



Düsseldorf, 18.11.2023

Nr. 25/2023

Sperrfrist 18.11.2023, 15 Uhr

Pressemitteilung

Radschnellwege-Ausbau in Nordrhein-Westfalen: Große Versprechen, kein Fortschritt!

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club in Nordrhein-Westfalen (ADFC NRW) kritisiert mangelnde Fortschritte beim Bau von Radschnellwegen in NRW. Genau zehn Jahre, nachdem das Land zusätzlich zum Radschnellweg Ruhr (RS1) in einem Planungswettbewerb fünf weitere Projekte ausgezeichnet hatte und diese schnell realisieren wollte, sei bis heute erst ein Prozent (1,5 km) davon gebaut.

Bei einer Fahrraddemonstration am geplanten Radschnellweg RS6, der Frechen und Köln verbinden soll, haben die Landesvorsitzenden des ADFC NRW, Rebecca Heinz und Axel Fell, der Landesregierung Stillstand bei diesen Projekten vorgeworfen.

Der Landesvorsitzende Axel Fell richtete sich direkt an Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne): "Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen hat in den vergangenen Jahren immer wieder den Ausbau von Radschnellwegen angekündigt. Doch trotz vollmundiger Versprechen, Planungswettbewerb und Machbarkeitsstudien kommt der Bau von Radschnellwegen hier bei uns in NRW nicht voran."

Die Landesvorsitzende Rebecca Heinz sagte: "Der Radschnellweg RS1 im Ruhrgebiet ist ohnehin schon ein Trauerspiel, weil er erst auf wenigen Teilstücken befahrbar und überhaupt noch nicht alltagstauglich ist. Besonders schlimm finden wir die Situation bei den Radschnellwegen RS2 bis RS6. Vor genau zehn Jahren wurden sie vom Land NRW ausgezeichnet und sollten zügig umgesetzt werden. Bis heute ist leider wenig passiert!"

Um den Stillstand anzuprangern, demonstrierten Bürgerinnen und Bürger am Samstag, 18.11.2023 stellvertretend für alle Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen am geplanten RS6 zwischen Frechen und Köln. Auch NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) hatte seine Teilnahme an der Radschnellweg-Demo unter dem Motto "Zeit gewinnen, sicher fahren" zugesagt.

Radschnellwege haben hohe Bedeutung

Die ADFC-Landesvorsitzende Rebecca Heinz betonte die Bedeutung von Radschnellwegen: „Radschnellwege sind ein wichtiger Baustein der Verkehrswende und können dazu beitragen, den Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten. Denn sie ermöglichen es, schnell und sicher mit dem Rad zur Arbeit oder Schule zu kommen. Doch die Realität sieht leider anders aus. Im vergangenen Jahrzehnt wurden nur etwa 20 Kilometer Radschnellwege in NRW gebaut, die meisten davon beim RS1.“

Faktencheck: Zehn Jahre nach dem Planungswettbewerb

In Nordrhein-Westfalen wurden 2013 fünf Radschnellverbindungen im Rahmen eines Planungswettbewerbs ausgezeichnet: Aachen, Bad Oeynhausen, Düsseldorf, Köln und Rhede im Münsterland. Ziel des Wettbewerbs war es, das damals noch weitgehend unbekannte Planungsinstrument der Radschnellverbindungen zu etablieren und die prämierten Verbindungen mit Hilfe einer Landesförderung zügig in die Umsetzung zu bringen.

ADFC NRW fragt: Fertigstellung der prämierten Verbindungen im Jahr 3013 nach Christus?

Doch von den prämierten Projekten, die eine Länge von rund 150 Kilometern (150,7 km) haben sollen, sind auch ein Jahrzehnt später gerade einmal 1,5 Kilometer realisiert.

Rebecca Heinz vom Fahrrad-Club ADFC NRW stellt ernüchtert fest: „Wenn die fünf Projekte weiterhin im selben Schneckentempo der letzten zehn Jahre realisiert werden, ist mit einer Fertigstellung erst im Jahr 3013 zu rechnen. Diese Bauzeit übertrifft selbst den Bau des Berliner Flughafens um Jahrhunderte und selbst der Kölner Dom wurde mit 632 Jahren schneller fertiggestellt. Der Bau von Radschnellwegen bei uns in NRW ist beschämend langsam. Und das in Zeiten des Klimawandels. Wir haben keine Jahrzehnte oder gar Jahrhunderte Zeit, wir müssen jetzt handeln!“

Trauerspiel Radschnellweg Ruhr (RS1)

Auch der wohl bekannteste Radschnellweg Deutschlands, dem RS1, der das Ruhrgebiet kreuzungsarm und sicher durchqueren soll, kommt kaum voran. Ursprünglich sollte der RS1 bis 2020 fertiggestellt sein. Von insgesamt 114 Kilometern sind bisher nur 19 Kilometer befahrbar.

