



Landesweites Radvorrangnetz und Radschnellverbindungsbedarfsplan NRW

13. Bundesweiter AK Radschnellwege des RVR am 13. September 2024

Bernd Gorschlüter – Referatsleiter VI A 1 - Planung von Bundesfern- und Landesstraßen, einschl. begleitender Radwege sowie Radschnellverbindungen, Straßenbedarfspläne



Agenda

1. Definition des landesweiten Radvorrangnetzes
2. Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen



Gesetzliche Grundlage: FaNaG

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen:

- § 17: landesweites Radvorrangnetz mit für den Radverkehr besonders wichtigen, überörtlichen Verbindungen
 - überörtliche Radverkehrsnetze können in das Radvorrangnetz integriert werden
 - Finanzierung bzw. Förderung von Vorhaben durch das Land orientiert sich zukünftig vorrangig an der Einbindung in das Radvorrangnetz
 - Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen werden in den Bedarfsplan aufgenommen (→ §19)





Fachliche Grundlage: Potenzialanalyse

- System zentraler Orte mit den Verbindungsfunktionsstufen I, II und III
- Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz des LVM NRW
- Übernahme der Radverkehrsstärken aus dem Landesverkehrsmodell NRW

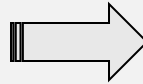
Verbindungsfunktion Stufe	Verbindung	Kriterien		Beschreibung
		Versorgung	Austausch	
0	kontinental	-	MR - MR	Verbindung zwischen Metropolregionen.
I	großräumig	OZ - MR	OZ - OZ	Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen oder zwischen Oberzentren.
II	überregional	MZ - OZ	MZ - MZ	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren oder zwischen Mittelzentren.
III	regional	GZ - MZ	GZ - GZ	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren oder zwischen Grundzentren.
IV	nahräumig	G - GZ	G - G	Verbindung von Gemeinden oder Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren oder Verbindung zwischen Gemeinden oder Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.
V	kleinräumig	Grst. - G	-	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden oder Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.

MR Metropolregion
OZ Oberzentrum
MZ Mittelzentrum
GZ Grundzentrum
G Gemeinde
Grst Grundstück



Fachliche Grundlage: Potenzialanalyse

- System zentraler Orte mit den Verbindungsfunktionsstufen I, II und III
- Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz des LVM NRW
- Übernahme der Radverkehrsstärken aus dem Landesverkehrsmodell NRW



Ergebnis:

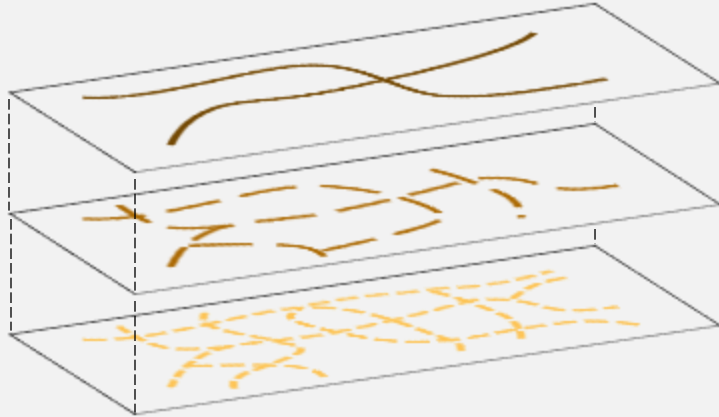
Erster Entwurf für ein Radvorrangnetz
mit den drei Netzkategorien:

Radschnellverbindungen
(Radverkehrsstärken > 2.000 Radfahrende)

Radvorrangrouten
(Radverkehrsstärken > 500 Radfahrende)

ERA-Radwege
(Radverkehrsstärken < 500 Radfahrende)

Netzhierarchie



Landesweites Radvorrangnetz

Verbindungsfunktionsstufen I (großräumig), II (überregional) und III (regional, nur Versorgungsfunktion)

