplaketten



Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 10

Dankmar Alrutz,
 Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Hannover /
 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
 3/4

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Anwendungsbereiche der Wegweisertypen

Wegweiser mit Zielangabe	Typ	Standort	Vorteile	Nachteile
Einsatz: - Verzweigung von Fahrradrouten - Querung und Ermündung wichtiger Straßen mit Radverkehr Inhalte: - Zielangabe - Erdbelegangabe - Richtungsangabe - Fahrradpliktogramm	Tabellenwegweiser 	vor den Knoten an allen relevanten Zubehören	- geringer lichter Raum erforderlich - an großen Knoten verwendbar	- bis zu vier Standorte je Knoten erforderlich - Zusatzplakette sind nicht direkt den Richtungsfehlern zuzuordnen
Einsatz: - Zielangabe - Erdbelegangabe - Richtungsangabe - Fahrradpliktogramm	Pfeilwegweiser 	im Knoten von allen Straßen erreichbar	- ein Standort für einen Knoten ausreichend - große, gut sichtbare Wegweiser verwendbar - Routenpliktogramme können als Plaketten eingehängt werden	- höherer Lichtraum erforderlich - Geradeaus-Richtung nur schwer zu erkennen
Einsatz: - Versatz einer Fahrradrouten - zur Bestätigung auf einer Fahrradrouten Inhalte: - Richtungsangabe - Fahrradpliktogramm	Zwischenwegweiser 	vor dem Versatz auch in Einzelfällen im Knoten	- flexibel, d. h. gut auf vorhandenem Platten unterzubringen - standardisierbar - Darstellung versetzter Wegführung möglich	- weniger auffällig, müssen daher stets in Augenschein gebracht werden

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 11

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Größe der Wegweiser

Inhalt	sehr groß	groß	mittel	klein	sehr klein	Verhältnis weiß
Zielangabe	84 mm	70 mm	63 mm	56 mm	49 mm	2/3
Kilometerangabe (vor dem Komma)	84 mm	70 mm	63 mm	56 mm	49 mm	2/3
Kilometerangabe (hinter dem Komma)	60 mm	50 mm	45 mm	40 mm	35 mm	5/7
Fahradpliktogramm	84 x 130 mm	70 x 112 mm	63 x 101 mm	56 x 90 mm	49 x 79 mm	7/7
ISO-Plat	132 x 132 mm	110 x 110 mm	99 x 99 mm	88 x 88 mm	77 x 77 mm	1/1
Mindestabstand der Schrift und Kilometerangabe zum vollflächigen Rad	> 36 mm	> 30 mm	> 27 mm	> 24 mm	> 21 mm	> 2/3
Mindestabstand von ISO-Plat und Fahrradpliktogramm zum vollflächigen Rad	> 24 mm	> 20 mm	> 18 mm	> 16 mm	> 14 mm	> 2/3
Mindestabstand zwischen den Zeilen	> 48 mm	> 40 mm	> 36 mm	> 32 mm	> 28 mm	> 2/3
Mindestabstand zwischen Fahrradpliktogramm und ISO-Plat	> 24 mm	> 20 mm	> 18 mm	> 16 mm	> 14 mm	> 2/3
Bereich mit Zielangabe	260 mm	220 mm	200 mm	180 mm	160 mm	20/100 L
Bereich mit Pfeil- und Fahrradpliktogramm	845 mm	715 mm	650 mm	585 mm	520 mm	65/100 L
Bereich mit Kilometerangabe	195 mm	165 mm	150 mm	135 mm	120 mm	15/100 L
Schildgröße	1.200 mm	1.100 mm	1.000 mm	900 mm	800 mm	100/100 L
Schildbreite	320 mm	270 mm	250 mm	230 mm	200 mm	-
Vollflächiges Rad	-					-
Kontourerhöhung	-					-
* = Höhe der Großbuchstaben über vierfünftel	-					-
** = Schildhöhe	-					-

Pfeilwegweiser

Zwischenwegweiser

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 12

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Beispiele ☺

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 13

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Beispiele ☹

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 14

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Arbeitsschritte bei der Wegweisungsplanung

1. Wegweisungsnetz und Schnittstellen
2. Zielsystem
3. Standortplanung
4. Festlegung der Wegweiserinhalte für jedes Schild
5. Dokumentation der geplanten Wegweisung
6. Umsetzung, Kontrolle

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 15

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Festlegung des Zielsystems

- Erstellung eines Zielkataloges
- Ziele außerhalb des Planungsraumes
- Genaue Bezeichnung der Ziele
- Umgang mit vorhandener Wegweisung
- Hierarchisierung der Ziele

→ Begrenzte Zielauswahl zur besseren Nachvollziehbarkeit und Verringern des Beschilderungsaufwandes

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 16

Dankmar Alrutz,
 Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Hannover /
 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
 4/4

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Beispiel Lübeck

Zielsystem
 Route HL 07
 Landesweite Route Lübeck - Ratzeburg

Startpunkt: Mühlenortplatz
 Endpunkt: St. Hubertus (Stadtgrenze)
 Länge: 4,7 km

Zielkategorie	stadtaußenwärts	stadteinwärts
HAUPTZIEL	Ratzeburg	(HL-) Zentrum
Unterziel	Hochschulstadteil (über HL 07 I)	St. Hubertus
	Unstadek	Unstadek
	St. Hubertus	Groß Grönau
Absweg	St. St. Jürgen	Markt (HL 06 I / HL 06 II)
	Ausstellungspark	Weseler / Eintracht (HL 24 Z)
	Blankenau	

HANSESTADT LÜBECK
 Wegweisungskonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr
 ROUTEN- UND BESCHLÜSSIGUNGSKONZEPT
 Route HL 07 (Mühlenort - Groß Grönau - Ratzeburg)
 12/2004

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 17

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Beispiel Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg
 Route 7
 City - Wandbek Markt - Rathaus - (Binnenalster)

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 18

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Beispiel Radtouristische Route

● Hauptziel
 ○ Unterziel
 ● Ziel im Nebenbereich

Saale-Radwanderweg Zielkonzept

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 19

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Standortplanung vor Ort

- Befahrung der Routen mit dem Rad
- Festlegung der genauen Standorte mit GPS
- Bestimmung der Art der Wegweiser
- Fotodokumentation des (neuen) Standortes

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 20

FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr **PGV**

Wegweiskataster

Grundlage für

- Ausschreibung
- Herstellung
- Aufstellung
- Fortschreibung
- Pflege

Tagung „Wegweisung für den Radverkehr“ in München, 14.10.2005 Folie 21

Prof. Dr. Heiner Erke

1/10 (Auszug)



Prof. Dr. Dipl.-Psych.

Heiner Erke

Winzererstraße 121

80797 München

Tel. 089/30759360

Fax 089/30759361

heiner.erke@t-online.de

Entwicklung eines Wegweisungssystems
für das Radfahren in München
Netz, Zielführung und Routen
Grundlagen und Musterstrecken

Prof. Dr. Heiner Erke
mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum
Mitarbeit
Dipl.-Ing. Astrid Bichler, Dipl.-Ing. Jutta Binder und Fabian Martin



Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Baureferat T1/S, Abteilung Straßenplanung und -bau

München, 14. 10. 2005

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 1

Entwicklung eines Wegweisungssystems
für das Radfahren in München
Grundlagen und Musterstrecken

Inhalt

- 1 Aufgabenstellung
- 2 Infrastruktur
- 3 Netzstruktur: Freizeitwege und Radial-Ring-System
- 4 Führung überregionaler Routensysteme
- 5 Zielsysteme und Zielführung
- 6 Gestaltung der wegweisenden Beschilderung
- 7 Informationstafeln in touristischen Bereichen
- 8 Musterstrecken

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 2

1 Aufgabenstellung |01

(1) Ausgangslage

- „Entwicklung eines Wegweisungssystems für das Radfahren in München“, Stand 14. 12. 2004.
Im Auftrage der BMW Group
Bestellnummer 2 027 972
und in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München.
- Einbettung in die **Inzell-Initiative**
- Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr, **VEP-R**.

(2) Leitziele

- **Grundlagen** erarbeiten für den Einsatz des neuen Systems auf ausgewählten Musterstrecken entwickeln.
- **Bedürfnisse einer Großstadt** mit ihrer verdichteten innerstädtischen Verkehrsstruktur sowie ihren stadträumlichen und stadtgestalterischen Anforderungen berücksichtigen.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 3

2 Infrastruktur |01

Bestand:

- 1.180 km ausgebautes Radwegenetz in München**
 - Fahrbahnen von Straßen und Plätzen
 - ausnahmsweise auch Einbahnstraßen entgegen Fahrtrichtung
 - Fußgängerzonen, mit Einschränkungen
 - Tempo 30-Zonen
 - Verkehrsberuhigte Bereiche
 - Radwege
 - Zeichen 237, Sonderweg Radfahrer
 - Zeichen 240, Gemeinsamer Fuß- und Radweg
 - Zeichen 241, Getrennter Rad- und Fußweg
 - ehemalige Radwege
 - Wege in Grünanlagen.
- 270 km Strecken mit Wegweisung** in zwei Netzen.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 4

Prof. Dr. Heiner Erke

2/10 (Auszug)

3 Netzstruktur: Freizeitwege und Radial-Ring-System |01

3.1 Aufgabe

3.2 Die Freizeitrouten des Kreisverwaltungsreferates

3.3 Das Münchner Radnetz des Baureferates

3.4 Radl-Ringe in und um München

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen SIAT 5

3.1 Aufgabe |01

Die **Freizeitrouten** des **Kreisverwaltungsreferates** und das **Münchner Radnetz** des **Baureferates** werden

- in eine **gemeinsame Struktur** überführt,
- durch eine **einheitliche Wegweisung** erschlossen,
- mit einer individuellen **Kennzeichnung der Wege und Ringe als Netz** verbunden,
- im **Inneren** pragmatisch ergänzt, um touristische oder Freizeitziele zu erschließen,
- nach **Außen** strategisch geändert oder ergänzt, um München mit dem Umland zu vernetzen.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen SIAT 6

3.2 Die Freizeitrouten des Kreisverwaltungsreferates |01

(1) Ausgangslage

- Die **Freizeitrouten** des Kreisverwaltungsreferates, **KVR**, definieren vier komplexe, vielfach verzweigte Routen im „Grünen“:
 - **Band Nymphenburg-Biederstein-Kanal** (heute Route Olympiapark), das die Würm mit der Isar verbindet
 - **Isarradwege** rechts und links der Isar, zu denen weiträumig geführt wird und von denen aus zu anderen Freizeitwegen sowie zu inner- und außerörtlichen Zielen geführt wird
 - **Südband** (heute Route Westpark), das den Würmradweg über den Westpark und Fürstenried mit der Isar verknüpft
 - **Würmradweg**, vom Pasinger Stadtpark bis Karlsfeld.
- Die Freizeitrouten des Kreisverwaltungsreferates
 - bilden ein „Quadrat“ aus Tangenten zur Kernstadt,
 - haben eine eigene, überwiegend zielorientierte Wegweisung, grün auf weißem Grund.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen SIAT 7

3.2 Die Freizeitrouten des Kreisverwaltungsreferates |03

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen SIAT 9

3.2 Die Freizeitrouten des Kreisverwaltungsreferates |04

(2) Folgerung
Die Freizeitrouten des KVR werden durch straff geführte innerstädtische Routen ersetzt

- **Nymphenburgweg**
- **Isarweg(e)**, rechts und links
- **Südweg**
- **Würmweg**.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen SIAT 10

3.3 Das Münchner Radnetz des Baureferates |01

(1) Ausgangslage

- Das Münchner Radnetz des Baureferates:
 - sternförmiges Netz
 - Marienplatz als Mittelpunkt
 - 16 radiale Wege zu Stadtteilen am Rand des Stadtgebietes
 - als „Routen“ bezeichnet, aber über Ziele definiert
 - je ein farbiger Punkt als Symbol für den Weg
 - zielorientierte Wegweisung
 - weitere Führung zu auswärts liegenden Zielen vorbereitet
 - zwei Ringe: „Innerer Radlring“ „Äußerer Radlring“.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen SIAT 11

Prof. Dr. Heiner Erke

3/10 (Auszug)

3.3 Das Münchner Radnetz des Baureferates |02

Radialwege und Ringe

Äußerer Radring
Innerer Radring

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 12

3.3 Das Münchner Radnetz des Baureferates |03

Zwei Hauptrouten
• Marienplatz – Großhadern
• Marienplatz – Fürstenried

Start am Marienplatz

Schildformat 200 x 300 mm
Schriftgröße h = 21 mm
10 mm

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 13

3.3 Das Münchner Radnetz des Baureferates |05

(2) Folgerungen

Das **Münchner Radnetz** des Baureferates:

- **Grundlage** für das neue Netz
- „**Marienplatz**“ als zentrales Hauptziel
- **Führung der radialen Wege**
 - zu wichtigen erreichbaren Hauptzielen und Unterzielen außerhalb der Landeshauptstadt
 - zu Stadtteilen und Verteiler-Punkten als weiteren Unterzielen
 - zu Zielen im Nahbereich
- „**Innerer Radring**“ sofort
- „**Äußerer Radring**“ als Option.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 15

3.4 Radl-Ringe in und um München |01

(1) Systematik der Ringe

München hat **drei Radlringe**:

- **Innerer Radring**
- **Äußerer Radring**
- Der im Mai 2005 eingeführte **RadlRing München** führt als Teil des Bayernnetzes für Radler außerhalb der Stadtgrenze um München herum:
 - eigenes Symbol
 - mit dem Münchner Wegweisungsnetz verknüpft
 - konzeptionell und sprachlich leicht mit dem innerhalb Münchens verlaufenden Äußeren Radring zu verwechseln.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 16