Erschwerend kommt hinzu, dass die fertige Strecke in fünf Abschnitte aufteilt ist, die nicht einmal durchgängig befahrbar sind. Das schränkt nach Ansicht des ADFC den praktischen Nutzen stark ein.

Radschnellwege: bisher nur auf dem Papier den Landstraßen gleichgestellt

Rebecca Heinz kritisiert: „Radschnellwege sind den Landstraßen gleichgestellt – aber leider bislang nur auf dem Papier. Denn wer würde Autofahrer:innen solche Straßen zumuten, die nur in Abschnitten befahrbar sind? Sie müssten zwischendurch aussteigen und schieben und umständlich über Bürgersteige, durch Parks und Kleingartensiedlungen manövrieren. So sieht die aktuelle Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer aus. Der bisherige Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird weder den Bedürfnissen der Bevölkerung noch den selbst gesetzten Ansprüchen der Landesregierung gerecht.“

Fahrrad-Club ADFC NRW: Neuanfang beim Ausbau von Radschnellwegen erforderlich.

Rebecca Heinz forderte Verkehrsminister Krischer auf, Maßnahmen zu ergreifen, um den Ausbau zu beschleunigen: „Die Radschnellwege dürfen nicht länger ein leeres Versprechen sein, sondern eine wirksame Lösung für die Verkehrsprobleme in Nordrhein-Westfalen. Es ist höchste Zeit für eine Veränderung. Der bisherige Stillstand beim Ausbau macht deutlich, dass Veränderungen notwendig sind. Es müssen endlich verbindliche Ausbauziele definiert werden und die Abstimmung zwischen Straßen.NRW und den Kommunen muss endlich beschleunigt und transparent werden.“

Der Landesvorsitzende Axel Fell sagt: „Nachdem die Radschnellwegprojekte des Landes zehn Jahre lang in der Versenkung verschwunden sind, muss die Landesregierung sie jetzt ganz oben auf die Tagesordnung setzen. Der für den Bau von Radschnellwegen zuständige Landesbetrieb Straßen.NRW muss personell und strukturell so organisiert werden, dass er eine Treiberrolle beim Ausbau der Radschnellverbindungen übernehmen kann. Denn bisher wird er seinen gesetzlichen Aufgaben beim Radschnellwegebau nicht gerecht.“

Folgende vier Maßnahmen fordert der ADFC NRW von der Landesregierung:

1. Ausbauziele definieren und zur „Chefsache“ machen

Das Land darf sich nicht länger hinter Wettbewerben, Ankündigungen und losen Versprechen verstecken. Für die Radschnellwege definiert die Landesregierung verbindliche Ausbauziel bis zum Ende der Legislaturperiode im Jahr 2027 und jedes Folgejahr. Dabei erwarten wir, dass von den im Koalitionsvertrag zugesagten 1.000 Kilometern Radwegen bis 2027 mindestens 100 Kilometer als Radschnellwege realisiert werden. Für alle im Bedarfsplan identifizierten Routen legt die Landesregierung bis zum Ende ihrer Legislaturperiode einen konkreten und verbindlichen Umsetzungsplan vor und kommuniziert ihn jederzeit transparent.

2. Voraussetzungen bei Straßen.NRW für einen schnellen Ausbau schaffen

Die Strukturen und Aufgaben bei Straßen.NRW werden so angepasst, dass der Radverkehr dieselbe Aufmerksamkeit erfährt wie sonstige Straßenbauprojekte. Entsprechend den definierten RSV-Ausbauzielen wird vorhandenes oder neues Personal bei Straßen.NRW eingesetzt. Für jeden fünften Kilometer Radschnellweg im Bedarfsplan wird eine volle Personalstelle bei Straßen.NRW besetzt.

