

2. Historie der Fahrradwegweisung in NRW

2.1	Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen hat Tradition _____	2-1
2.2	Anfänge der Radverkehrswegweisung in NRW _____	2-1
2.3	Pilotprojekte zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW _____	2-3
2.4	Das Radverkehrsnetz NRW _____	2-3

2. Historie der Fahrradwegweisung in NRW

2.1 Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen hat Tradition

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert seit 1978 erfolgreich den Radverkehr und kann heute als Fahrradland Nummer 1 in Deutschland bezeichnet werden.

Radverkehr als System

In den 70er und 80er Jahren standen mit dem Bau von Radverkehrsanlagen primär infrastrukturelle Maßnahmen im Vordergrund der Arbeiten. Ende der 90er Jahre fand ein Wandel in der Radverkehrsförderung statt: Mit dem Planungsansatz „Radverkehr als System“ wurde dokumentiert, dass die vier Säulen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation gleichwertige Komponenten der Radverkehrsförderung sind.



Abb. 2-1: Die 4 Säulen der Radverkehrsförderung

Für das gesamte Land Nordrhein-Westfalen wurde mit dem RVN NRW erstmalig in Deutschland ein einheitlicher Qualitätsstandard für den Informationsbaustein der Radverkehrsförderung systematisch umgesetzt.

2.2 Anfänge der Radverkehrswegweisung in NRW

R-Wege

Betrachtet man speziell die Entwicklung der Wegweisung für den Radverkehr in NRW, wird deutlich, dass bereits Ende der 70er Jahre durch die damals für den Straßenbau zuständigen Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe die erste Konzeption eines überregionalen touristischen Radwegenetzes erfolgte. Das sog. „R-Wege-Netz“ wurde als naturnahes freizeit- und freiraumorientiertes Radverkehrsnetz rasterartig für das gesamte Bundesland entwickelt.

Dieses überregionale Netz erhielt auf Grundlage der „Hinweise für die Wegweisung auf Radwanderwegen“ der FGSV aus dem Jahr 1982 in vielen Landesteilen eine einheitliche Beschilderung mit Radsymbolen und einer Streckennummerierung. Fernziele wurden ohne und Nahziele mit Kilometerangaben ausgewiesen.

Nachdem die Landschaftsverbände das überregionale Netz geplant hatten, stand es den kommunalen Verwaltungen frei, die wegweisende Beschilderung zu installieren und zu pflegen. Daher war die Umsetzung und Wegweisung des R-Wege-Netzes sehr unterschiedlich. Während die R-Wege in Teilen des Landes auch heute noch fester Bestandteil des Freizeitrouthenetzes sind, wird ihnen in einigen Teilen von NRW heute keine Bedeutung mehr beigemessen.

Touristische Themenrouten

Dem Beispiel des R-Wege-Netzes folgend wurden durch eine Vielzahl unterschiedlicher, überwiegend touristischer Organisationen zusätzliche Themenrouten speziell für Radtouristen und Erholungssuchende installiert.

Da die Realisierung von Themenrouten bislang auf zahlreichen touristischen Einzelinitiativen basierte, variierten die Standards der Routenwahl und der Wegweisung sehr stark. Insbesondere die Wegweisung der touristischen Themenrouten war im Hinblick auf die Parameter Größe, Formgebung, Gestaltung und Wegweisungsinhalt primär durch den individuellen Geschmack des Initiators geprägt. Dies hatte zur Konsequenz, dass sich vor allem in attraktiven Radtourismusregionen eine Menge von Themenrouten überlagerten und an einem Pfosten viele unterschiedlich gestaltete Wegweiser übereinander angebracht wurden. In der Summe trug diese Wegweisungsvielzahl daher mehr zu Verwirrung als zu einer Hilfe für die Nutzer bei.



Abb. 2-2: Ungewollte Vielfalt unterschiedlicher Themenroutenschilder an einem Pfosten

- Handlungsbedarf Mitte der 80er Jahre
- Mitte der 80er Jahre waren zwei gravierende Mängel dieser Handlungsweise festzustellen:
- Es existierte eine Vielzahl von Insellösungen mit sehr unterschiedlichen Qualitäten und „Handschriften“, z.B. in Format, Schriftgröße und Wegweisungsinhalt.
 - Es standen primär touristische Interessen im Fokus der Arbeiten, die sowohl die Realisierung der feinmaschigen Netze des Alltagsverkehrs als auch deren Wegweisung weitgehend außen vor ließen.

