

11. Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege

Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten in NRW

15. September 2022

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG)

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)

- am 01.01.2022 in Kraft getreten
- umfasst insgesamt 34 Paragraphen
- davon 3 explizit zu den Themen „Radvorrangnetz“ und „Radschnellverbindungen“
- davon 1 zu „Lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzen“

§ 17 Festlegung Radvorrangnetz

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium definiert das **landesweite Radvorrangnetz**, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst.
- (2) Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu definieren und bei Bedarf fortzuschreiben. Das Radvorrangnetz soll auch in Form einer Karte dargestellt werden. Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen werden in den **Bedarfsplan** aufgenommen.

§ 17 Festlegung Radvorrangnetz

- (3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche **überörtliche Radverkehrsnetze** können in Teilen in das zukünftig landesweite, übergeordnete Radvorrangnetz integriert werden und sind dafür gegebenenfalls anzupassen.
- (4) Die Finanzierung beziehungsweise die Förderung einzelner Vorhaben im Bereich des Radverkehrs durch das für Verkehr zuständige Ministerium orientiert sich vorrangig an der Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz.

§ 18 Radschnellverbindungen des Landes

- (1) Radschnellverbindungen sind die in § 3 Absatz 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen definierten Wege, Straßen oder Teile von diesen.
- (2) Für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Landes erstellt das für Verkehr zuständige Ministerium einen Leitfaden oder erlässt Verwaltungsvorschriften.

§ 3 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW

- (2) ... Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger **regionaler Verkehrsbedeutung** zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen **ein zusammenhängendes Netz** bilden. ...
- ⇒ Radschnellverbindungen sind in NRW somit nach ihrer Verkehrsbedeutung den **Landesstraßen** gleichgestellt

§ 19 Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt einen Bedarfsplan für den **Bau neuer und die wesentliche Änderung** bestehender Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen, im Folgenden Bedarfsplan für Radschnellverbindungen genannt, im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags.
- (2) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen umfasst die **langfristigen Planungen** für Radschnellverbindungen.

§ 19 Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes

- (3) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen wird unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.
- (4) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen soll erstmalig innerhalb von **zwei Jahren** nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt und nach einer Evaluation im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags fortgeschrieben werden.

Das Radvorrangnetz in NRW

Radvorrangnetz in NRW

Radvorrangnetz \neq Radvorrangroute

Radvorrangnetz in NRW

Radvorrangnetz umfasst für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen

Radvorrangroute: RSV und RVR sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die dem Zweck haben, bedeutende Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehrs durch einen hohen und ein zügiges Radfahren ermöglichenden Standard für den Radverkehr zu erschließen.

Schritte zum Radvorrangnetz des Landes NRW

- 1 Potenzialanalyse
- 2 Umlegung der Korridore
- 3 Beteiligung der kommunalen Ebene
- 4 Aufstellung des Bedarfsplans
- 5 Definition des Radvorrangnetzes

Schritte zum Radvorrangnetz des Landes NRW

1 Potenzialanalyse

- Identifikation potenzieller Korridore = bedeutsame Verkehrsbeziehungen und funktionale Wegeverbindungen zwischen zentralen Orten sowie singulären Punkten
- Abschätzung des Potenzials auf Grundlage des Landesverkehrsmodells (gemäß Leitfaden der BASt)

Schritte zum Radvorrangnetz des Landes NRW

2 Umlegung der Korridore

- Korridore werden hinsichtlich ihres Potenzials für den Bedarf einer RSV, einer RVR oder einer sonstigen Radverkehrsverbindung mit wichtiger Verbindungsfunktion im Sinne eines Netzzusammenhangs überprüft und priorisiert
- Umlegung der Korridore auf Straßen und Wege = qualifizierte Vorschläge, die im weiteren Prozess noch ihre Linienführung ändern können

Schritte zum Radvorrangnetz des Landes NRW

3 Beteiligung der kommunalen Ebene

- qualifizierte Routenvorschläge werden den Kommunen mit Bitte um Stellungnahme zu den Routenvorschlägen und um Hinweise zu bestehenden Planungen übergeben

