



Das Radvorrangnetz NRW

– Prioritäten für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur



Agenda

- 1. Einführung: Warum ein landesweites Radvorrangnetz?***
- 2. Präsentation: Radvorrangnetz und nächste Schritte***
- 3. Fragen***
- 4. Diskussion***



Ausgangslage – Ziele & Koalitionsvertrag

- 1000 Kilometer Radwege bauen (2022-2027)
- Finanzen & Prioritätensetzung: mindestens gleich viel Geld für neue Radwege wie Geld für neue Straßen
- 7 Radschnellwege weiter umsetzen
- Umsetzung Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz
- Aufstellung Radvorrangnetz
- Aufstellung Radschnellverbindungsbedarfsplan



Ausgangslage – Zuständigkeiten

Kommunen in NRW

- ca. 94.000 km Gemeindestraßen
- 8.700 km Kreisstraßen
- Abschnitte von Landes- und Bundesstraßen im Rahmen von Ortsdurchfahrten

Land NRW (Straßen.NRW)

- Radschnellverbindungen des Landes
- 11.612 km Landesstraßen
- 4.417 km Bundesstraßen in Auftragsverwaltung des Bundes
- 1.000 km Kreisstraßen in Auftragsverwaltung





Ausgangslage – Zuständigkeiten Schilda!

- Die Zuständigkeit für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen liegt **immer** bei der jeweils örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde.
- Die Straßenverkehrsbehörde entscheidet auch auf Landes- und Bundesstraßen innerorts wie außerorts über Verkehrszeichen, Verkehrsregelungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen!
- Vor einer Entscheidung sind die Straßenbaubehörde und die Polizei anzuhören.
- Sonderfall Bundesautobahnen: Fernstraßen-Bundesamt als Straßenverkehrsbehörde zuständig.



Radvorrangnetz – Entstehung

- § 17 Absatz 1 FaNaG: „*Das für Verkehr zuständige Ministerium definiert das landesweite Radvorrangnetz, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst*“
- Oberste Ebene der landesweiten Radnetzplanung in Nordrhein-Westfalen
- Umfasst Verbindungen in Baulast von Bund, Land und Kommunen



Radvorrangnetz – Entstehung

- Grundlage: Landesverkehrsmodell 2035
- rund 9.000 Kilometer umfassender Initialvorschlag des Landes
- Kommunalbeteiligung zwischen Mai und Dezember 2024
- Die Kommunen brachten dabei Alternativvorschläge ein. Diese wurden je nach Prüfergebnis berücksichtigt.

Das Ergebnis ist nun ein **10.500 Kilometer langes, landesweit abgestimmtes Radvorrangnetz.**



Radvorrangnetz – Kategorien

Je nach Nachfragepotenzial werden die Verbindungen unterschiedlichen Kategorien zugeordnet:

- **Radschnellverbindungen RS1 bis RS7**
 - **Radvorrangrouten mit einem Potenzial von mindestens 2.000 Radfahrenden pro Tag**
 - **Radvorrangrouten mit einem Potenzial von weniger als 2.000 Radfahrenden pro Tag**
 - **Verbindungen mit weniger als 500 Radfahrenden pro Tag**
-
- **Auch Radverbindungen außerhalb des Radvorrangnetzes bleiben wichtig!**





Landesweites Radvorrangnetz Nordrhein-Westfalen

Das landesweite Radvorrangnetz umfasst für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen, um so möglichst direkt geführte und bedarfsgerecht ausgebaut Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr zu entwickeln.

Martin
Metz



Legende und Erläuterungen

- Bundesland Nordrhein-Westfalen
- Radschnellverbindungen RS1 bis RS7
- Radvorrangrouten (Potenzial ≥ 2.000 Radfahrende/Tag)
- Radvorrangrouten (Potenzial < 2.000 Radfahrende/Tag)
- Radwege im Netz im Basisstandard (Potenzial < 500 Radfahrende/Tag)

Radschnellverbindungen RS1 bis RS7

Die in Umsetzung befindlichen Radschnellverbindungen RS1 bis RS7 sind als gesetzte Radschnellverbindungen Teil des landesweiten Radvorrangnetzes. Eine Radschnellverbindung ist mindestens zehn Kilometer lang und zu mehr als der Hälfte im Radschnellweg-Standard (bei ≥ 2.000 Radfahrende/Tag) zu realisieren.