Überörtliche Radverkehrsnetze

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

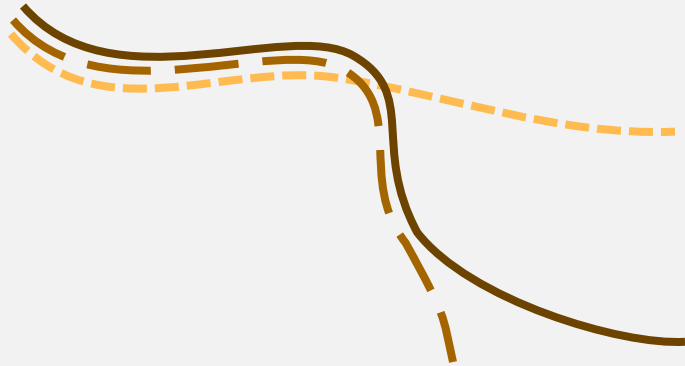
Lokale Radverkehrsnetze

Verbindungsfunktionsstufe IV (nahräumig)

Das landesweite Radvorrangnetz ist die höchste von drei Ebenen in der Netzhierarchie des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen. Die Ebene in der Netzhierarchie steht jedoch in keinem direkten Zusammenhang zum Ausbaustandard und zur Baulastträgerschaft!



Abstimmung zwischen den Netzebenen



Landesweites Radvorrangnetz

Überörtliche Radverkehrsnetze

Lokale Radverkehrsnetze

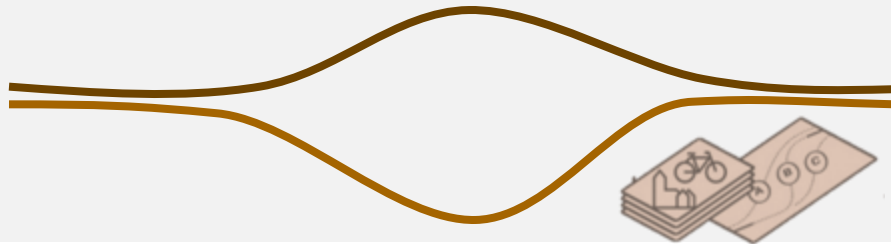
Die Netzplanung auf Landesebene erfolgt zu einem Zeitpunkt, zu dem bereits zahlreiche überörtliche und lokale Radverkehrsnetze existieren. Das Radvorrangnetz soll sich dort, wo dem keine fachlichen Gründe entgegenstehen, an die vorhandenen Radverkehrsnetze anpassen.

→ Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften



Kommunalbeteiligung

- Im Rahmen der Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften haben diese die Möglichkeit, zu den aus der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr resultierenden Routenvorschlägen Stellung zu nehmen sowie alternative und/oder eigene Routen vorzuschlagen.
- Die Stellungnahmen der kommunalen Gebietskörperschaften zu den Routenvorschlägen aus der landesweiten Potenzialanalyse können auch mit Machbarkeitsstudien oder anderweitigen Planungen hinterlegt werden.



Routenvorschlag aus der
landesweiten Potenzialanalyse

Routenvorschlag aus der
Kommunalbeteiligung



Definition Radvorrangnetz

- Ein Gutachter wird im Anschluss
 - die Ergebnisse aus der Kommunalbeteiligung aufbereiten,
 - einen Anforderungskatalog mit fachlichen Kriterien für die Aufnahme von Routen in das landesweite Radvorrangnetz definieren und anwenden sowie
 - durch die Gegenüberstellung von Bestand und Ausbaubedarf einen Maßnahmenkatalog ableiten