Schritte zum Radvorrangnetz des Landes NRW

4 Aufstellung des Bedarfsplans

- planerische Aufbereitung der Routenvorschläge für RSV aus Potenzialanalyse und kommunalen Rückmeldungen
- Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse gemäß BASt-Leitfaden
- Priorisierung der RSV

Schritte zum Radvorrangnetz des Landes NRW

5 Definition des Radvorrangnetzes

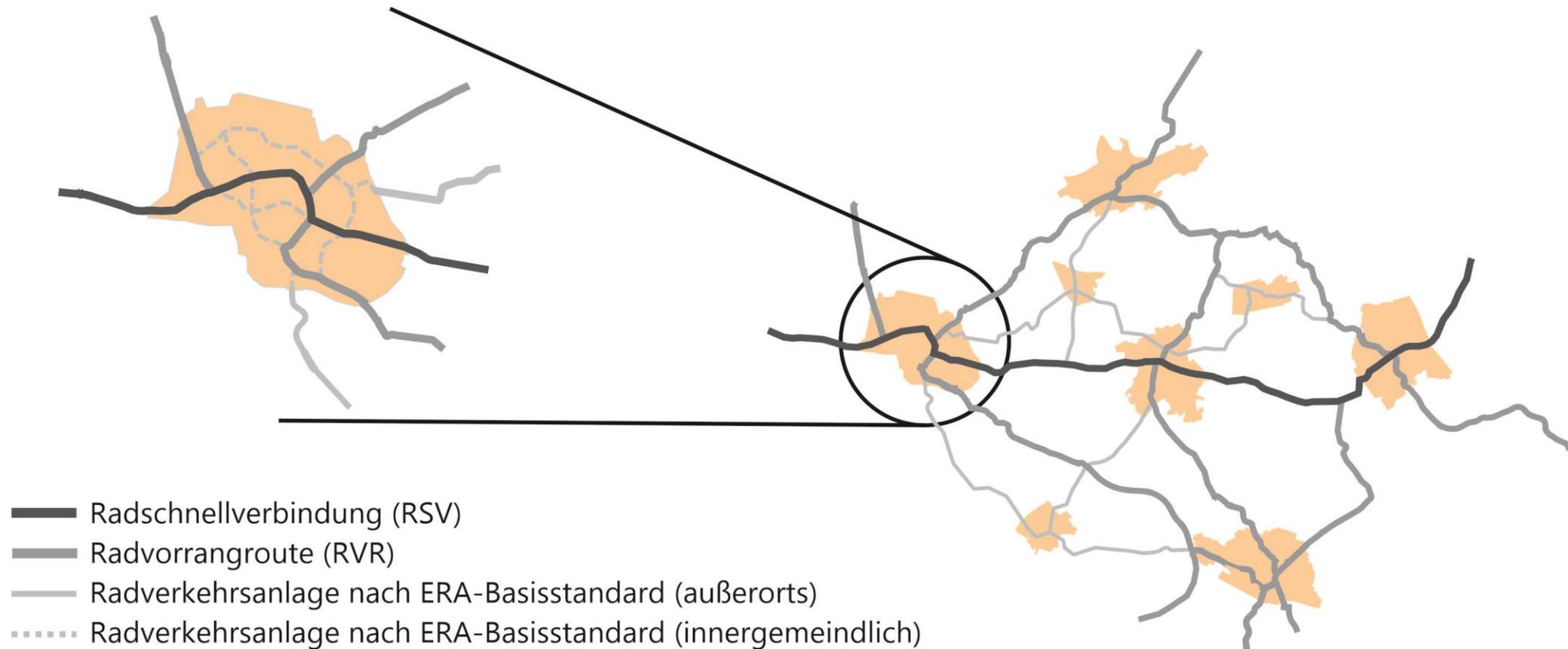
- Die Ergebnisse der Potenzialanalyse, die Aufstellung des Bedarfsplans RSV und die Rückmeldungen der Kommunen führen zur Definition des Radvorrangnetzes.
- Dieser unterscheidet die Kriterien für den Neu-/Ausbau einer Radverkehrsanlage