2.3 Pilotprojekte zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW

- Zwei Pilotprojekte 1985
- Zur Systematisierung der Netzplanung insbesondere in Hinblick auf die bisher nur unzureichend erschlossenen Potenziale des Alltagsverkehrs bei gleichzeitiger Harmonisierung der Wegweisung in NRW förderte das Landesverkehrsministerium NRW ab 1985 die beiden Pilotprojekte
- Radverkehrs- und Beschilderungsplan Kreis Neuss und
 - Radwege- und Beschilderungsplan Stadt Bochum.

- Ergebnisse der Pilotprojekte
- Die Pilotprojekte brachten folgende grundsätzlichen Erkenntnisse:
- Zur fahrradfreundlichen Erschließung sowohl von Großstädten als auch ländlich strukturierten Gebieten bedarf es einer systematischen Netzplanung, die sich vom potenziellen Bedarf ableitet.
 - Gute Wegweisung mobilisiert umfangreiche Potenziale zusätzlicher Nutzergruppen.
 - Die Formulierung von Standards und Ausführungsempfehlungen für eine Wegweisung ist unbedingt erforderlich.
 - Die für ein erfolgreiches Radverkehrsnetz erforderlichen Maßnahmen sind mit einem überschaubaren Finanzbudget kurzfristig realisierbar.

Aufgrund dieser positiven Ergebnisse wurden vereinzelt in verschiedenen Kreisen und Städten des Landes angebotsorientierte Radverkehrsnetze umgesetzt. Hier war eine deutliche Erhöhung der jeweiligen Radverkehrsanteile zu verzeichnen. Zu einer landesweit einheitlichen Beschilderung für den Radverkehr führte dies jedoch nicht.

2.4 Das Radverkehrsnetz NRW

Aufbauend auf den umfangreichen Erfahrungen, die in Nordrhein-Westfalen bereits zu den Themen Radverkehrsförderung und -wegweisung vorlagen, wurde 1995 der Beschluss für das RVN NRW gefasst.

- Ziele des RVN NRW
- Folgende Ziele werden mit dem RVN NRW verfolgt:
- Zur möglichst guten Erschließung der Radverkehrspotenziale ist eine gleichberechtigte Förderung von Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation notwendig. Zur systematischen Umsetzung der Säule Information realisiert das Land NRW für alle Kommunen ein landesweit einheitliches Grundangebot an hochwertigen, mit einer Wegweisung ausgestatteten Radrouten.
 - Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wird entsprechend dem Merkblatt der FGSV landesweit vereinheitlicht und standardisiert. Da das Bundesverkehrsministerium und die FGSV dieses Merkblatt allen Bundesländern

zur Umsetzung empfiehlt, ist damit auch ein harmonischer Übergang zu den angrenzenden Bundesländern sichergestellt.

- Die vorhandenen und oft verwirrenden „Schilderbäume“ werden abgebaut, da das neue System die ziel- und routenorientierte Wegweisung miteinander verknüpft.
- Durch das RVN NRW wird der Radverkehr als bedeutende Säule des Umweltverbundes verstanden und gefördert. Durch die Einbindung der Bahnhöfe erfolgt eine optimale Verknüpfung von Rad und Bahn.
- Das Fahrrad ist ein gleichberechtigtes Verkehrsmittel neben dem Kfz und dem ÖPNV. Dies findet durch das RVN NRW nun auch in der Wegweisung seinen Niederschlag.
- Viele Menschen nutzen das Fahrrad. Für diese Bevölkerungsgruppen werden durch das RVN NRW gute Rahmenbedingungen geschaffen und attraktive, bisher oft wenig bekannte, Routen mit einer Wegweisung gekennzeichnet.
- Das RVN NRW leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, indem es die Nutzer auf qualitativ hochwertigen und sicheren Strecken führen wird. Sofern Teilbereiche der Infrastruktur des RVN NRW noch nicht dem Standard entsprechen, sollen diese Mängel in den folgenden Jahren sukzessive beseitigt werden.
- Mit dem RVN NRW wird das Grundgerüst an fahrradfreundlichen Routen in einer Kommune geschaffen. Dies soll auf lokaler Ebene weiter ausgebaut werden. Die Wegweisung wird ebenfalls durch das Programm „100 Kommunen im Netz“ (vgl. Kap. 10) finanziell unterstützt.

Das RVN NRW umfasst im Sommer des Jahres 2011 eine Netzlänge von 14.160 km und stellt einen weiteren bedeutenden Baustein zur Förderung des Radverkehrs in NRW dar.



Abb. 2-3: Das RVN NRW, Stand Oktober 2013