3.4 Radl-Ringe in und um München |03

(2) Folgerungen

- Der **Innere Radlring**
 - ist hinsichtlich Infrastruktur und Führung definiert
 - wird als Musterstrecke bearbeitet.
- Der **Äußere Radlring**
 - wird in der weiteren Planung beibehalten
 - wird hinsichtlich der Ergänzung der Infrastruktur weiter verfolgt
 - wird hinsichtlich Verknüpfung der Radialen, Zielführung und Erschließung peripherer Gebiete teilweise durch die konzipierten innerstädtischen Routen vorläufig ersetzt.
- Der **RadlRing München**
 - wird als Bestandteil des Bayernnetzes für Radler integriert
 - wird mit der Fortführung der Radialen nach außen mit dem Münchner Netz verknüpft.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 18

4 Führung überregionaler Routensysteme |01

- 4.1 Aufgabe
- 4.2 Das Bayernnetz für Radler
- 4.3 Der M-Wasserweg
- 4.4 Der Münchner Jakobsweg (München – Lindau)
- 4.5 Die Via Bavarica Tyrolensis
- 4.6 Mountainbikerouten

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen 19

Prof. Dr. Heiner Erke

4/10 (Auszug)

4.1 Aufgabe |01

Es wird geprüft,

- welche überregionalen Routen innerhalb der Stadt München angeboten werden können und sollen
- welche Routen in welcher Form als Gäste geführt werden
- wie die Führung anderer Routen unterstützt werden kann
- wie die Führung der Routen in die zielorientierte wegweisende Beschilderung aufgenommen wird.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  20

4.2 Das Bayernnetz für Radler |01

(1) Ausgangslage

Das **Bayernnetz für Radler** wird im Stadtgebiet und in der Umgebung mit fünf Routen geführt:

- „**Isarradweg**“ von Schamitz zur Isarmündung
- „**Panoramaweg Isar-Inn**“ vom Deutschen Museum nach Wasserburg
- „**Mangfall-Radweg**“ vom Deutschen Museum gemeinsam mit dem Panoramaweg Isar-Inn bis zum Ostpark, dann abzweigend nach Rosenheim
- „**Ammersee-Radweg**“ vom Deutschen Museum nach Landsberg
- „**RadlRing München**“.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  21

4.2 Das Bayernnetz für Radler |03



Panoramaweg Isar-Inn: Startinformation

Panoramaweg Isar-Inn: Führung als „Gast“ im Münchner Radnetz

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  23

4.2 Das Bayernnetz für Radler |04

(2) Einschätzung:

- Die Touristischen Routen des Bayernnetzes für Radler
 - sind überregional bedeutsam
 - werden außerhalb der Stadt geführt
 - führen überwiegend Ortsunkundige.

(3) Empfehlung:

- Das Bayernnetz für Radler wird mit seinen Routen als „Gast“ im Wegweisungssystem der Landeshauptstadt München durchgängig geführt.
- Der RadlRing München wird über die Radialen mit dem Münchner Radnetz verknüpft.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  24

4.3 Der M-Wasserweg |02



Informationstafel und thematisches Wegezeichen

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  26

4.3 Der M-Wasserweg |03

(2) Einschätzung:

Die Stadtwerke München bieten mit dem **M-Wasserweg** eine Route an, die am Deutschen Museum startet, an der Isar entlang nach Süden zum Kraftwerk an der Marienklauenbrücke führt und die Stadt in Harlaching in Richtung Tegernsee verlässt.

Der Weg ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Stadtwerke München. Der Weg erschließt durch eine Broschüre mit gut nutzbaren Plänen und Informationstafeln vor Ort zahlreiche Themen rund um das Thema Wasser.

(3) Empfehlung:

Der M-Wasserweg ist **autark**. Es ist nicht notwendig, ihn als „Gast“ zu führen. Die Führung des Weges wird durch eine Abstimmung der Zielführung punktuell unterstützt.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  27

Prof. Dr. Heiner Erke

5/10 (Auszug)

4.4 Der Münchner Jakobsweg (München – Lindau) |01



(1) Einschätzung
Der **Münchner Jakobsweg** wurde 2003 eingeweiht und führt von München nach Lindau, dann weiter über Genf nach Santiago de Compostela. Er startet am Marienplatz, führt durch das Tal zur Isar und folgt ihr nach Süden.

(2) Empfehlung
Der Jakobsweg wendet sich an wenige spezielle Nutzer, ist in der Information autark und wird nicht als „Gast“ geführt. Die Führung wird durch einen Hinweis am Start unterstützt.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  28

4.5 Die Via Bavarica Tyrolensis |01



(1) Einschätzung
Die **Via Bavarica Tyrolensis** ist ein aus der EU Gemeinschaftsinitiative INTERREG III A gefördertes bayerisch-österreichisches Projekt. Der Weg führt vom Deutschen Museum in München an der Isar entlang nach Süden bis zur Großhesseloher Brücke, teilt sich dort und verlässt das Stadtgebiet. Auf zwei Wegen, an der Isar entlang bzw. über den Tegernsee, führt die Route zum Achensee und endet in Jenbach am Inn.

(2) Empfehlung
Die Via Bavarica Tyrolensis ist in den Informationen autark und wird nicht als „Gast“ geführt. Die Führung wird am Start sowie beim Verlassen und Erreichen des Stadtgebietes unterstützt.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  29

4.6 Mountainbikerouten |01



Empfehlung:
Mountainbikerouten werden im Stadtgebiet von München nicht eingerichtet.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  30

5 Zielsysteme und Zielführung |01

5.1 Ziele für den Radverkehr
5.2 Begrenzung der Ziele
5.3 Zielführung in München

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  31

5.1 Ziele für den Radverkehr |01

(1) Flächenhafte Ziele, meist Hauptziele

- Orte und Ortsteile
 - Zentrum (Marienplatz), Stadtteilzentren
 - Konzentrationen von Arbeitsplätzen
 - Stadtbezirke, größere Stadtbezirksteile
 - Gewerbegebiete
- Grünflächen: Parks, Forstgebiete, Nah-Erholungsgebiete
- Flüsse, Seen
- Großeinrichtungen des Handels: Einkaufszentren, Einzelhandels-Schwerpunkte
- Großeinrichtungen der Freizeit: Olympiapark
- Ziele außerhalb des Planungsraumes:
 - Fernziele, z.B. Starnberg
 - zentrale und direkt benachbarte Orte, z.B. Neuried
 - Freizeitziele, z.B. Forstenrieder Park

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  32

5.1 Ziele für den Radverkehr |02

(2) Punktuelle Ziele, meist Unter- oder Nahziele

- Bahnhöfe, Bike&Ride-Stationen, ÖPNV-Haltestellen
- Plätze: Marienplatz, Odeonsplatz, Sendlinger Tor
- touristische und kulturelle Ziele:
 - Deutsches Museum, Museumsinsel, Verkehrszentrum, Flugwerft
 - Alte, Neue Pinakothek, Pinakothek der Moderne
 - Allianz Arena, BMW Welt
 - Kirchen, Schlösser, Residenz
 - Olympiastadion
 - Theresienwiese
- Bildungseinrichtungen: Hochschulen, Fachhochschulen, Schulen
- Freizeit- und Sporteinrichtungen: Bäder, Sportstätten, Veranstaltungszentren
- Ämter mit starkem Publikumsverkehr
- Übergabepunkte an Fahrradrouten außerhalb: Anbindungspunkte zu umgebenden Netzen und Freizeitverbindungen.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  33

Prof. Dr. Heiner Erke

6/10 (Auszug)

5.2 Begrenzung der Ziele |03

(1) Ausgangslage
Das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998“ empfiehlt eine **Begrenzung der Zahl der Ziele**, die in die Wegweisung aufgenommen werden, auf **zwei je Richtung**.

(2) Problem
Mit der Entscheidung, Routen in der Wegweisung zu führen, ergibt sich der Bedarf für drei Zeilen in einem Richtungselement.

(3) Empfehlungen

- Die Zahl der Ziele wird auf **drei je Richtung begrenzt**.
- Durch Sammelangaben werden Zielmengen **gebündelt**:
 - „Alle Richtungen“ / Andere Richtungen“
 - „über XYZ (geführtes Ziel/geführte Route)“
 - Unterziele werden sukzessive abgearbeitet.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  36

5.3 Zielführung in München |01

Für die **Auswahl und Führung der Ziele** gilt:

- Grundsätzlich werden als Haupt- und Unterziele **nur geographische Ziele** geführt
 - Marienplatz
 - Stadtteile
 - Orte außerhalb der Stadt.
- Ausnahmen**, die Stadtteilen gleichwertig sind und erheblichen Publikumsverkehr haben, können als Haupt- oder Unterziele geführt werden
 - Arena
 - Englischer Garten
 - Olympiapark
- Touristische und kulturelle Ziele** mit erheblichem Publikumsverkehr können ausnahmsweise als Ziele im Nahbereich geführt werden.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  37

6 Gestaltung der wegweisenden Beschilderung |01

6.1 Aufgabe
Vorab ...
6.2 Farbe
6.3 Symbol Fahrrad
6.4 Symbol und Gliederung „Innerer Radlring“
... und dann:
6.5 Wegweisertypen
6.6 Symbole in der wegweisenden Beschilderung
6.7 Symbole für Fahrradrouten
6.8 Einsatz und Aufstellung der Wegweisertypen

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  40

6.1 Aufgabe |01

Die wegweisende Beschilderung soll unter den Bedingungen einer Großstadt

- die vorhandene **Infrastruktur** optimal erschließen
- offen sein für die Beschilderung der **weiter ausgebauten Infrastruktur**
- die unterschiedlichen Arten des **Bedarfs** bedienen
- einen positiven Beitrag zur **Lenkung, Regelung und Sicherung** des Radverkehrs leisten
- München** mit dem **Umland** und das Umland mit München vernetzen
- zum Radfahren als Komponente einer nachhaltigen Mobilität **motivieren**
- mit dem **Bestand** in München vereinbar sein
- mit **anderen Netzen** verknüpfbar sein
- schrittweise** umzusetzen sein.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  41

6.2 Farbe |01

(1) Ausgangslage
Das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998“ empfiehlt:

- Die Grundfarbe der Schildtafel ist weiß.
- Als Regelfarbe für die Schrift wird rot vorgeschlagen.
- In Regionen, wo bereits Wegweisungssysteme bestehen, die schwarz oder grün als Schriftfarbe benutzen, kann dies beibehalten werden.
- Die Fahrradwegweisung soll in der Farbgebung innerhalb einer Region gleich sein.
- Es ist anzustreben, in den einzelnen Bundesländern einheitliche Schriftfarben zu verwenden.
- Die Schriftfarbe ist bei allen farbigen Elementen auf dem Wegweiser zu verwenden.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  42

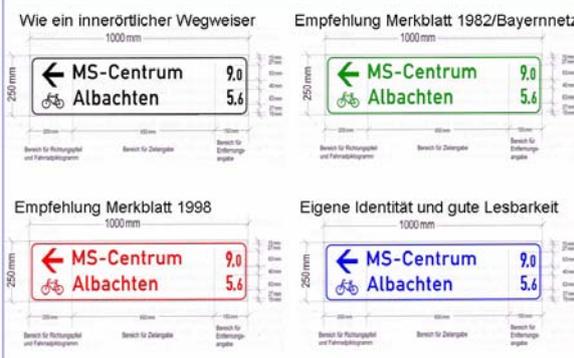
6.2 Farbe |02

Wie ein innerörtlicher Wegweiser

Empfehlung Merkblatt 1982/Bayernnetz

Empfehlung Merkblatt 1998

Eigene Identität und gute Lesbarkeit



Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  43

Prof. Dr. Heiner Erke

7/10 (Auszug)

6.2 Farbe |03

(2) Einschätzung

„Schwarz auf Weiß“ ist dank des maximalen Kontrastes sehr gut lesbar, scheidet aber wegen der Gefahr der Verwechslung mit der innerörtlichen Wegweisung für den Kraftfahrzeugverkehr aus.

„Grün auf Weiß“ ist schwächer im Kontrast, nimmt die Tradition der ersten Generation von Radverkehrswegweisung auf, entspricht der Farbstellung der „Freizeitrouten“ und den Empfehlungen zum Bayernnetz für Radler.

„Rot auf Weiß“ wird im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998“ empfohlen. Rot steht für Gefahr sowie Ge- und Verbot – und ist sehr auffällig.

„Blau auf Weiß“ ist sehr gut lesbar und erlaubt eine überzeugende lokale bzw. regionale Variante.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 44

6.2 Farbe |04

(3) Empfehlung

„Blau auf Weiß“ führt

- mit gutem Kontrast
- sehr gut lesbar
- eindeutig
- überzeugend mit bayerischer Identität.



Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 45

6.3 Symbol Fahrrad |01

(1) Ausgangslage

Das Fahrradpiktogramm im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998“ folgt der Darstellung in den Verkehrszeichen der StVO: ein Herrenrad.



... und das Münchner Radl.



Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 46

6.5 Wegweisertypen |01

(1) Ausgangslage: Das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998“ arbeitet mit zwei Wegweisertypen: **Pfeilwegweiser** mit integriertem Pfeil **Tabellenwegweiser**



Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 52

6.5 Wegweisertypen |02

Das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998“ arbeitet zusätzlich mit **Zwischenwegweisern** ... in unterschiedlichen Formaten ... bei komplexer Wegführung



StVO, Zeichen 442, Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 53

6.5 Wegweisertypen |12

(2) Probleme

- Die im Merkblatt empfohlenen großformatigen Pfeil- und Tabellenwegweiser sind in der Stadt aus Platzgründen und mit Blick auf die Gestaltung des Öffentlichen Raumes kaum einsetzbar.
- In Grünanlagen, aber auch im Freiland, sind die Wegweiser in der vorgesehenen Größe meist nicht erforderlich.
- Pfeil- und Tabellenwegweiser sind in der Gestaltung sehr unterschiedlich.
- Der Zwischenwegweiser entspricht in seiner Gestaltung nur dem Tabellenwegweiser.
- Der Zwischenwegweiser wird auch als Wegweiser für Ziele und Routen genutzt, wird seiner Aufgabe aber nicht voll gerecht.
- Die Führung von Routen ist in allen Wegweisertypen nur sehr eingeschränkt möglich. Kontinuität ist nur bedingt gegeben.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 63

Prof. Dr. Heiner Erke

8/10 (Auszug)

6.5 Wegweisertypen |13

**(2) Empfehlung:
Zwei Wegweisertypen**

- **Grundform**
- als Pfeilwegweiser
- als Tabellenwegweiser
- für zwei Ziele
- für drei Ziele
- in einheitlicher Gestaltung.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 64

6.5 Wegweisertypen |14

Grundform: Pfeilwegweiser und Tabellenwegweiser
Formate, Schriftgrößen und Leseentfernungen

Format in mm	Schriftgröße in mm	Leseentfernung in m nach DIN 1450 gute Lesebedingungen
1.300 x 320	84	25,2
1.100 x 270	70	21,0
1.000 x 250	63*	18,9
900 x 230	56	16,8
800 x 200	49**	14,7
650 x 150**	42 (im Allgäu 40 mm)	12,6
650 x 250 dreizeilig		

*Für das Bayernnetz für Radler ursprünglich empfohlene Schriftgröße
**Für das Bayernnetz für Radler aktuell empfohlene Schriftgröße
***Empfohlenes kleineres Format

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 65

6.5 Wegweisertypen |15

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 66

6.5 Wegweisertypen |16

Grundform mit zwei Zielzeilen Grundform mit drei Zielzeilen

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 67

6.5 Wegweisertypen |17

- **Kompaktform**
- als Wegweiser
- als Zwischenwegweiser
- in einheitlicher und voll mit der Grundform vereinbar Gestaltung.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 68

6.5 Wegweisertypen |18

**Kompaktform:
Wegweiser, Tabellenwegweiser, Zwischenwegweiser**
Formate, Schriftgrößen und Leseentfernungen

Format in mm	Schriftgröße in mm	Leseentfernung in m nach DIN 1450 gute Lesebedingungen
500 x 500	42,0	12,6
500 x 500	35,0	10,5
350 x 350	24,5	7,4
300 x 300*	24,5	7,4
300 x 300*	21,0	6,3
250 x 250	17,5	5,3

* Empfohlenes Format

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 69

Prof. Dr. Heiner Erke

9/10 (Auszug)

6.5 Wegweisertypen |19

Kompaktform mit einem, zwei und drei Zielzeilen

Kompaktform als Zwischenwegweiser

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 70

6.5 Wegweisertypen |21

Kompaktwegweiser als Pfeilwegweiser

Kompaktwegweiser als Tabellenwegweiser

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 72

6.5 Wegweisertypen |22

Kompaktform, - gegebenenfalls ohne Fahrradsymbol

Zu Stationen des Öffentlichen Verkehrs

Zu einem Nahziel

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 73

6.6 Symbole in der wegweisenden Beschilderung |01

(1) Ausgangslage

Das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998“ führt als Ergänzung zu den geografischen Zielangaben und Entfernungsangaben **Symbole** ein:

- Zielpiktogramme
- Symbole für **nicht alltagstaugliche Strecken**
- Hinweisschilder vor **Steigungs- und Gefällestrecken**
- grafische Symbole für **touristische Routen** mit regionalem Corporate Design.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 74

6.6 Symbole in der wegweisenden Beschilderung |02

Merkblatt Bild 5: Beispiele für **Zielpiktogramme**

Obere Reihe: Bike & Ride, Bahnhof, überdachte Abstellanlage, Information

Untere Reihe: Hallenbad, Freibad, Schloss, Jugendherberge (internationales Symbol).

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 75

6.6 Symbole in der wegweisenden Beschilderung |09

(2) Empfehlungen:

- Die in München ausgewiesenen Routen werden in der Regel nicht über „nicht alltagstaugliche Strecken“ geführt.
- Der Hinweis auf eine schlechte Wegstrecke kann mit dem eingeführten **Gefahrzeichen 112** der StVO „**unebene Fahrbahn**“ oder mit einem entsprechenden neutralen Symbol im Wegweiser gegeben werden.
- Die Symbole werden zur Verbesserung der Erkennbarkeit in 9/7 x 9/7 der Schriftgröße ausgeführt.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen **SIAT** 82

Prof. Dr. Heiner Erke

10/10 (Auszug)

6.7 Symbole für Fahrradrouten |06

(2) Empfehlungen

- Symbole für Fahrradrouten werden auf einem **quadratischen Raster** gestaltet.
- Typographische Spielereien (Buckelestour) sind nicht zulässig.
- Es wird immer **nur ein grafisches Symbol** zur Kennzeichnung einer Route eingesetzt.
- Die Symbole für die Fahrradrouten werden möglichst in die Wegweisung **integriert** geführt, gegebenenfalls ergänzt durch den Namen der Route.
- Die **Führung mit farbigen Punkten** für 16 radiale Wege, 4 Routen und zwei Ringe im Stadtgebiet von München überschreitet die Möglichkeiten zur Unterscheidung und wird nicht weiter verfolgt.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  88

6.7 Symbole für Fahrradrouten |07

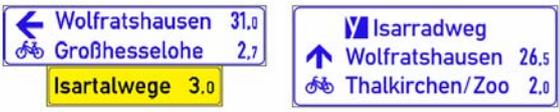
Addiert **Integriert**



Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  89

6.7 Symbole für Fahrradrouten |08

Addiert **Integriert**



Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  90

6.7 Symbole für Fahrradrouten |09

Addiert **Integriert**



Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  91

6.8 Einsatz und Aufstellung der Wegweisertypen |01

Wegweisertypen

(1) Ausgangslage

Das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998“ empfiehlt

- Tabellen- oder Pfeilwegweiser mit Zielangabe für die
 - Verzweigung von Fahrradrouten
 - Querung und Einmündung wichtiger Straßen mit Fahrradverkehr
- Pfeilwegweiser für kleine und übersichtliche Knoten
- Tabellenwegweiser für größere Verkehrsknoten
- Zwischenwegweiser ohne Zielangabe
 - zur Bestätigung auf einer Fahrradroute
 - beim Versatz einer Fahrradroute.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  93

6.8 Einsatz und Aufstellung der Wegweisertypen |02

(2) Empfehlungen

- Im Stadtgebiet werden bevorzugt die Wegweiser der Kompaktform als Tabellenwegweiser eingesetzt.
- Die Wegweiser der Grundform werden an Verkehrsstraßen bevorzugt als Tabellenwegweiser eingesetzt.
- Die Wegweiser der Grundform können an kleinen und übersichtlichen Knoten auch im Sinne von Pfeilwegweisern eingesetzt werden, wenn Missverständnisse ausgeschlossen sind.
- Die Kompaktwegweiser übernehmen durch die ergänzenden Angaben zu Zielen und Routen die Funktion der Zwischenwegweiser.

Prof. Dr. Heiner Erke mit SIAT Infrastruktur, Dipl.-Ing. Andreas Hautum: Grundlagen  94

Pause

Expertendiskussion

Dreiteilige moderierte Expertendiskussion nach je einem einleitenden Impulsreferat



Teilnehmer (von links nach rechts):

Peter London, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW

Hans-Dieter Berg, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern

Wolfgang Slama, ADFC Landesverband Bayern

Dankmar Alrutz, PGV/FGSV

Prof. Dr. Heiner Erke

Johann-Georg Sandmeier, Baureferat Landeshauptstadt München

Karl Höferle, Baureferat Landeshauptstadt München

Jens Mühlhaus, Stadtrat der Landeshauptstadt München, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nikolaus Gradl, Stadtrat der Landeshauptstadt München, SPD

Walter Zöllner, Stadtrat der Landeshauptstadt München, CSU



Moderation:

Ralf Kaulen

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

Deliusstraße 2

52064 Aachen

Tel. 0241/33444

Fax 0241/33445

ralf.kaulen@svk-kaulen.de

Themenblock 1:

Wo wollen wir hin? - Potenziale der Fahrradwegweisung in München

Impulsreferat: Wolfgang Slama,
ADFC Landesverband Bayern
1/2



ADFC Landesverband Bayern e.V.
Wolfgang Slama
Landwehrstraße 16
80336 München
Tel. 089/ 553575
Fax 089/ 5502458
w.slama@adfc-bayern.de

Wolfgang Slama
Geschäftsführer
ADFC Bayern



wo kommen wir her ?



Fahrradwegweisung Holland - 30er Jahre

Fahrradwegweisung Bayern - jüngster Zeit

Expertenhearing - "Wegweisung für den Radverkehr" - LHSt München
14.10.2005 - Wolfgang Slama - ADFC Bayern



wo wollen wir hin?

zu einer einheitlichen Fahrradwegweisung!



auch in Bayern!

Expertenhearing - "Wegweisung für den Radverkehr" - LHSt München
14.10.2005 - Wolfgang Slama - ADFC Bayern



Problem

- "Die an vielen Radwegen vorhandene Fahrradwegweisung ist meist uneinheitlich und beschränkt sich oft auf das Gebiet einer Gemeinde, eines Landkreises oder einer Fremdenverkehrsregion.
- Derartige Grenzen entsprechen nicht den Bedürfnissen der Radfahrer.
- Unterschiedliche Formen, Farben und Inhalte der Fahrradwegweisung sind wenig benutzerfreundlich.

Expertenhearing - "Wegweisung für den Radverkehr" - LHSt München
14.10.2005 - Wolfgang Slama - ADFC Bayern



Wolfgang Slama,

ADFC Landesverband Bayern

2/2

Lösung

Ziel muss es daher sein, die Fahrradwegweisung einheitlich zu gestalten."

Wegweisende
Beschilderung
im

**Bayernnetz®
für Radler**

Oberste Baubehörde
im Bayerischen Staatsministerium des Innern

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Expertenhearing - "Wegweisung für den Radverkehr" - LHS München
14.10.2005 - Wolfgang Slama - ADFC Bayern

Folie 5

fahrradfreundliche Zeichen



erfolgreichste zielgruppenbezogene
Marketingkooperation von Gastbetrieben in
Deutschland.

www.bettundbike.de

- 4260 ADFC zertifizierte fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe in Deutschland.
- davon derzeit 847 Betriebe in Bayern.

Expertenhearing - "Wegweisung für den Radverkehr" - LHS München
14.10.2005 - Wolfgang Slama - ADFC Bayern

Folie 6

einheitliches System

- Gemäß FGSV „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“
- Zielorientiertes Wegweisungssystem
- Fernziele und Nahziele
- Haupt- und Zwischenwegweiser
- Integration touristischer Routen

Expertenhearing - "Wegweisung für den Radverkehr" - LHS München
14.10.2005 - Wolfgang Slama - ADFC Bayern

Folie 7

die Insel



Expertenhearing - "Wegweisung für den Radverkehr" - LHS München
14.10.2005 - Wolfgang Slama - ADFC Bayern

Folie 8

wir warten



München
fahrradfreundlichste
Stadt Deutschlands

Expertenhearing - "Wegweisung für den Radverkehr" - LHS München
14.10.2005 - Wolfgang Slama - ADFC Bayern

Folie 9

Signalwirkung



ADFC Verona Kugleralm 460 15

Im Anschluss: Expertendiskussion Themenblock 1

Themenblock 1:

Wo wollen wir hin? - Potenziale der Fahrradwegweisung in München

Welche Vorteile sind nach Ansicht der politischen Parteien mit der Förderung des Radverkehrs in der Stadt München verbunden?

Die drei anwesenden Parteien, vertreten durch die Stadtratsmitglieder **Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**, **Nikolaus Gradl (SPD)** und **Walter Zöllner (CSU)**, sind sich einig, dass

- das Fahrrad ein platzsparendes Verkehrsmittel ist, das besonders bei dem hohen Verkehrsaufkommen einer Millionenstadt wie München zur Entschärfung der Verkehrsprobleme und der damit verbundenen Nachteile beiträgt.
- das Fahrrad ein Verkehrsmittel ist, das allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen ermöglicht, eigenständig mobil zu sein.
- die Potenziale des Fahrrades als Verkehrsmittel in Alltag und Freizeit für München derzeit noch nicht ausgeschöpft werden und dass es im Sinne eines umweltverträglichen, stadtverträglichen und sozialverträglichen Verkehrs notwendig ist, an der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr in München zu arbeiten.
- Wegweisung für den Radverkehr ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung ist, da mit ihrer Hilfe einheimischen und touristischen Radlern Routen empfohlen werden, auf denen sie sicher, komfortabel und zügig Radfahren können.
- nur durch ein enges Zusammenwirken der vier Säulen der Radverkehrsförderung (Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation) Radverkehr ganzheitlich gefördert wird.

Gibt es Erfahrungswerte aus anderen Städten, wie ein gutes Wegweisungssystem sich auf den Radverkehrsanteil einer Stadt auswirkt?

Dankmar Alrutz (PGV) berichtet, dass Wegweisung für den Radverkehr ein wichtiges Instrument darstellt, um den Radverkehr zu fördern. Umfragen in der Stadt Herford haben gezeigt, dass von den Einwohnern mehrheitlich die dortige Radwegweisung als positives Beispiel der Radverkehrsförderung in ihrer Stadt genannt wurde und zu einem positiven Image des Radfahrens in ihrer Stadt beigetragen hat. Auch das Radverkehrsnetz NRW, das auf einer Gesamtlänge von 13.500 km nach einheitlichem Standard in ganz Nordrhein-Westfalen installiert wurde, hat das Image des Radfahrens in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus nachweislich positiv beeinflusst.

Radverkehrsförderung besteht aus vier Säulen. Welche Bedeutung kommt der Wegweisung zu?

Nach Einschätzung von **Peter London (MBV NRW)** leistet ein gutes Wegweisungssystem einen erheblichen Beitrag zur Imageförderung des Radfahrens, da durch die Bündelung des Radverkehrs auf den ausgewiesenen besonders fahrradfreundlichen (Haupt-)Routen das Gefährdungspotenzial für alle Verkehrsteilnehmer abgebaut und durch den damit verbundenen Imagegewinn zur verstärkten Nutzung des Fahrrades animiert wird.