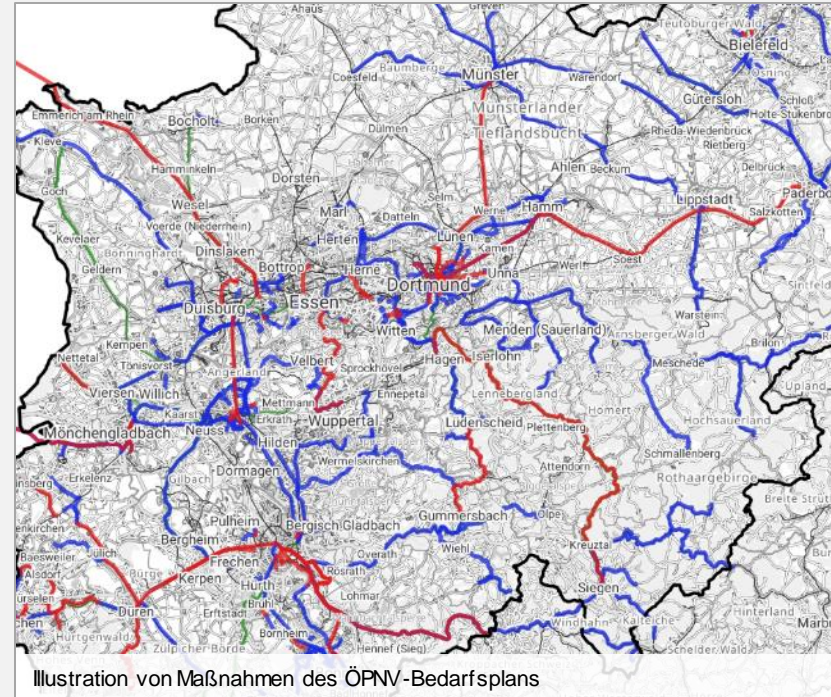
Agenda

1. Definition des landesweiten Radvorrangnetzes
2. Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen

Begriffsklärung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen



- **Langfristiges Planungsinstrument** mit Listen von priorisierten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen
- Für **ÖPNV und Landesstraßen** bestehen Bedarfspläne aus den Jahren 2006/2007
- Für **Radschnellverbindungen** des Landes wird nun **erstmalig** ein Bedarfsplan aufgestellt



Gesetzlicher Hintergrund des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen



§19 (1) Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)

„Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt einen Bedarfsplan **für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen** des Landes Nordrhein-Westfalen, [...], im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags.“

Aufstellungsprozess des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen



Maßnahmenanmeldungen

Sammeln von Maßnahmenanmeldungen der kommunalen Gebietskörperschaften, zur Beschlussfassung der regionalen Planungsträger

1 in Bearbeitung bis Ende 2024

2 in Bearbeitung bis Ende 2025

3 in Bearbeitung 2026

4 Ausstehend 2026/2027

5 Ausstehend 2026/2027

Strategische Umweltprüfung

Durchführung einer strategischen Umweltprüfung inkl. Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §5 (1) UVPG NRW

Verkehrsausschuss des Landtags

Vorlage des Bedarfsplanentwurfs und des Umweltberichts zur Beschlussfassung beim Verkehrsausschuss

(Bewertung und) Bedarfsplanaufstellung

Bewertung der Maßnahmen anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse unter Verwendung des Landesverkehrsmodells 2035 und Aufstellung eines Bedarfsplanentwurfs

Beschlüsse der regionalen Planungsträger

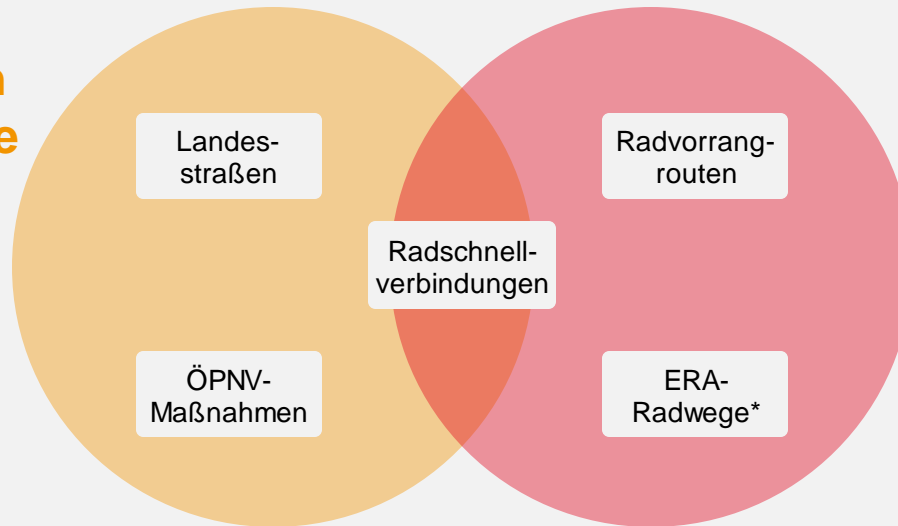
Vorlage des Bedarfsplanentwurfs und des Umweltberichts zur Beschlussfassung der regionalen Planungsträger