Radvorrangrouten (Potenzial ≥ 2.000 Radfahrende/Tag)

Dies umfasst Radvorrangrouten mit einem ausreichend hohem, durchschnittlichen Potenzial, sodass eine Betrachtung im Rahmen der Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes (gemäß § 19 Abs. 1 FaNaG) vorgesehen ist (Untersuchungsmasse Bedarfsplan-RSV). Der Bedarfsplan definiert dann die Verbindungen, deren Wirtschaftlichkeitsnachweis den Bau von Radschnellverbindungen rechtfertigen.

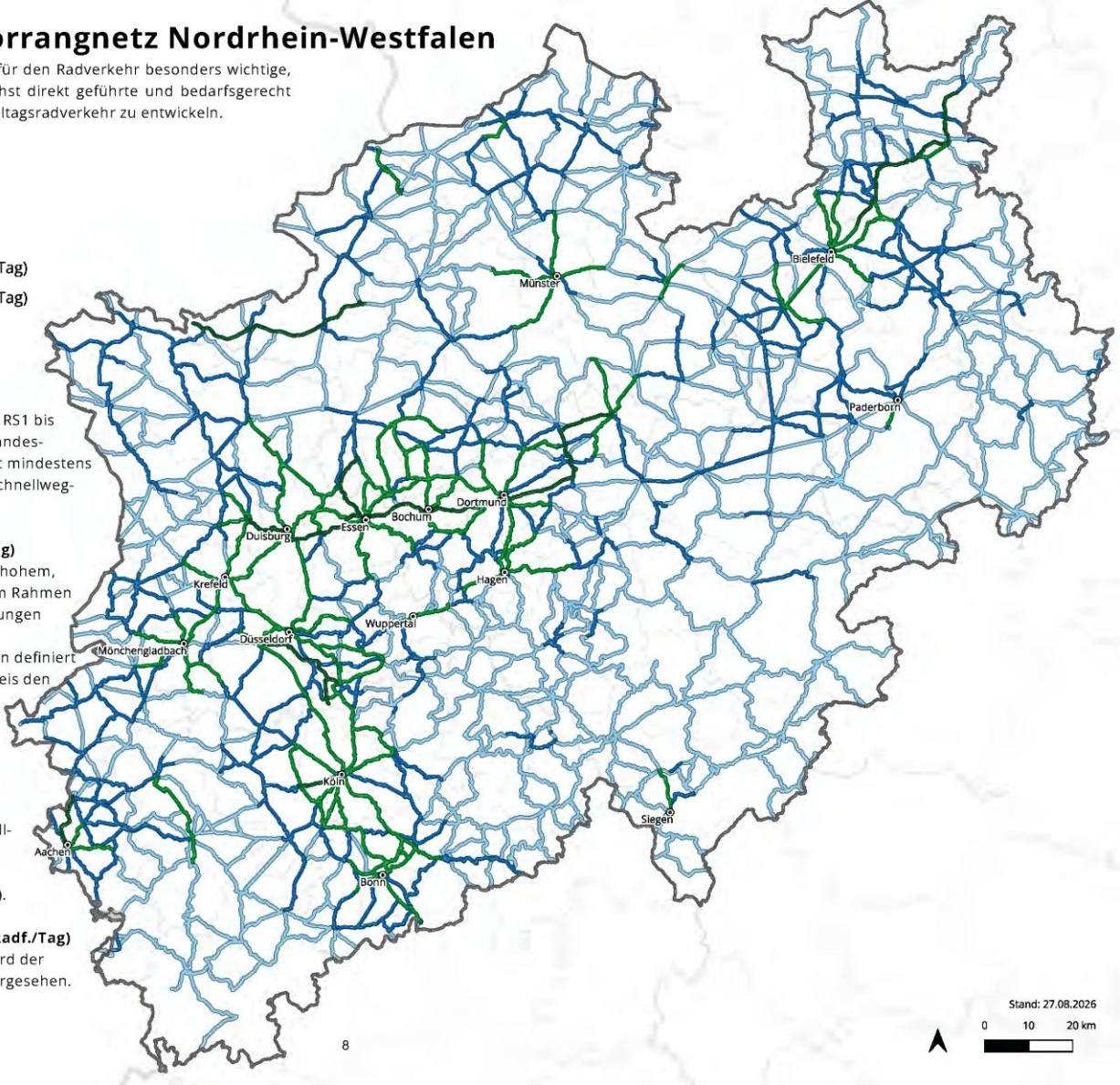
Radvorrangrouten (Potenzial < 2.000 Radf./Tag)