Wolfgang Slama (ADFC Landesverband Bayern) gibt zu bedenken, dass sich ein Radverkehrsnetz für den Nutzer erst durch die Wegweisung vor Ort manifestiert, da sie auf besonders für den Radverkehr empfehlenswerte Routen hinweist. Die ausschließliche Planung der Infrastruktur fahrradfreundlicher Routen ohne eine entsprechende Information über ihren Verlauf informiert die potenziellen Nutzer noch nicht ausreichend. Das Prinzip der Kontinuität in Inhalt und Gestaltung der Wegweisung und ihre Abstimmung zwischen Stadt und Umland sind wichtige Voraussetzungen für ein durchgängig sicher und komfortabel nutzbares Wegweisungssystem. In-sellösungen sind in diesem Zusammenhang nicht zielführend. Der Runde Tisch Radverkehr arbeitet daher auf Landesebene interdisziplinär an der Verdichtung der Radverkehrsnetze, schreibt einzuhaltende Qualitätsstandards fest und entwickelt entsprechende Kommunikationsstrukturen.

Nach Ansicht von **Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)** trägt Radfahren erheblich zur besseren Orientierung in einer Stadt bei, da die Umwelt durch den Radler intensiver wahrgenommen wird. Es ist notwendig, das Image des Fahrrades als sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltagsverkehr geeignetes Verkehrsmittel weiter zu betonen und ein Umdenken im Mobilitätsverhalten der Einwohner einzuleiten. In diesem Zusammenhang bedarf auch das derzeitige Wegweisungssystem der Landeshauptstadt München dringend einer Überarbeitung mit deutlicher Berücksichtigung der Belange des Alltagsradverkehrs. Durch die INZELL-Initiative der Landeshauptstadt München in Kooperation mit BMW wurde bereits ein wichtigen Schritt eingeleitet, um das Fahrrad gegenüber dem motorisierten Verkehr zu stärken und seine Qualitäten für den Alltagsverkehr herauszuarbeiten.

Welche Ziele sollen durch die Wegweisung für den Radverkehr in München ausgewiesen werden?

Prof. Dr. Heiner Erke berichtet, dass Verkehrsteilnehmer Wege oftmals als viel länger einschätzen, als sie tatsächlich sind, da sie meist mit dem Kfz unterwegs sind und sich nach einer „mental map“ orientieren. In München ist die Ausweisung von Nahzielen wichtig, da nur so tatsächliche Entfernungen kommuniziert werden, für die Nutzung des Fahrrades geworben und die notwendige Änderung im Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer pro Rad erreicht werden kann. Zusätzlich macht eine Wegweisung für den Radverkehr die Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr aufeinander aufmerksam und sensibilisiert füreinander.

Karl Höferle (Landeshauptstadt München) weist darauf hin, dass das Wegweisungssystem auch den Pendlerbeziehungen zwischen Stadt und Umland Rechnung tragen soll. Nur durch qualitativ hochwertige und komfortable Bedingungen für den Radverkehr können auch Pendlerverkehre zu Teilen auf das Fahrrad verlagert werden.

Auch nach Ansicht von **Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)** ist die Ausweisung von Stadtteilen zur besseren Verknüpfung untereinander und mit dem Umland wichtig. Eine Ausweisung von Gebäuden oder Sehenswürdigkeiten auf den Radverkehrswegweisern hält er für nicht sinnvoll. Eine Differenzierung zwischen Wegweisung für den Alltags- und den Freizeitverkehr hält er zudem für nicht zielführend, da der Radfahrer stets selber entscheiden wird, ob er die schnellste oder die schönste Verbindung fahren möchte. Oberstes Prinzip der Wegweisung sollte die Sicherheit in der Führung sein. Diese ist für Alltags- und Freizeitverkehr gleichermaßen wichtig.

Warum brauchen Einheimische eine Wegweisung? - Die kennen sich doch aus!?

Dankmar Alrutz (PGV) gibt zu bedenken, dass viele Verkehrsteilnehmer „gemischte Verkehrsteilnehmer“ sind, die sich sowohl mit dem Kfz, als auch dem öffentlichen Verkehr und dem Rad fortbewegen und oftmals die speziell für den Radverkehr attraktiven Verbindungen nicht kennen (z.B. in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen). Eine speziell auf die Belange des Radverkehrs ausgelegte Wegweisung zeigt auch Einheimischen neue Wege in ihrer Stadt mit dem Rad auf und wirbt aufgrund der eigenen positiven Erfahrungen bzgl. Schnelligkeit, Sicherheit und Komfort für das Radfahren.

Wo liegen die Zielgruppen der Wegweisung?

Karl Höferle (Landeshauptstadt München) sieht in allen Verkehrsteilnehmern die Zielgruppe der Radverkehrswegweisung. Verkehrsprobleme werden jedoch nicht entschärft, wenn Fußgänger und ÖV-Nutzer zur Nutzung des Fahrrades animiert werden. Primäre Zielgruppe muss vielmehr der Nutzer des motorisierten Individualverkehrs sein, da gerade die täglichen Wege von der Wohnung zur Arbeit und zurück einen Großteil des Verkehrsaufkommens in München und Umgebung ausmachen. Dem Kfz-Alltagspendler müssen die persönlichen Vorteile einer intensiveren Fahrradnutzung aufgezeigt werden.

Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) gibt zu bedenken, dass in einer Großstadt wie München oftmals auch den Einwohnern in bestimmten, nicht innerhalb ihres täglichen Aktionsradius´ liegenden Stadtvierteln und Stadtteilen, die detaillierte Ortskenntnis fehlt. Auch sie stellen seiner Ansicht nach daher eine wichtige Zielgruppe für die Wegweisung dar.

Welche Distanzen legen Radler zurück?

Nach Ansicht von **Hans-Dieter Berg (StMI Bayern)** sind Entfernungen von 3-10 km attraktive Radfahrentfernungen. Ein Großteil der vor allem innerstädtischen Ziele in München liegt in fahrradfreundlicher Entfernung. Diese Tatsache gilt es auch mit Hilfe der Radverkehrswegweisung zu kommunizieren.

Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) plädiert für eine standortspezifische Differenzierung der Art der Ziele und regt innerhalb Münchens die Ausweisung innerstädtischer Nahziele und in der Peripherie die Ausweisung angrenzender Städte an. In der Landeshauptstadt besteht - wie in anderen Großstädten auch - anders als im ländlichen Räumen verstärkt der Bedarf an der Ausweisung lokaler Ziele. So wird einerseits auf die gute Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele per Rad hingewiesen und andererseits an der Peripherie die verknüpfende Funktion des Fahrrades zwischen den Städten betont.

Welche Themenrouten sollen zukünftig in die Wegweisung integriert werden?

Nikolaus Gradl (SPD) regt an, die Anzahl der auszuweisenden Themenrouten auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Seiner Ansicht nach wird beispielsweise eine ausschließlich solitäre Wegweisung des Jakobsweges innerhalb der Stadt München den Belangen einer Wegweisung für den alltäglichen innerstädtischen Radverkehr nicht gerecht. Diese überregional bedeutsamen Wege sollten daher ausschließlich als Themenrouten in die städtische Wegweisung der Landeshauptstadt integriert werden.

Karl Höferle (Landeshauptstadt München) stimmt der Notwendigkeit der Reduzierung des Routenangebotes zu und kündigt einen restriktiven Umgang mit Themenrouten an, um das Münchner Stadtbild nicht mit einem irreführenden Informationsüberangebot zu belasten.

Peter London (MBV NRW) weist darauf hin, dass durch Themenrouten in die Städte geleitete Radtouristen einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor darstellen. In Nordrhein-Westfalen richten zahlreiche Vereine und Verbände die Bitte an das MBV, ihre Themenrouten in die landesweite Wegweisung integrieren zu dürfen, da sie ein ausgezeichnetes Marketinginstrument für sie darstellen. Aus Gründen dieses regionalen Marketings wurden daher ca. 800 Themenrouten in die Wegweisung integriert. Besonders im Hinblick auf die hierzu notwendige Flexibilität des Wegweisers bei nachträglicher Veränderung der Themenrouten sollte daher ein additives System (Einschub der Themenrouten unter dem Wegweiser) anstatt eines integrierten Systems (Aufdruck des Themenroutenlogos auf die Wegweiser) gewählt werden.

Wolfgang Slama (ADFC Landesverband Bayern) regt an, die Qualität existenter Routen zu sichern und daher restriktiv und kritisch mit der Ausweisung zusätzlicher Themenrouten umzugehen. Qualitätskriterien wie Oberflächenbeschaffenheit, Breite und durchgängige Befahrbarkeit werden oftmals nicht erfüllt. Eine intensive-

re Qualitätsoffensive für Themenrouten wird seiner Ansicht nach automatisch zu einer Reduzierung der Vielzahl der Themenrouten führen.

Hans-Dieter Berg (StMI Bayern) gibt zu bedenken, dass die Themenroutenlogos einen wichtigen Identifikations- und Orientierungswert für den Radler haben, dem auch die neue Wegweisung flexibel gerecht werden sollte. Mit dem Bayernnetz für Radler ist es gelungen, ein Netz ins Leben zu rufen, das heute schon per se ein Qualitätszertifikat für die jeweilige Route darstellt.

Welche Netzdichte wird mittel- und langfristig angestrebt?

Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betont die Wichtigkeit eines engmaschigen Netzes für München. Seiner Ansicht nach muss das zukünftige Netz deutlich feinteiliger konzipiert sein, als das existente Netz. Es muss die wichtigen Alltagsziele in München erschließen, um von den Radlern angenommen zu werden.

Nach Ansicht von **Nikolaus Gradl (SPD)** sind die 16 Radialen und 2 Ringe, die das geplante Konzept in München derzeit umfassen, in ihrer Dichte ausreichend, um die Stadt zu erschließen. Mit Hilfe der neuen Wegweisung sollten vor allem diese neuen Ring- und Radialwege beworben werden, über die der Radler schnell, sicher und komfortabel sein Ziel erreicht.

Karl Höferle (Landeshauptstadt München) erläutert, dass erst durch das Wegweisungssystem das Radverkehrsnetz der Landeshauptstadt manifestiert wird. Daher muss mit Installation des neuen Wegweisungssystems das existente Haupttroutennetz noch einmal kritisch in Bezug auf Streckenführung, Netzdichte und Verkehrssicherheit, d.h. Führung des Radverkehrs auf dem Haupt- oder Nebenstraßennetz, beleuchtet werden. Das Ring-Radialen-Konzept ist in diesem Zusammenhang als Rückgrat zu verstehen, das der Fortschreibung und Feindifferenzierung bedarf. Es muss sicher gestellt werden, dass alle angrenzenden Städte in das Netz eingebunden sind und mit der Landeshauptstadt verknüpft werden.

Themenblock 2:

Wie soll er aussehen? - Der Wegweiser der Landeshauptstadt München

Impulsreferat: Hans-Dieter-Berg,

Oberste Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern

1/3



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern

Hans-Dieter Berg

Franz-Josef-Strauß-Ring 4

80535 München

Tel. 089/2192-3546

Fax: 089/2192-13546

hans-dieter.berg@stmi.bayern.de

Expertenhearing der LHSt München: Wegweisung für den Radverkehr

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz® für Radler

Bayernnetz® für Radler

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

- Bayernweites Fernradwegenetz besteht seit 1997
- 110 Fernradwege mit 8 700 km Gesamtlänge
- Anbindungen an die Nachbarländer
- über 2,3 Mio. verteilte Routenpläne (5 Auflagen)

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Bayernnetz® für Radler

Internetauftritt: www.bayerninfo.de

- 2600 Links
- bis zu 570.000 aufgerufene Seiten monatlich
- 3 Mio. Aufrufe pro Jahr

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

in München:

- Isarradweg (3. Rang im Internetaufruf)
- Ammersee-Radweg (11.)
- München / Mangfall-Radweg (12.)
- Panoramaweg Isar-Inn (15.)

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Hans-Dieter-Berg,

Oberste Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern

2/3

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Qualitätsstandards im Bayernnetz für Radler sind:

- Verkehrssicherer Zustand der Wege
- **einheitliche Beschilderung nach dem Merkblatt**
- familiengerechte Gestaltung der Radwege und der Infrastruktur
- Trassenführung durch reizvolle Landschaften und zu Sehenswürdigkeiten
- möglichst gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Beschilderungssystem gemäß „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (eingeführt mit Ministerialschreiben vom 18.11.1999)

Grüne Schrift, Pfeile und Symbole !

Ziel- und routenorientierte Wegweisung mit :

- Zielangaben
- Entfernungangaben
- Routenlogo

Größen:

- Hauptwegweiser: i.d.R. 800 x 200 mm
- Zwischenwegweiser: i.d.R. 250 x 250 mm

➔ Kombination aus Haupt- und Zwischenwegweisern ist kostengünstig.

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Einheitliche Fahrradwegweisung:

- erleichtert die Orientierung und die Erkennbarkeit
- fördert das Radfahren
- fördert insbesondere den Radtourismus
- forderten einhellig die Experten bei der Anhörung zum Radverkehr im Bayerischen Landtag am 1. April 2004

Maßgebliche Kriterien für die RadfahrerInnen:

- Farbe ➔ „mein Schild“
- Größe ➔ Erkennbarkeit
- Schrift ➔ Erkennbarkeit

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Karte Bayernnetz für Radler Rückseite

Ein touristisches Qualitätsprodukt

Die Qualitätsstandards des Bayernnetzes für Radler sind:

- Verkehrssicherer Zustand
- Möglichst einheitliche Beschilderung nach dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“
- Familiengerechte Gestaltung der Radwege und der Infrastruktur
- Eignung der Radwege für eine großräumig vernetzte Erschließung Bayerns. Viele der Radwege werden von freiwilligen Arbeitsgemeinschaften betreut und vermarktet. Dies trägt wesentlich zum Qualitätsstandard bei.