Schritte zum Radvorrangnetz des Landes NRW

5 Definition des Radvorrangnetzes

- RSV > 2.000 Radfahrende / Tag
- RVR 500 – 2.000 Radfahrende / Tag
- sonstige Radverkehrsverbindungen mit (über-)regionaler Verbindungsfunktion (VFS II/III gemäß RIN) im Sinne eines Netzzusammenhangs bei < 500 Radfahrenden / Tag
= ERA-Basisstandard

Schritte zum Radvorrangnetz des Landes NRW



Radvorrangnetz in NRW

- Das Radvorrangnetz besteht aus Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Basisradwege
- Das Radvorrangnetz wird alle Kreise und kreisfreien Städte verbinden
- Die Baulastträgerschaft der Radverkehrsanlage ist abhängig von der Baulast der (danebenliegenden) Straße

Was bedeutet dies für die Kommunen?

Kommunale Radverkehrsnetze

Rad-Vorrang-Route

Rad-Pendler-Route

Direktroute

Raddirektverbindung

Veloroute

Expressroute

Premiumroute

Radhauptnetzroute

§ 20 Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze

- (1) Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz gemäß Absatz 2 Satz 1 sowie das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

- (2) Die Gemeindeverbände sollen ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen (überörtliches Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

§ 20 Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze

- (3) Bei der Abstufung einer Ortsdurchfahrt ist in Abstimmung zwischen dem alten und dem neuen Träger der Straßenbaulast dafür Sorge zu tragen, dass bei der Gestaltung der abzustufenden Straße die Belange des Radverkehrs besonders beachtet werden.

- (4) Radverbindungen zwischen allen im Flächennutzungsplan gemäß den §§ 1 bis 11 der Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) in der jeweils geltenden Fassung ausgewiesenen Bauflächen sind anzustreben.

Wo liegen die Hemmnisse bei der Umsetzung der RSV in NRW?

Erfahrungsaustausch Radschnellverbindungen NRW

- Deutsche Bahn
 - Weiterhin fehlende Flächenverfügbarkeit
 - Interne Abstimmungsprozesse bei der Bahn laufen extrem lange, durch lange Kommunikationsverläufe entsteht oft hoher Zeitverlust in der Planung, in dessen Folge Probleme mit bereits vergebenen Aufträgen entstehen

Erfahrungsaustausch Radschnellverbindungen NRW

- Umweltbehörden, Umweltverbände
 - Schwierige Wege der Kommunikation zu den Umweltbehörden
 - Umweltverbände wie BUND und NABU sind oftmals Verhinderer der Radverkehrsplanung

Erfahrungsaustausch Radschnellverbindungen NRW

- Standards für RSV
 - Oftmals stellen die Standards für die RSV ein Problem dar, andererseits ist eine Aufweichung der Standards ebenfalls kritisch zu sehen
 - Auch der geforderte begleitende Gehweg stellt teilweise ein Problem dar, welches die Planung deutlich verlängert
 - Die Vorgabe zur Beleuchtung ist besonders bei UVS/UVP sehr problematisch

Erfahrungsaustausch Radschnellverbindungen NRW

- Öffentlichkeitsbeteiligung / Kommunikation
 - Die Akzeptanz in der Öffentlichkeit für die Planung von RSV ist in einigen Kommunen in der Bevölkerung sehr umstritten, teilweise werden Bürgerentscheide initiiert, um die Umwidmung von Bahntrassen zu verhindern
 - Nach durchgeführter Bürgerbeteiligung ist politische Akzeptanz deutlich gestiegen (Beispiel RS4)
 - Allgemein sind größere Projekte ohne Beteiligung nicht mehr denkbar.

Zum guten Schluss

Schlüsselfaktor Parken



Schlüsselfaktor Parken



Fahrräder mögen sich ändern, aber Radfahren ist zeitlos.

Zapata Espinoza