Maßnahmenanmeldungen durch kommunales Beteiligungsverfahren



- Das Beteiligungsverfahren deckt zugleich bedarfsplanpflichtige Radschnellverbindungen des Landes sowie das landesweite Radvorrangnetz ab:

Verkehrlichen
Bedarfspläne



Landesweite
Radvorrangnetz

* Empfehlungen für Radverkehrsanlagen



STARTSEITE



BETEILIGUNGEN



HILFE



PORTALE



HAUPTPORTAL

← alle Beteiligungen

Gegenstände

Übersicht

Verfahren

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Verkehr und Mobilität

Potenzielle Radschnellverbindungen

Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege

Informationen

Übersicht

Kontaktperson

Datenschutzklärung

Initialvorschlag (Übersichtskarte)
(Download *.pdf 21 MB)

Initialvorschlag (GIS-Datei)
(Download *.zip 1.1 MB)

Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

● Aktiv
 22.05.2024 bis 21.12.2024
 0 Stellungnahmen



RS1 in Mülheim a.d.R.

Der **Bedarfsplan für Radschnellverbindungen** des Landes soll gemäß § 19 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) erstmalig aufgestellt werden. Zudem soll das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) gemäß § 17 FaNaG ein **landesweites Radvorrangnetz** definieren. Da die Radschnellverbindungen des Landes Bestandteil des Radvorrangnetzes sind, erfolgt die Beteiligung für den Radschnellverbindungsbedarfsplan und für das landesweite Radvorrangnetz gemeinsam.