Die Routen im Bayernnetz für Radler verlaufen auch auf Wegen, die der Land- und Forstwirtschaft dienen. Auf diesen Wegen können bei Feld- und Waldarbeiten Hindernisse und Verschmutzungen auftreten. Fahren Sie dort bitte besonders vorsichtig!

Radlin macht Spaß und hält fit. Doch Vorsicht! Fahren Sie mit Helm. Damit kann das Risiko gefährlicher Kopfverletzungen um rund 65 % gemindert werden. Beachten Sie dabei:

- Ziehen Sie den Helm nicht zu weit nach vorne in die Stirn. Das behindert die Sicht.
- Der Helm darf nicht zu weit in den Nacken rutschen, sonst ist die Stirn nicht ausreichend geschützt.

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Der **Runde Tisch Radverkehr Bayern (RTR)** hat 2004 die Wegweisung nach dem Merkblatt als wesentliches Qualitätsmerkmal und Grundvoraussetzung für die **Neuaufnahme** von Routen in das Bayernnetz festgelegt. Ebenso soll sich die **Neubeschilderung** bestehender Routen an diesem Qualitätsstandard orientieren.

Bereits neu ausgeschildert:

- Main-Radweg** zwischen Bamberg und Kahl (2004) auf 350 km Länge (D-Route 5) Restabschnitt bis Kulmbach (ca. 70 km) folgt 2006
- Allgäu-Radweg** im Landkreis Ostallgäu ((2005) Landkreis Oberallgäu folgt 2006 auf 110 km Länge
- Regnitzradweg** in Vorbereitung

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Hans-Dieter-Berg,

Oberste Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern

3/3

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Faltblatt
September 2005

Den Kommunen empfehlen wir, im Interesse der Einheitlichkeit der Radwegbeschilderung, die in diesem Faltblatt enthaltene Systematik über die im Bayernnetz für Radler erhaltenen Routen hinaus auch bei der sonstigen Radwegbeschilderung zu beachten.

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie | 11

Wegweisende Beschilderung im Bayernnetz für Radler

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie | 12

Fahrradwegweiser der Landeshauptstadt München

Wie soll er aussehen ?

Unsere Sicht zum Entwurf der Landeshauptstadt München in drei Punkten:

1. Die Wegweiserarten und die Modifikationen bei den Zwischenwegweisern halten wir aufgrund der vielen Verknüpfungen für vertretbar.
2. Bei der Farbgebung sehen wir **GRÜN !**
3. Die empfohlenen Schilder- und Schriftgrößen unterschreiten jedoch die Vorgaben des Merkblatts !

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie | 13

Fahrradwegweiser der Landeshauptstadt München

Fahrradwegweisung für München grün auf weiß !

<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Isarradweg</td> <td style="padding: 2px;">26,5</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">↑ Wolfratshausen</td> <td style="padding: 2px;">2,8</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">↻ Thalkirchen/Zoo</td> <td style="padding: 2px;">1,5</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">← Sarnberg</td> <td style="padding: 2px;">18,8</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">↻ Fürstenried</td> <td style="padding: 2px;">1,5</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Oberschleißheim</td> <td style="padding: 2px;">12,8</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Schloß Schleißheim</td> <td style="padding: 2px;">11,5</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">BMW Welt</td> <td style="padding: 2px;">1,5</td> </tr> </table>	Isarradweg	26,5	↑ Wolfratshausen	2,8	↻ Thalkirchen/Zoo	1,5	← Sarnberg	18,8	↻ Fürstenried	1,5	Oberschleißheim	12,8	Schloß Schleißheim	11,5	BMW Welt	1,5	<p>➤ Farbe GRÜN, als landesweites Signal!</p> <p>➤ Diese Chance zu nutzen, ist ein Gebot der Stunde!</p> <p>Diese neue Münchner Fahrradwegweisung honorieren die Fahrradtouristen in München und überzeugt die Gäste von VeloCity 2007 !</p>
Isarradweg	26,5																
↑ Wolfratshausen	2,8																
↻ Thalkirchen/Zoo	1,5																
← Sarnberg	18,8																
↻ Fürstenried	1,5																
Oberschleißheim	12,8																
Schloß Schleißheim	11,5																
BMW Welt	1,5																

Soviel als weiterer Impuls für eine ergebnisorientierte Diskussion !

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern | Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie | 14

Im Anschluss: Expertendiskussion

Themenblock 2:

Wie soll er aussehen? - Der Wegweiser der Landeshauptstadt München

Wie soll der Wegweiser der Landeshauptstadt München bzgl. Größe und Form aussehen?

Nach Ansicht von **Johann Georg Sandmeier (Landeshauptstadt München)** verfügt München als Ort hoher Urbanität bereits über eine hohe Informationsdichte. Umso sensibler muss sich die zukünftige Radverkehrswegweisung funktional und gestalterisch harmonisch in die Stadtstruktur einfügen. Größe und Standortwahl/Lichtraumprofil sind von besonderer Wichtigkeit. Für München und sein Umland können daher nicht die gleichen Kriterien angewendet werden, da es sich um unterschiedlich dicht besiedelte Räume mit differenzierten städtischen Strukturen handelt. Gestalterisch ist ein möglichst großer Kontrast zwischen Schrift und Untergrund besonders wichtig. Inhaltlich sollte geografischen Zielen der Vortritt vor objekthaften Zielen gegeben werden. Des Weiteren sollten Themenroutensymbole auf die Wegweiser aufgedruckt, d.h. integriert werden, um in direktem Zusammenhang zu einem Fern- bzw. Nahziel zu stehen.

Karin Hoffmann (ADFC Kreisverband München) fordert aus dem Auditorium, die Größe der Wegweisung und somit auch die Schriftgröße der Zielangaben mehr im Hinblick auf die Belange des Radverkehrs (Fahrgeschwindigkeit, Erkennbarkeit) zu bewerten. Sie plädiert daher für eine Mindestwegweisergröße von 800 x 200 mm. Die von Prof. Dr.- Erke vorgestellte Schriftgröße - speziell auf den Kompaktwegweisern - ist ihrer Ansicht nach zu klein und daher für den fahrenden Radler nicht zu erkennen.

Hans-Dieter Berg (StMI Bayern) ruft dazu auf, sich an den im Merkblatt der FGSV empfohlenen Wegweiser- und Schriftgrößen zu orientieren. Seiner Ansicht nach ist die Merkblattkonformität ein wichtiger Baustein für die Kontinuität der Wegweisung in ganz Bayern. Dem sollte sich auch die Landeshauptstadt anschließen. Die Resonanz auf das Bayernnetz für Radler habe gezeigt, dass die dort verwendeten Größen auf große Zustimmung bei den Nutzern gestoßen sind.

Prof. Dr. Heiner Erke erläutert, dass die seinerseits empfohlene Wegweisergröße von 650 x 150 mm für einen zweizeiligen Pfeil- bzw. Tabellenwegweiser als Mindestmaß zu verstehen ist. Im Regelfall sollten die Wegweiser Abmessungen von 800 x 200 mm besitzen. Die quadratischen sog. „Kompaktwegweiser“ sind mit 300 x 300 mm ausschließlich als Ersatz für Zwischenwegweiser, auf denen eine Zielinformation gegeben werden soll, gedacht und dienen nicht als Ersatz für Tabellen- oder Pfeilwegweiser. Er betont, dass generell ein Abweichen von den im Merkblatt empfohlenen Wegweisergrößen nur in sensiblen Bereichen, z.B. historischen Innenstädten, sinnvoll ist. Hier können kleinere Formate maßgeblich zur Entschärfung der zahlreichen, sich im öffentlichen Straßenraum überlagernden Platzansprüche beitragen. Auch aus diesen Gründen ist in der Landeshauptstadt München Tabellenwegweisern der Vorzug gegenüber Pfeilwegweisern zu geben: sie ermöglichen es dem Radfahrer, vor Erreichen der Kreuzung aus den zahlreichen sich anbietenden Informationen die für ihn relevanten herauszufiltern und sich beim Fortsetzen der Fahrt über den Kreuzungsbereich hinweg völlig auf den Straßenverkehr zu konzentrieren.

Wie soll der Wegweiser der Landeshauptstadt München bzgl. Farbe und Inhalt aussehen?

Prof. Dr. Heiner Erke betont, dass die hohe urbane Dichte und die Stadtstruktur Münchens auch eine von den allgemeinen Gestaltungskriterien anderer Kommunen abweichende Ausprägung der Wegweisung erfordern. Da mit der Installation der Wegweisung auch die Pflichten der Verkehrsregelung, -lenkung und -sicherung seitens der Landeshauptstadt verbunden sind, sollte die Landeshauptstadt die technischen und gestalterischen Kriterien der zukünftigen Wegweisung kritisch hinterfragen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt Prof. Erke aus

Gründen des besseren Kontrastes und daher der besseren Lesbarkeit die Verwendung blauer Schrift auf weißem Grund anstelle der im Merkblatt empfohlenen grün- bzw. rot-weißen Alternativen. Seiner Meinung nach wird ein Wegweiser mit blauer Schrift auf weißem Grund der Verkehrssicherungspflicht der Landeshauptstadt besser gerecht und vereint auf elegante Weise die Verpflichtung zur Verkehrssicherung mit dem eigenen Anspruch der Stadt München auf Identität.

Wolfgang Slama (ADFC Landesverband Bayern) gibt zu bedenken, dass eine gut funktionierende Verknüpfung zwischen der Landeshauptstadt München und dem Umland erstes Ziel der Wegweisung sein sollte. Er misst daher der Kontinuität in der Gestaltung größte Bedeutung zu. Aus diesem Grunde ist es empfehlenswert, die bereits im Umland installierte grün-weiße Beschilderung auch auf dem Gebiet der Landeshauptstadt fortzuführen. Eine Insellösung für die Landeshauptstadt ist seiner Ansicht nach nicht erstrebenswert und konterkariert Sinn und Zweck eines Wegweisungssystems.

Dankmar Alrutz (PGV) weist darauf hin, dass die Stadt München mit der Wahl ihres zukünftigen Wegweiserdesigns auch für andere Kommunen ein Zeichen bzgl. Wahlfreiheit in der individuellen Gestaltung setzt. Von München geht eine Vorbildfunktion aus, in deren Rolle sie Referenzstadt auch für andere Städte wird. Eine zusätzliche Farbe für Radwegweiser (blau auf weiß) geht zu Lasten einer allgemeinen Einheitlichkeit der Wegweisung für den Radverkehr in Deutschland, die sich bislang auf rot auf weiß bzw. grün auf weiß gemäß Merkblatt der FGSV beschränkt.

Auch **Nikolaus Gradl (SPD)** betont, dass es wichtig ist, eine bereits für die Belange des Radverkehrs verwendete Farbe zu wählen (grün auf weiß). Zudem ist während der sukzessiven Umstellung der Wegweisung in München auf das neue Erscheinungsbild mit einer Vielzahl parallel existenter verschiedener Wegweisungsdesigns zu rechnen. Eine zusätzlich neu eingeführte Farbe (z.B. blau) würde zu unnötiger Verunsicherung beitragen.

Seitens des **MVV** wird aus dem **Auditorium** der Wunsch geäußert, auch die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr als integrierte Zusatzinformation auf die Wegweiser aufzunehmen (S-Bahn, U-Bahn, Deutsche Bahn etc.).

Welche Erfahrungen liegen aus anderen historischen Städten vor?

Peter London (MBV NRW) berichtet, dass sich die Stadt Münster aus Gründen der besseren Erkennbarkeit im Stadtbild bewusst für Pfeil- und Tabellenwegweiser mit einer Größe von 1.000 x 250 mm entschieden hat. Im Umland der Stadt Münster wurden hingegen Pfeilwegweiser der Größe 800 x 200 mm genutzt, da diese in ländlich strukturierten Gebieten selten in Konkurrenz zu anderen Informationen stehen. Die Resonanz ist positiv: sowohl die Wegweiser 1.000 x 250 mm in der Stadt Münster als auch die Größe 800 x 200 mm im umliegenden Münsterland werden von den Nutzern sehr gelobt.

Welches Anforderungsprofil wird seitens des Radlers an den Wegweiser gestellt?

Dankmar Alrutz (PGV) gibt zu bedenken, dass Radler fahrende Leser sind, die eine Vielzahl von Anforderungen gleichzeitig zu bewältigen haben. Zudem muss die Wegweisung für den Radfahrer auch bei beengtem Lichtraumprofil in hoher Lesehöhe erkennbar sein. Schon aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte ihm die Information daher schnell, in komfortabel zu lesender Schriftgröße und an übersichtlicher Stelle vermittelt werden. Untersuchungen der FGSV haben gezeigt, dass der Radler 5-6 Sekunden Zeit benötigt, um die gelesene Information im Fahren entsprechend zu verarbeiten.

Wolfgang Slama (ADFC Landesverband Bayern) appelliert an die Anwesenden, die seitens der FGSV erarbeiteten Kennwerte zu nutzen und bei der Konzeption des Wegweisungssystems für den Radverkehr in München auf die in NRW und anderen Bundesländern gemachten Erfahrungen aufzubauen. Die Landeshauptstadt

München sollte sich einer landesweit in Bayern einheitlich gestalteten Wegweisung für den Radverkehr anschließen.

Dankmar Alrutz (PGV) gibt zu bedenken, dass die von Prof. Dr. Heiner Erke konzipierten quadratischen Kompaktwegweiser mit Ziel- und Entfernungsangabe individuell gefertigt werden müssen und daher größere Kosten verursachen, als standardisierte Zwischenwegweiser ohne individuelle Zusatzinformationen.