Die dargestellten Verbindungen weisen ausreichend hohe Potenziale auf, um den Ausbaustandard von Radvorrangrouten einzusetzen. Dieser liegt oberhalb der Standards für Radwege und unterhalb der für Radschnellverbindungen—siehe "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten" (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV).

Radwege im Netz im Basisstandard (Potenzial < 500 Radf./Tag)

Alle weiteren Verbindungen sind als Radwege im Standard der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV vorgesehen.

Landesweites Radvorrangnetz gemäß § 17 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.



Radschnellverbindungen RS1 bis RS7

Die in Umsetzung befindlichen Radschnellverbindungen RS1 bis RS7 sind als gesetzte Radschnellverbindungen Teil des landesweiten Radvorrangnetzes. Eine Radschnellverbindung ist mindestens zehn Kilometer lang und zu mehr als der Hälfte im Radschnellweg-Standard (bei ≥ 2.000 Radfahrende/Tag) zu realisieren.

Radvorrangrouten (Potenzial ≥ 2.000 Radfahrende/Tag)

Dies umfasst Radvorrangrouten mit einem ausreichend hohem, durchschnittlichen Potenzial, sodass eine Betrachtung im Rahmen der Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes (gemäß § 19 Abs. 1 FaNaG) vorgesehen ist (Untersuchungsmasse Bedarfsplan-RSV). Der Bedarfsplan definiert dann die Verbindungen, deren Wirtschaftlichkeitsnachweis den Bau von Radschnellverbindungen rechtfertigen.

Radvorrangrouten (Potenzial < 2.000 Radf./Tag)

Die dargestellten Verbindungen weisen ausreichend hohe Potenziale auf, um den Ausbaustandard von Radvorrangrouten einzusetzen. Dieser liegt oberhalb der Standards für Radwege und unterhalb der für Radschnellverbindungen—siehe "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten" (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV).

Radwege im Netz im Basisstandard (Potenzial < 500 Radf./Tag)

Alle weiteren Verbindungen sind als Radwege im Standard der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV vorgesehen.

Landesweites Radvorrangnetz gemäß § 17 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.

Legende und Erläuterungen

-  Bundesland Nordrhein-Westfalen
-  Radschnellverbindungen RS1 bis RS7
-  Radvorrangrouten (Potenzial ≥ 2.000 Radfahrende/Tag)
-  Radvorrangrouten (Potenzial < 2.000 Radfahrende/Tag)
-  Radwege im Netz im Basisstandard (Potenzial < 500 Radfahrende/Tag)



Radvorrangnetz – Vorteile für Kommunen

- **Prioritäten setzen**
- **Netzzusammenhang darstellen**
- **Interkommunal und baulastträgerübergreifend planen**
- **Förderung und Finanzierung**
- **Politische Legitimation**



Radvorrangnetz – Nächste Schritte

- Radvorrangnetz liefert qualifizierte Vorschläge für spätere Planungsprozesse.
 - Die weitere planerische Aufbereitung einzelner Verbindungen obliegt den jeweiligen Baulastträgern. Dabei müssen die konkreten örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden. **Anpassungen bleiben möglich.**
- Aktuell: Abgleich des Radvorrangnetzes mit der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur
 - Erstellung eines **Maßnahmenkatalogs** zur Erreichung des Zielzustands.
- Bereitstellung des Radvorrangnetzes über die **GIS-Cloud NRW**



**Martin
Metz**



Fragen?

Kontakt:

**Martin.Metz@landtag.nrw.de
0211 884 4611**





Diskussion!



**Martin
Metz**



Vielen Dank!

Kontakt:

**Martin.Metz@landtag.nrw.de
0211 884 4611**





Das Radvorrangnetz NRW

– Prioritäten für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur