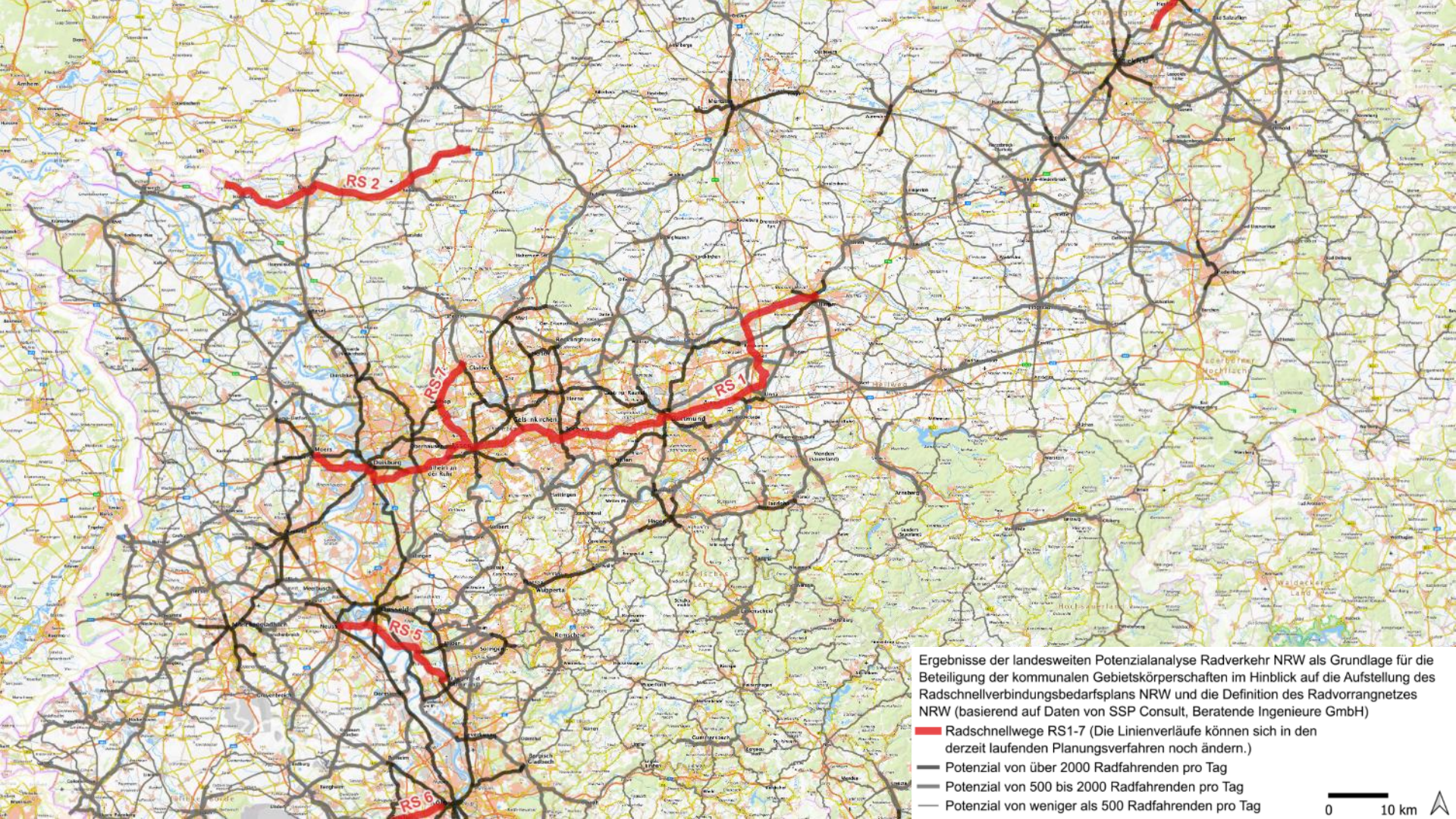
In Vorbereitung hierauf hat das MUNV auf Grundlage des multimodalen Landesverkehrsmodells eine **landesweite Potenzialanalyse Radverkehr** erstellen lassen. Das Ergebnis der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr ist ein **dreistufiges Radverkehrsnetz**, getrennt nach Verbindungen mit einem erwartendem Nutzungspotenzial von:

- über 2000 Radfahrenden pro Tag (potenzielle Radschnellverbindungen),
- 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag (potenzielle Radvorrangrouten) und
- weniger als 500 Radfahrenden pro Tag (potenzielle Radwege).

Den kommunalen Gebietskörperschaften stehen **zwei Karten** zur Verfügung: „Potenzielle Radschnellverbindungen“ und „Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege“. Auf beiden Karten

▼ mehr anzeigen

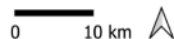




Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr NRW als Grundlage für die Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans NRW und die Definition des Radvorrangnetzes NRW (basierend auf Daten von SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH)

■ Radschnellwege RS1-7 (Die Linienvverläufe können sich in den derzeit laufenden Planungsverfahren noch ändern.)

- Potenzial von über 2000 Radfahrern pro Tag
- Potenzial von 500 bis 2000 Radfahrern pro Tag
- Potenzial von weniger als 500 Radfahrern pro Tag



Aufstellungsprozess des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen





Vergabeverfahren und Projektbeginn

- EU-weites Vergabeverfahren durchgeführt
- Erfolgreiches Konsortium bestehend aus:



- **Kick-Off-Termin** und damit einhergehende Arbeitsaufnahme erfolgte Mitte Mai 2024



Inhaltliche Projektschwerpunkte

- **Planerische Aufbereitung:** Prüfung der Bedarfsplanrelevanz und Aufarbeitung unter Berücksichtigung ingenieurtechnischer, kosten- und umweltbezogener Kriterien
- **Bewertung und Bedarfsplanaufstellung:** Orientierung am Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse von Radschnellverbindungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bewertung auf Basis des Landesverkehrsmodells 2035 und Dossiererstellung
- **Strategische Umweltprüfung:** Festlegung des Untersuchungsrahmens, Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltbericht

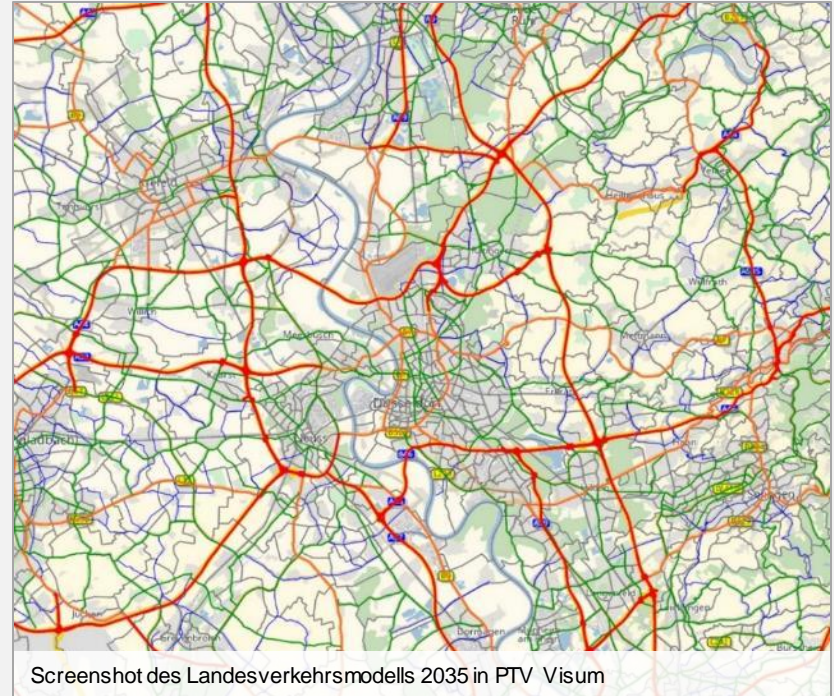


Beispielhafte Dossiers

Exkurs: Landesverkehrsmodell 2035



- Möglichst genaue Abbildung des **Verkehrsgeschehens in NRW**
- Ermöglicht **Abschätzung** zukünftiger Verkehrsflüsse
- **Fertigstellung** ist vor Kurzem erfolgt
- **Multimodales** Personenverkehrsmodell (Fuß, Rad, Straße, ÖPNV) für übergeordnete Landesverkehrsplanung



Aufstellungsprozess des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen





Und was kommt danach?

- **Priorisierung** der Planungen für Radschnellverbindungen und die übrigen Elemente des Radvorrangnetzes anhand von Kriterien wie Wirtschaftlichkeit (RSV), Netzbedeutung, verkehrliche Wirkung, Verkehrssicherheit, Umsetzbarkeit etc.
- Definition von **Zuständigkeiten** für die Planung (u.a. Planungsvereinbarungen)

Bis dahin bedarf es noch einer **Optimierung** in den Bereichen

- Planungsgrundlagen (u.a. Planungsleitfaden, Auftaktworkshops, Zusammenarbeit verschiedener Fachbehörden, Wissenstransfer)
- Planungsanforderungen (u.a. flexiblerer Umgang mit Standards)
- Finanzierung und Förderung



Ihre Kontaktpersonen



Dr. Raoul Rothfeld, für die
verkehrlichen Bedarfspläne

raoul.rothfeld@munv.nrw.de

Tel.: 0211-4566-235

Referat VII A 3 – Grundsatz-
angelegenheiten der Mobilität, des
Klimaschutzes im Verkehr,
Landesverkehrsplanung, ...

Ministerium für Umwelt, Naturschutz
und Verkehr des Landes Nordrhein-
Westfalen



Michael Eichelmann, für das
landesweite Radvorrangnetz

michael.eichelmann@munv.nrw.de

Tel.: 0211-4566-150

Referat VI A 1 – Planung von
Bundesfern- und Landesstraßen,
einschl. begleitender Radwege sowie
Radschnellverbindungen, ...

Ministerium für Umwelt, Naturschutz
und Verkehr des Landes Nordrhein-
Westfalen