Themenblock 3:

Was ist zu tun? - Von der Planung bis zur Wartung

Impulsreferat: Peter London,

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

1/4



Ministerium für Bauen und Verkehr NRW

Peter London

Haroldstraße 4

40213 Düsseldorf

Tel. 0211/3843-9426

Fax 0211/3843-9428

peter.london@mbv.nrw.de

Peter London
Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW

RAD VERKEHRSNETZ NRW

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Gliederung

1. Ausgangslage
2. Zielsetzung
3. Realisierungsschritte
4. Wegweisung in sensiblen Bereichen
5. Qualitätssicherung und Pflege
6. Mehrwerte

RAD VERKEHRSNETZ NRW

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ausgangslage

RAD VERKEHRSNETZ NRW

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

zum Thema "Themenrouten"

RAD VERKEHRSNETZ NRW

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Peter London,

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

2/4

Gliederung

1. Ausgangslage
2. Zielsetzung
3. Realisierungsschritte
4. Wegweisung in sensiblen Bereichen
5. Qualitätssicherung und Pflege
6. Mehrwerte


Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen


Zielsetzungen des RVN NRW

- Einführung eines flächendeckenden Systems von fahrradfreundlichen Achsen mit einheitlichem Wegweisungssystem
- Verbindung von Orten sowie Verknüpfung mit Bahnhöfen
- Einbindung touristischer Routen und kommunaler Radverkehrsnetze
- Führung der Radfahrer auf qualitativ hochwertigen und sicheren Routen
- Vereinheitlichung und Verbesserung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
- Förderung des Umweltverbundes
- Beitrag zur Wirtschafts- und Tourismusförderung


Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen


Das landesweite Radverkehrsnetz NRW (RVN NRW)



- Netzlänge ca. 13.500 km
- 65.000 Schilder
- Verbindung aller 396 Kommunen in NRW
- Anbindung der Bahnhöfe in NRW
- Kosten: ca. 6 Mio. €


Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen


... Abbau von Schilderbäumen.





Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen


Wegweisungserlass vom 3. August 2000

„Zur Ausschilderung des landesweiten Radverkehrsnetzes sind wegweisenden Beschilderungen entsprechend dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ auszuführen.“

Gemäß § 46 Abs. 2 der StVO erteile ich die Genehmigung, abweichend von den Regelungen des § 42 Abs. 8 StVO, die Radwegweisung künftig nach dem o.g. Merkblatt auszuführen. Als Regelfarbe für die Schrift ist Rot zu verwenden.

Die im Merkblatt aufgeführten Wegweiser unterliegen damit den Regeln der StVO und bedürfen der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörden.

Diese Regelung tritt ab sofort in Kraft. Für das derzeit in Umsetzung befindliche Pilotprojekt RWS 2000 gilt eine Übergangsfrist. Sie endet am 30.09.2003.

Das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ ist über die FGSV Verlags GmbH, Postfach 50 13 62, 50973 Köln zu beziehen.“


Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen


Gliederung

1. Ausgangslage
2. Zielsetzung
3. Realisierungsschritte
4. Wegweisung in sensiblen Bereichen
5. Qualitätssicherung und Pflege
6. Mehrwerte


Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen


Peter London,

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

3/4

Arbeitsschritte zum Radverkehrsnetz NRW I

Ermittlung der idealtypischen Zielverbindungen

Umlegung auf das existente Straßennetz

Verifizierung der Routenführung vor Ort

Abstimmung der Routenführung mit den Bausträgern

Erarbeitung der Zielspinne

RAD VERKEHRSNETZ I

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

NRW

Arbeitsschritte zum Radverkehrsnetz NRW II

Bereitstellung zur Standortplanung

Erarbeitung des digitalen Katasters

Abstimmung der Wegweiserstandorte und -inhalte

Massenermittlung/Ausschreibung/Montage

RAD VERKEHRSNETZ II

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

NRW

Werbung/Kommunikation

Information von ca. 1.000 Abstimmungspartnern / Bürgerinformation

Medienwirksame Einweihungsveranstaltungen

Bürgerinformation auf Messen, Fahrradfesten etc.

RAD VERKEHRSNETZ

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

NRW

Gliederung

1. Ausgangslage
2. Zielsetzung
3. Realisierungsschritte
4. Wegweisung in sensiblen Bereichen
5. Qualitätssicherung und Pflege
6. Mehrwerte

RAD VERKEHRSNETZ

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

NRW

Wegweisung in sensiblen Bereichen

Meidung sensibler Bereiche durch die Routenführung, z.B. Stadt Dortmund, Stadt Köln, Stadt Paderborn

Stadt Mönchengladbach: Kombination mit weiteren Informationsquellen

Zwischenwegweiser als Vorwegweiser

Stadt Aachen: technische Lösungen zum Lichtraumprofil

Stadt Herzogenrath: Bündelung von Informationen

RAD VERKEHRSNETZ

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

NRW

Gliederung

1. Ausgangslage
2. Zielsetzung
3. Realisierungsschritte
4. Wegweisung in sensiblen Bereichen
5. Qualitätssicherung und Pflege
6. Mehrwerte

RAD VERKEHRSNETZ

Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

NRW

Peter London,

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

4/4

Qualitätssicherung des RVN NRW

Hochwertige Wegweiser

Pfeil- und Tabellenwegweiser als Hohlkastenprofile



rahmenverstärkte Zwischenwegweiser



RAD VERKEHRSNETZ 2 Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen NRW

Notwendigkeit für Qualitätssicherung



RAD VERKEHRSNETZ 2 Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen NRW

Qualitätssicherung des RNW

- Pflege, Wartung und Unterhalt durch die **Baulastträger** (Städte, Gemeinden, Kreise, Straßen.NRW) im Rahmen regelmäßiger Kontrollfahrten
- regelmäßige **Verkehrsschau** der Straßenverkehrsbehörde
- Einrichten einer zentralen, gebührenfreien **"Hotline"** (Postenaufkleber)
- **Voraussetzung: digitale Verwaltung** des Katasters in zentral gepflegter Datenbank






RAD VERKEHRSNETZ 2 Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen NRW

Gliederung

1. Ausgangslage
2. Zielsetzung
3. Realisierungsschritte
4. Wegweisung in sensiblen Bereichen
5. Qualitätssicherung und Pflege
6. Mehrwerte

RAD VERKEHRSNETZ 2 Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen NRW

Mehrwerte: www.radroutenplaner.nrw.de



RAD VERKEHRSNETZ 2 Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen NRW

RAD VERKEHRSNETZ NRW

Mehr unter www.radverkehrsnetz.nrw.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

RAD VERKEHRSNETZ 2 Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen NRW

Im Anschluss: Expertendiskussion

Themenblock 3:

Was ist zu tun? – Von der Planung bis zur Wartung

Wie fangen wir an?

Nikolaus Gradl (SPD) bezeichnet es als wünschenswert und äußerst sinnvoll, das Radverkehrsnetz der Landeshauptstadt möglichst schnell mit einer einheitlichen Wegweisung auszustatten. Gerade mit Blick auf die Landeshauptstadt als Gastgeberin der Velo-city Konferenz im Jahr 2007 sollte es Ziel sein, die Wegweisung bis Mitte 2007 realisiert zu haben.

Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) teilt die Meinung, dass eine zügige Umsetzung der Wegweisung wichtig und mit Nachdruck zu verfolgen ist. Er schätzt es aufgrund seiner Erfahrung als Planer und Mitglied des Stadtrates jedoch als wenig realistisch ein, das gesamte Netz der Landeshauptstadt bis Mitte 2007 mit einer Wegweisung ausgestattet zu haben.

Hans-Dieter Berg (StMI Bayern) erläutert aus den Erfahrungen, die bei der Planung und Umsetzung des Bayernnetzes für Radler gemacht wurden. Er führt aus, dass die notwendigen Arbeitsschritte Routenfindung, -definition, Zielspinnenermittlung, Mängelanalyse, Standort- und Wegweiserplanung etc. und begleitende Abstimmungstermine mit den verschiedenen zu beteiligenden Institutionen, die notwendig sind, um die Wegweisung auch weiterhin auf einem breiten Konsens aufzubauen, eine Realisierung des kompletten Netzes bis Mitte 2007 nicht realistisch erscheinen lassen. Er weist weiterhin unter finanztechnischen Gesichtspunkten darauf hin, dass Wegweisung für den Radverkehr in Bayern nicht nach GVFG förderfähig ist und die Finanzmittel aus dem Radverkehrsetat der Landeshauptstadt zur Verfügung gestellt werden müssen.

Peter London (MBV NRW) bekräftigt ebenfalls die Wichtigkeit der kurzfristigen Umsetzung der Wegweisung. Aufgrund seiner Erfahrungen mit der Realisierung des Radverkehrsnetzes NRW bestätigt er jedoch ebenfalls, dass die Realisierung des gesamten Netzes bis zur Velo-city Konferenz 2007 ein ehrgeiziges Ziel darstellt, bis zu dessen Erreichen umfangreiche Abstimmungsprozesse zu durchlaufen und zahlreiche Gespräche zu führen sind.

Karl Höferle (Landeshauptstadt München) bezeichnet das Expertenhearing „Wegweisung für den Radverkehr“ als den Beginn eines internen Meinungsbildungsprozesses zum Wegweisungskonzept für den Radverkehr innerhalb der Stadtverwaltung München. Auf die Ergebnisse dieser Veranstaltung aufbauend wird eine Beschlussvorlage formuliert, die dem Stadtrat mit der Bitte um Beschlussfassung vorgelegt wird. Die Erfahrung hat gezeigt, dass - auch wenn eine noch zeitnähere Umsetzung der Wegweisung wünschenswert wäre - realistischerweise bis zur Ausrichtung der Velo-city Konferenz durch die Landeshauptstadt im Jahr 2007 das Netz für München geplant und verschiedene Referenzrouten mit der neuen Wegweisung realisiert sein könnten.

Resümee

Zusammenfassung der Ergebnisse der Expertendiskussion

Ralf Kaulen (SVK) fasst die Ergebnisse der drei Themenblöcke der Expertendiskussion zusammen:

Potenziale der Fahrradwegweisung in München

- Die Förderung des Radverkehrs stellt gerade in Großstädten wie München eine wichtige Komponente zur Entschärfung/Lösung der Verkehrsprobleme dar. Ziel muss es daher sein, durch ein umfangreiches Maßnahmenpaket das Radfahren in der Landeshauptstadt München noch attraktiver zu gestalten und damit die Voraussetzung für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung „pro Rad“ zu schaffen.
- Wegweisung für den Radverkehr stellt neben den Säulen Infrastruktur, Service und Kommunikation einen wichtigen Baustein der Radverkehrsförderung dar.
- Die Wegweisung muss unabhängig von Alter und Fahrtzweck alle Bevölkerungsgruppen ansprechen, um die seitens der Landeshauptstadt anvisierte Steigerung des Radverkehrsanteils im modal split um 50 % von 10 auf 15 % bis zum Jahr 2015 zu unterstützen.
- Zielgruppen der Wegweisung sind primär die Kfz-Führer und die Radfahrer. Durch die Kennzeichnung der Routen und Darstellung der kurzen Distanzen zwischen den Zielen soll eine Verhaltensänderung der Kfz-Führer und eine Verhaltensstabilisierung der Radfahrer erzielt werden.
- Aufgrund der urbanen Struktur Münchens soll die Wegweisung für den Radverkehr vor allem Ziele in den Nahbereichen ausweisen. Um auch die Potenziale der Pendlerströme zwischen der Landeshauptstadt München und dem Umland für das Verkehrsmittel Fahrrad auszuschöpfen, bedarf es einer verstärkten Verknüpfung des Münchner Radverkehrsnetzes mit den angrenzenden Städten und Gemeinden.
- Die existenten Radial- und Ringrouten stellen zukünftig das Rückgrat des Münchner Radverkehrsnetzes dar. Um ein flächendeckendes Radverkehrsnetz in der Stadt München sicherzustellen, sind in verschiedenen Bereichen lokale Netzergänzungen sinnvoll. Da mit der Wegweisung die Routen manifestiert werden, bedürfen die detaillierten Streckenführungen der einzelnen Routen einer abschließenden Prüfung.
- Die Landeshauptstadt wird die Zahl der auszuweisenden Themenrouten restriktiv regulieren und beschränkt die Auswahl der auszuweisenden Routen auf wenige, qualitativ hochwertige Routen. Diese Vorgehensweise ist die Voraussetzung zur Integration der Themenroutenpiktogramme auf den Wegweisern.

Der Wegweiser der Landeshauptstadt München

- Die Farbgebung der Wegweiser wurde kontrovers diskutiert. Für die Farbgebung grüne Schrift auf weißem Grund sprechen die Argumente Berücksichtigung der deutschlandweiten Standards gemäß dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fahrradverkehrs“ der FGSV, Kontinuität zwischen dem bayernweiten Standard grün/weiß und der Landeshauptstadt München und die Vermeidung von Präzedenzfällen für eine lokalspezifische Farbwahl in Deutschland. Unter dem Gesichtspunkt des Kontrastes werden durch einige Diskutanten in der Variante blaue Schrift auf weißem Grund Vorteile gesehen. Konsens besteht darin, dass der Stellenwert der Farbgebung nicht über zu bewerten ist.
- Standardgröße der Wegweiser soll gemäß FGSV-Merkblatt das Maß 800 x 200 mm sein. Die seitens Prof. Dr. Erke empfohlene Wegweisergröße von 650 x 150 mm für einen zweizeiligen Pfeil- bzw. Tabel-

lenwegweiser ist als Mindestmaß zu verstehen. Einsatzbereiche dieser Wegweisertypen sind besonders sensible städtebauliche Bereiche.

- Die quadratischen sog. „Kompaktwegweiser“ mit 300 x 300 mm bilden eine Modifikation der Zwischenwegweiser gemäß Merkblatt, indem hier die bestehenden Zielinformationen zusätzlich angeführt werden. Bei einer Ausweisung des nächsten Ziels können diese jedoch die großformatigen Tabellen- bzw. Pfeilwegweiser nicht ersetzen. In diesem Fall kommen Tabellen- bzw. Pfeilwegweiser zum Einsatz.
- Im Innenstadtbereich werden aus Gründen des Lichtraumprofils und der Standortwahl Tabellenwegweiser gegenüber Pfeilwegweisern bevorzugt.

Realisierung

- Die Wegweisung soll in der Landeshauptstadt München mittelfristig und flächendeckend realisiert werden.
- Aufgrund der notwendigen Zeiträume für die anstehenden Arbeiten, wie z.B. politische Beschlussfassung, ergänzende Netzplanung, Erarbeitung der Zielspinne, Detailplanung der Wegweiserstandorte, Abstimmung, Ausschreibung und Installation der Wegweiser, erscheint eine Realisierung des gesamten Netzes bis zur Velo-city Konferenz im Juni 2007 als unrealistisch.
- Zur Ausrichtung der Velo-city Konferenz 2007 seitens der Landeshauptstadt München sollen jedoch die ersten Referenzstrecken mit dem neuen Wegweisungssystem ausgestattet sein.

Abschließend spricht **Bürgermeister Hep Monatzeder** allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern, Akteuren und Organisatoren seinen Dank aus und äußert sich zuversichtlich, dass die Realisierung des Wegweisungssystems für den Radverkehr in der Landeshauptstadt München mit den Ergebnissen des Expertenhearings nach der anstehenden politischen Beschlussfassung zügig angegangen werden kann.

Wegweisungssysteme



Status Quo Wegweisungssystem der Landeshauptstadt München



System nach dem Vorschlag von Prof. Dr. Erke, blau auf weiß



System nach dem Vorschlag von Prof. Dr. Erke, grün auf weiß



System des Erholungsflächenvereins anlässlich der BUGA 2005, schwarz auf gelb



System des Bayernnetz für Radler, nach Merkblatt der FGSV, Pfeile 800 x 200 mm, grün auf weiß



System nach Merkblatt der FGSV, Pfeile 1.000 x 250 mm, rot auf weiß

Impressionen



Begrüßungskaffee



Auditorium



Referenten



Diskussion



Podium



Kommunikationszeit



Impulsreferate



Expertenbeitrag aus dem Plenum,
ADFC Landesverband Bayern



Expertenbeitrag aus dem Plenum,
ADFC Kreisverband München



Moderation



Expertenbeitrag aus dem Plenum,
Fuss e. V.



Dank an alle Teilnehmer

Teilnehmerliste

Name		Institution	Dienststelle
Alrutz	Dankmar	PGV	Planungsgemeinschaft Verkehr
Bartel	Gerlinde	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie	Oberste Landesplanungsbehörde
Bauer	Heiner	Landeshauptstadt München	Direktorium
Berg	Hans- Dieter	Bayerisches Staatsministerium des Innern	Oberste Baubehörde - Runder Tisch Radverkehr
Bernard	Ulrich	Regionaler Planungsverband München	
Bickelbacher	Paul	Fuß e.V.	
Brunner	Michael	Landeshauptstadt München	Baureferat Gartenbau G2
Emmrich	Bernd	MVV GmbH	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
Englisch	Günther	Landeshauptstadt München	Baureferat Tiefbau T1/S
Erke, Prof. Dr.	Heiner		
Erlacher	Manfred	Landeshauptstadt München	Baureferat Tiefbau T1/S
Franzl, Dr.	Sylvia	Landeshauptstadt München	Direktorium
Geck	Peter	Landeshauptstadt München	Kreisverwaltungsreferat
Gradl	Nikolaus	Stadtrat der Landeshauptstadt München	SPD
Graßler	Helmut	Regierung von Oberbayern	Sachgebiet 350
Hautum	Andreas	SIAT Infrastruktur GmbH	
Höferle	Karl	Landeshauptstadt München	Baureferat Tiefbau
Hoffmann	Karin	ADFC Kreisverband München e.V.	
Hogen	Engelbert	Landeshauptstadt München	Baureferat Tiefbau T22/VZB
Just	Ralph	Landeshauptstadt München	Baureferat Tiefbau T1/S
Kaulen	Ralf	SVK	Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
Keßler	Dirk	BMW AG	E-W-2
Kofler	Barbara	Landeshauptstadt München	Baureferat Gartenbau G11
Köstler	Heidmarie	Stadträtin der Landeshauptstadt München	SPD
Kretschmann	Annette	ADFC e.V. Bundesverband	Bundesverband Projektbüro Nationaler Radverkehrsplan
Krüger	Mario	Landeshauptstadt München	Baureferat Tiefbau T1/S

Lenker, Prof. Dr.-Ing.	Siegried	Fachhochschule München	Fachbereich Bauingenieurwesen
London	Peter	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW	
Lonhard	Michael	Landeshauptstadt München	Baureferat Tiefbau T1/S
Mailer, Dr.	Markus	BMW AG	E-W-2
Maurus	Josef	ADAC-Südbayern	
Merkel	Ernst	Stadt Regensburg	Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr
Monatzeder	Hep	Landeshauptstadt München	Bürgermeister der Landeshauptstadt München
Mühlhaus	Jens	Stadtrat der Landeshauptstadt München	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Neugebauer	Jürgen	HB-Verkehrsconsult GmbH	
Nowak	Claudia	SVK	Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
Patsch	Johann	Landeshauptstadt München	Referat für Gesundheit und Umwelt
Richter, Dr.	Wolfgang	ADFC Bundesverband	
Rothkopf, Dr.	Manfred	Industrie und Handelskammer für München und Oberbayern	
Sandmeier	Johann Georg	Landeshauptstadt München	Baureferat Hochbau HZ4
Scholz	Romanus	ADFC Landesverband Bayern e.V.	
Seybold	Joseph	Industrie und Handelskammer	
Slama	Wolfgang	ADFC Landesverband Bayern e.V.	
Streich	Sylke	TU-München	
Streidl	Barbara	SVK	Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
Stromsky	Peter	Landeshauptstadt München	Referat für Gesundheit und Umwelt
Weber	Jörg	Landeshauptstadt München	Büro des Oberbürgermeisters, Direktorium
Weishäupl	Gottfried	Bayerisches Staatsministerium des Innern	Oberste Baubehörde
Winkler	Ronald	ADAC-Südbayern	Bereich Verkehrstechnik
Zeller	Roland	Landeshauptstadt München	Baureferat Tiefbau T1
Zöllner	Walter	Stadtrat der Landeshauptstadt München	CSU
Zorn	Elisabeth	Landeshauptstadt München	Planungsreferat

Pressestimmen

Rathaus-Umschau

Montag, 17.10.2005, Seite 4/5

Meldungen - Neues Wegweisungssystem für den Radverkehr

(17.10.2005) Egal ob ins Stadtzentrum oder in einen der Münchner Stadtteile – den Radlerinnen und Radlern in München weisen sie stets einen richtigen Weg. Die Rede ist von den Hinweisschildern mit der grünen Aufschrift und den Wegweisern mit den routenspezifischen Farbpunkten. Sie führen den Radverkehr auf attraktiven und verkehrsgünstigen Routen durch das Stadtgebiet. Und das schon seit vielen Jahren. Jetzt sind sie selbst in die Jahre gekommen und sollen einer neuen, zeitgemäßen Wegweisung Platz machen.

Im Auftrag der Landeshauptstadt München und im Verbund mit der Initiative „Inzell“, die wesentlich von BMW mit initiiert wurde, entwickelte der Verkehrsplaner Professor Dr. Heiner Erke ein neues Wegweisungskonzept für den Radverkehr, dessen Systematik speziell auf die Münchner Verhältnisse abgestimmt ist. Zahlreiche Radverkehrsexperten unterzogen den Entwurf von Professor Dr. Erke im Rahmen eines Expertenhearings am vergangenen Freitag im Alten Rathaus einer kritischen Prüfung. Bürgermeister Hep Monatzeder betonte als Schirmherr der Veranstaltung die Notwendigkeit der geplanten Maßnahme: „Unser Anliegen ist eine ganzheitliche Förderung des Radverkehrs in München. Dies beinhaltet auch ein verbessertes und vereinheitlichtes Wegweisungssystem für den Radverkehr. Die Wegweisung ist im Gesamtkonzept der Radverkehrsförderung eine der tragenden Säulen.“

Neben Professor Dr. Erke, der das hochkarätig besetzte Expertengremium über das Wegweisungskonzept informierte, steuerten Wolfgang Slama vom ADFC Landesverband Bayern, Hans-Dieter Berg von der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, Dankmar Alrutz von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Peter London vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und Karl Höferle vom Baureferat der Landeshauptstadt München als Referenten ihre Fachexpertise zu den Beratungen bei. Der präsentierte Entwurf basiert auf dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Wesentliche Vorteile des vorgestellten Systems liegen in der leichteren Erkennbarkeit der Schilder, der besseren Zielführung entlang der Radlrouten und der engeren Verknüpfung des Münchner Radverkehrsnetzes mit den Radwegen im Münchner Umland. Eine vergleichbare Wegweisungs-Systematik gibt es seit einigen Jahren im Radnetz des Freistaats Bayern und in anderen Bundesländern. „Hinsichtlich der Informations- und Kommunikationsleistung wird das vorgestellte System einen neuen Standard für die Wegweisung im Münchner Radverkehr setzen“, so Ralf Kaulen vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, der das Expertenhearing moderierte.

An der lebhaften und zum Teil sehr kontrovers geführten Podiumsdiskussion nahmen auch die Münchner Stadträte Nikolaus Gradl (SPD), Walter Zöller (CSU) und Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) sowie Johann Georg Sandmeier vom Münchner Baureferat teil. Am Ende des Tages waren sich die Experten einig: Das neue Wegweisungssystem wird einen weiteren aktiven Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur nachhaltigen Sicherung der Radverkehrsmobilität in der Landeshauptstadt München leisten.

In seinem Schlusswort gab Bürgermeister Hep Monatzeder einen Ausblick auf das weitere Vorgehen: „Auf der heute erarbeiteten Grundlage erfolgt nun die weitere Entwicklung und Abstimmung des vorgestellten Konzeptes bis zur politischen Beschlussfassung durch den Stadtrat. Danach kann die Realisierung des neuen Wegweisungssystems zügig angegangen werden.“ Laut Monatzeder sollen bis zur internationalen Radverkehrskonferenz „Velo-city 2007“ schon einige Referenzrouten im Stadtgebiet und dabei insbesondere der Innere Radroutenring mit der neuen Beschilderung ausgestattet sein. Dann finden die Radlerinnen und Radler in München künftig noch schneller ans gewünschte Ziel.

Süddeutsche Zeitung Nr. 240

Dienstag, 18. Oktober 2005 , Seite 42

Neue Schilder für Münchens Radlwege

Radeln in München ist oftmals ein Abenteuer: Manche Fahrradwege hören an Kreuzungen plötzlich auf, man muss sich orientieren und gleichzeitig aufpassen, dass man nicht unter die Räder kommt. Ein neues Wegweisungssystem soll den Münchnern nun das Radeln erleichtern. Da die Hinweisschilder mit der grünen Aufschrift in die Jahre gekommen sind, beauftragte die Stadt den Verkehrsplaner Heiner Erke, ein neues Konzept für den Radverkehr zu erstellen. Bürgermeister Hep Monatzeder begründete als Schirmherr einer Expertenrunde die Maßnahme: „Wir wollen den Radverkehr in München ganzheitlich fördern. Eine tragende Säule ist dabei ein verbessertes und vereinheitlichtes Wegweisungssystem für den Radverkehr“. Zahlreiche Radverkehrsexperten prüften Erkes Entwurf. Das Ergebnis: Die Schilder sind für den Radfahrer leichter erkennbar und die Zielführung entlang der Radlrouten hat sich verbessert. Positiv bewerteten sie zudem, dass das Münchner Radverkehrsnetz eng mit den Radwegen im Münchner Umland verknüpft ist. „Stimmt der Stadtrat dem Konzept zu, kann die neue Beschilderung zügig realisiert werden“, sagte Monatzeder. Bis 2007 soll der „Innere Radroutenring“ bereits neu beschildert sein. sum

Abendzeitung

Dienstag, 18. Oktober 2005 , Seite 8

Neue Schilder für die Radler

Sie werden größer und übersichtlicher – auch das Wegenetz wird kräftig ausgebaut

München - Münchens Radwegenetz wird ausgebaut, außerdem wird ein neues Hinweissystem für die Radfahrer entwickelt.

Bisher können sich die Radler mit den Schildern nur schwer in der Stadt orientieren. Darüber klagen die Radfahrer seit Jahren. Im Rathaus stellte jetzt der Verkehrsplaner Prof. Heiner Erke ein neues „Wegweisungskonzept“ vor, das vom Jahre 2007 in ganz München den Radlern den richtigen Weg weisen wird.

Die neuen Schilder werden größer als die bisherigen. Sie werden nach Zielen beschriftet, bekommen Richtungspfeile und auch Entfernungsangaben. So können die Radler leichter durch München kommen. Das bisherige Schildersystem leidet darunter, dass zu wenig Zielangaben gemacht werden.

Nach Auskunft von Bürgermeister Hep Monatzeder (Grüne) wird das neue System jetzt vom Baureferat vorbereitet. Bis zur internationalen Radverkehrskonferenz „Velo City 2007“ sollen die ersten beiden Referenzrouten in München damit beschildert sein. Hep Monatzeder: „Dann finden die Radler in München noch viel schneller ans Ziel.“

Heute wird der Bauausschuss des Stadtrats die nächste Etappe für den Ausbau des Radwegenetz beschließen. Derzeit sind in München 708 Kilometer Strecke für Radler ausgewiesen (davon 500 Kilometer separate Radwege). Am Ende sollen es 1.380 Kilometer sein. Dazu gehören auch: Querungen an Hauptverkehrsstraßen oder die Beleuchtung von Routen in Grünstreifen.

wbo

Münchener Merkur

Dienstag, 18. Oktober 2005 , Seite 12

Neue Wegweisung soll Radeln bequemer machen

Radfahrer sollen in München künftig noch komfortabler und schneller durch den Verkehr geleitet werden. Die Stadt plant dazu ein neues Wegweisungssystem, das die beiden bestehenden ablöst. Ab nächstem Jahr sollen die neuen Schilder installiert werden. Zur internationalen Radverkehrskonferenz „Velo City 2007“, so hofft die Stadt, könnten die ersten beiden Referenzrouten fertig sein.

Bisher bestimmen zwei Wegweisungssysteme das Stadtbild: das Freizeitroustensystem mit Hinweisschildern mit grüner Aufschrift sowie die Fahrradhaupttrouten mit Farbpunkten. Die Systeme stammen aus den 90er-Jahren. Die Neuentwicklung lehnt sich zwar an den bisherigen 16 Radialrouten an, jedoch werde die Zielführung dichter und die Verknüpfung mit den Radwegen im Umland verbessert, teilte die Stadt mit. Die Kosten sind noch nicht genau beziffert, sollen aber deutlich unter der Radwegpauschale liegen. Diese beträgt pro Jahr 1,5 Millionen Euro.

mk

Pressemitteilung BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

http://www.gruene-muenchen-stadtrat.de/seiten/texte/presse_htm/P05/presse0512/presse051018.html,

Dienstag, 18. Oktober 2005

Erfolg für Grüne Radverkehrsoffensive

Stadtrat forciert den Ausbau der Radverkehrsanlagen

Der Stadtrat ist im heutigen Bauausschuss den Anträgen der Grünen weitgehend gefolgt und setzt weiterhin auf Wachstum im Radverkehr. Beschlossen wurden die Fortsetzung des Radrouten-Ausbaus, die Schließung einiger gefährlicher Lücken an Hauptstraßen, die Verwirklichung von fünf vorbildhaften Projekten zur Internationalen Radverkehrskonferenz Velo City im Jahre 2007 und die komplett neue Beschilderung des Münchner Radwegenetzes.

Mit dem Beschluss zum sog. Realisierungsnetz Radverkehr und der von den Grünen geforderten Kategorisierung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen ist laut Stadtrat Jens Mühlhaus ein neuer Meilenstein in der Radverkehrspolitik der Stadt gesetzt:

„Wir wollen München zur radfreundlichsten Großstadt in Deutschland machen. Der Beschluss zum Realisierungsnetz mit seinen zahlreichen Einzelmaßnahmen bietet dafür ein hervorragende Grundlage. Doch jetzt gilt es, die schönen Pläne auch zu verwirklichen und seitens der Verwaltung die nötigen Kräfte einzusetzen.“

Auf Antrag der Grünen wurde auch die Umsetzung des erst am Freitag der Öffentlichkeit vorgestellten Konzeptes zur Fahrradwegweisung beschlossen. Bis Ende 2007 soll auf Antrag der Grünen die Beschilderung nicht nur komplett geplant, sondern auch realisiert werden.

Jens Mühlhaus: „So wird den Radfahrern die Orientierung leichter gemacht, die mit den aktuellen, sehr kleinen Schildern häufig recht schwer fällt. Darüber hinaus wird der Radverkehr mit einer professionellen Beschilderung im Straßenraum sichtbarer und ernster genommen.“

Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München

<http://www.seniorenbeirat-lhm.de/radlrambos.htm>, Oktober 2005

Radfahrer

Fast schon paradiesisch

(Eig.-Ber./RU) - Als Fußgänger in der Münchner Fußgängerzone hat man neuerdings ein merkwürdiges Gefühl. Fast schon paradiesisch. Man kann dahinschlendern oder auch -eilen, ohne alle paar Meter von einem Radfahrer behindert, bedrängt oder auch bedroht wird. Stattdessen trifft man immer wieder RadfahrerInnen, die ihren Drahtesel brav schieben – gerade so, wie es richtig ist und in der Straßenverkehrsordnung steht.

Hat nun eine göttliche Eingebung - womöglich vom Hingerl Alois aus dem Hofbräuhaus übermittelt - die Münchner Radlermassen erreicht? Nein, so war es nicht. Es waren vielmehr grüne Frauen und Männer, die jüngst in großer Zahl in der Fußgängerzone unterwegs waren und sogar Sperren aufgebaut hatten, mit denen sie allzu flotte Radler aufhielten. Solche Radler nämlich, die absolut nicht einsehen wollten, dass ihr Gefährt ein Fahrzeug ist, das in einer Fußgängerzone nicht gefahren, sondern allenfalls „mitgeführt“ werden darf.

Diesen Umstand machten die Beamten zahlreichen Radsündern klar. Dabei blieb es nicht immer. Für Uneinsichtige gab es, wie zu beobachten war, auch Personenfeststellungen und kostenpflichtige Verwarnungen. Besonders für jene Rambos, die besonders flott unterwegs waren, manche auf Rädern ohne Straßenausrüstung – also ohne Beleuchtung und den anderen vorgeschriebenen Ausstattungen. Es war so richtig ungemütlich für die Radler in Münchens guter Stube.

Hoffen wir, dass es so bleibt. Auch der Seniorenbeirat forderte mehrmals ein hartes Vorgehen gegen rücksichtslose Radfahrer.

Dabei haben es die Radler gerade in München am wenigsten nötig, sich auf Wegen zu bewegen, auf denen sie nichts zu suchen haben. Zitat aus der RATHAUS UMSCHAU vom 17. Oktober 2005: „Egal ob ins Stadtzentrum oder in einen der Münchner Stadtteile– den Radlerinnen und Radlern in München weisen sie stets einen richtigen Weg. Die Rede ist von den Hinweisschildern mit der grünen Aufschrift und den Wegweisern mit den routenspezifischen Farbpunkten. Sie führen den Radverkehr auf attraktiven und verkehrsgünstigen Routen durch das Stadtgebiet. Und das schon seit vielen Jahren. Jetzt sind sie selbst in die Jahre gekommen und sollen einer neuen, zeitgemäßen Wegweisung Platz machen.“

Im Auftrag der Landeshauptstadt München und im Verbund mit der Initiative „Inzell“, die wesentlich von BMW mitinitiiert wurde, entwickelte der Verkehrsplaner Professor Dr. Heiner Erke ein neues Wegweisungskonzept für den Radverkehr, dessen Systematik speziell auf die Münchner Verhältnisse abgestimmt ist. Zahlreiche Radverkehrsexperten unterzogen den Entwurf von Professor Dr. Erke im Rahmen eines Expertenhearings am vergangenen Freitag im Alten Rathaus einer kritischen Prüfung. Bürgermeister Hep Monatzeder betonte als Schirmherr der Veranstaltung die Notwendigkeit der geplanten Maßnahme: „Unser Anliegen ist eine ganzheitliche Förderung des Radverkehrs in München. Dies beinhaltet auch einverbessertes und vereinheitlichtes Wegweisungssystem für den Radverkehr. Die Wegweisung ist im Gesamtkonzept der Radverkehrsförderung eine der tragenden Säulen.“

Neben Professor Dr. Erke, der das hochkarätig besetzte Expertengremium über das Wegweisungskonzept informierte, steuerten Wolfgang Slama vom ADFC Landesverband Bayern, Hans-Dieter Berg von der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, Dankmar Alrutz von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Peter London vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und Karl Höferle vom Baureferat der Landeshauptstadt München als Referenten ihre Fachexpertise zu den Beratungen bei. Der präsentierte Entwurf basiert auf dem ‚Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr‘ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Wesentliche Vorteile des vorgestellten Systems liegen in der leichteren Erkennbarkeit der Schilder, der besseren Zielführung ent-

lang der Radlrouten und der engeren Verknüpfung des Münchner Radverkehrsnetzes mit den Radwegen im Münchner Umland. Eine vergleichbare Wegweisungs-Systematik gibt es seit einigen Jahren im Radlnetz des Freistaats Bayern und in anderen Bundesländern. ‚Hinsichtlich der Informations- und Kommunikationsleistung wird das vorgestellte System einen neuen Standard für die Wegweisung im Münchner Radverkehr setzen‘, so Ralf Kaulen vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, der das Expertenhearing moderierte.

An der lebhaften und zum Teil sehr kontrovers geführten Podiumsdiskussionnahmen auch die Münchner Stadträte Nikolaus Gradl (SPD), Walter Zöllner (CSU) und Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) sowie Johann-Georg Sandmeier vom Münchner Baureferat teil. Am Ende des Tages waren sich die Experten einig: Das neue Wegweisungssystem wird einen weiteren aktiven Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur nachhaltigen Sicherung der Radverkehrsmobilität in der Landeshauptstadt München leisten.

In seinem Schlusswort gab Bürgermeister Hep Monatzeder einen Ausblick auf das weitere Vorgehen: ‚Auf der heute erarbeiteten Grundlage erfolgt nun die weitere Entwicklung und Abstimmung des vorgestellten Konzeptes bis zur politischen Beschlussfassung durch den Stadtrat. Danach kann die Realisierung des neuen Wegweisungssystems zügig angegangen werden. Laut Monatzeder sollen bis zur internationalen Radverkehrskonferenz >Velo-city 2007< schon einige Referenzrouten im Stadtgebiet und dabei insbesondere der Innere Radroutenring mit der neuen Beschilderung ausgestattet sein. ‚Dann finden die Radlerinnen und Radler in München künftig noch schneller ans gewünschte Ziel.“

Soweit die neueste Entwicklung. Es ist zu wünschen, dass dazu auch deutliche Hinweisschilder auf das Radfahrverbot in Fußgängerzonen und etwa auf dem Viktualienmarkt – wo Radfahrer rücksichtslos bis in die Stände hineinfahren – angebracht werden. München tut viel für die Radfahrer. So viel, dass es denen leicht fallen muss, die Fußgängerzonen zu umfahren oder aber sie so als Fußgänger zu durchqueren wie es Fahrer von anderen Fahrzeugen auch tun müssen. Wobei sie noch den Vorteil haben, ihr Fahrzeug mitführen zu dürfen. Auto- und Motorradfahrer dürfen das nicht.

089.com :: kunst :: kultur :: muenchen

<http://www.blendfrei.de/news.php?id=in424366>, Oktober 2005

Neues Wegweisungssystem für den Radverkehr

Egal ob ins Stadtzentrum oder in einen der Münchner Stadtteile – den Radlerinnen und Radlern in München weisen sie stets einen richtigen Weg. Die Rede ist von den Hinweisschildern mit der grünen Aufschrift und den Wegweisern mit den routenspezifischen Farbpunkten.

Sie führen den Radverkehr auf attraktiven und verkehrsgünstigen Routen durch das Stadtgebiet. Und das schon seit vielen Jahren. Jetzt sind sie selbst in die Jahre gekommen und sollen einer neuen, zeitgemäßen Wegweisung Platz machen.

Im Auftrag der Landeshauptstadt München und im Verbund mit der Initiative „Inzell“, die wesentlich von BMW mitinitiiert wurde, entwickelte der Verkehrsplaner Professor Dr. Heiner Erke ein neues Wegweisungskonzept für den Radverkehr, dessen Systematik speziell auf die Münchner Verhältnisse abgestimmt ist. Zahlreiche Radverkehrsexperten unterzogen den Entwurf von Professor Dr. Erke im Rahmen eines Expertenhearings am vergangenen Freitag im Alten Rathaus einer kritischen Prüfung. Bürgermeister Hep Monatzeder betonte als Schirmherr der Veranstaltung die Notwendigkeit der geplanten Maßnahme: „Unser Anliegen ist eine ganzheitliche Förderung des Radverkehrs in München. Dies beinhaltet auch ein verbessertes und vereinheitlichtes Wegweisungssystem für den Radverkehr. Die Wegweisung ist im Gesamtkonzept der Radverkehrsförderung eine der tragenden Säulen.“

Neben Professor Dr. Erke, der das hochkarätig besetzte Expertengremium über das Wegweisungskonzept informierte, steuerten Wolfgang Slama vom ADFC Landesverband Bayern, Hans-Dieter Berg von der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, Dankmar Alrutz von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Peter London vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und Karl Höferle vom Baureferat der Landeshauptstadt München als Referenten ihre Fachexpertise zu den Beratungen bei. Der präsentierte Entwurf basiert auf dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Wesentliche Vorteile des vorgestellten Systems liegen in der leichteren Erkennbarkeit der Schilder, der besseren Zielführung entlang der Radlrouten und der engeren Verknüpfung des Münchner Radverkehrsnetzes mit den Radwegen im Münchner Umland. Eine vergleichbare Wegweisungs-Systematik gibt es seit einigen Jahren im Radnetz des Freistaats Bayern und in anderen Bundesländern. „Hinsichtlich der Informations- und Kommunikationsleistung wird das vorgestellte System einen neuen Standard für die Wegweisung im Münchner Radverkehr setzen“, so Ralf Kaulen vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, der das Expertenhearing moderierte.

An der lebhaften und zum Teil sehr kontrovers geführten Podiumsdiskussion nahmen auch die Münchner Stadträte Nikolaus Gradl (SPD), Walter Zöllner (CSU) und Jens Mühlhaus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) sowie Johann-Georg Sandmeier vom Münchner Baureferat teil. Am Ende des Tages waren sich die Experten einig: Das neue Wegweisungssystem wird einen weiteren aktiven Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur nachhaltigen Sicherung der Radverkehrsmobilität in der Landeshauptstadt München leisten.

In seinem Schlusswort gab Bürgermeister Hep Monatzeder einen Ausblick auf das weitere Vorgehen: „Auf der heute erarbeiteten Grundlage erfolgt nun die weitere Entwicklung und Abstimmung des vorgestellten Konzeptes bis zur politischen Beschlussfassung durch den Stadtrat. Danach kann die Realisierung des neuen Wegweisungssystems zügig angegangen werden.“ Laut Monatzeder sollen bis zur internationalen Radverkehrskonferenz „Velo-city 2007“ schon einige Referenzrouten im Stadtgebiet und dabei insbesondere der Innere Radroutenring mit der neuen Beschilderung ausgestattet sein. Dann finden die Radlerinnen und Radler in München künftig noch schneller ans gewünschte Ziel.