3. Planungs- und Umsetzungs-Prozesse beschleunigen

Der Landesverwaltung, allen voran das MUNV, Straßen.NRW und die Bezirksregierungen, müssen behördeninterne und behördenübergreifende Prozesse so gestalten, dass die formulierten Ausbauziele bei den (RSV erreicht werden. Planungs- und Genehmigungsverfahren für den RSV-Ausbau müssen nach Ansicht des ADFC NRW innerhalb von drei Jahren abgeschlossen sein. Das Land wird seiner Vorreiterrolle beim Bau von RSV in der eigenen Baulast gerecht, indem es übergeordnete Planungshemmnisse abbaut und Koordinierungsstellen einrichtet.

4. Kommunen finanziell und personell unterstützen, landesweites Wissensnetzwerk etablieren

Kommunen im Land müssen sich auf einer zentralen Wissensplattform zum Bau und der Förderung von RSV informieren können. Die Koordinierungsstellen können von den Kommunen bei Planungs- und Abstimmungsfragen kontaktiert werden. Es werden Wege aufgezeigt, mit denen eine frühe, klare und verbindliche Abstimmung zwischen beteiligten Akteuren gelingt. Antragsfristen, Formalitäten, Grunderwerb und Prozesse sind im Sinne einer schnellen Umsetzung von RSV zu gestalten.

Rebecca Heinz stellt klar: „Mit unseren vier Forderungen wollen wir dazu beitragen, dass endlich spürbare Erfolge beim Ausbau von Radschnellwegen erzielt werden. Wir sehen es positiv, dass die Vernetzung und der Wissensaustausch langsam Fahrt aufnehmen, aber es gibt immer noch zu viele Hemmnisse, wie wir von Kommunen und den Fachleuten wissen, die für die Planung zuständig sind.“

Wichtiger Schritt: „Netzwerk Radschnellverbindungen“

Als wichtigen Schritt bezeichnet der Fahrrad-Club das „Netzwerk Radschnellverbindungen“, das sich diese Woche zum zweiten Mal im Verkehrsministerium traf. Dort tagten rund 120 Planerinnen und Planer, die das Fahrradland NRW voranbringen wollen. Dabei wurde aber auch deutlich, warum der Bau von Radschnellwegen bisher nicht vorankommt. Schwer zugängliches Wissen, mangelhafte Abstimmungsprozesse, fehlende Verbindlichkeiten und komplizierte Planungsschritte wurden von vielen Teilnehmenden als wesentliche Hemmnisse genannt.

Der Landesvorsitzende Axel Fell bilanziert: „Dass die Planerinnen und Planer dem Land Hausaufgaben mit auf den Weg gegeben haben, um den Ausbau der Radschnellwege zu beschleunigen, ist für uns

ein Hoffnungsschimmer. Aber dieses Treffen hätte schon vor zehn Jahren stattfinden müssen. Aber besser spät als nie.“

Jetzt muss der Bedarfsplan kommen!

Wichtig ist laut ADFC nun, dass der Bedarfsplan für Radschnellwege endlich vorgelegt wird, damit es nicht zu weiteren Verzögerungen kommt, vor denen der Fahrrad-Club bereits im Frühjahr 2022 gewarnt hatte. Aus gut informierten Kreisen heißt es nun aber, dass der Bedarfsplan erst mit mindestens 18 Monaten Verspätung, also ab der zweiten Jahreshälfte 2025 vorgelegt werden soll.

Die Landesvorsitzende Rebecca Heinz mahnt auch hier zur Eile: “Wir können davon ausgehen, dass darin ein vielfaches Potenzial für Radschnellverbindungen in NRW identifiziert wurde. Umso wichtiger wäre es, schon heute die Kapazitäten für die anstehenden Planungen und damit auch die Voraussetzungen im Haushalt, bei Straßen.NRW und den Kommunen zu schaffen. Nur so kann ein Hochlauf der Radschnellwegplanungen und der anschließenden Bauarbeiten ab 2024 sicher erfolgen und das Ziel von 100 Kilometern Radschnellwegen bis 2027 erreicht werden.“

Diese Meldung und Fotos unserer Landesvorsitzenden finden Sie auch unter <https://nrw.adfc.de/presse>

Gerne vermitteln wir auch lokale Ansprechpartner:innen des ADFC zu den einzelnen Radschnellwegprojekten in Nordrhein-Westfalen.

Kontakt

Ludger Vortmann

Mobil 0151 67534402

Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit / Pressesprecher

Tel. 0211 6870813

Mobil: 0151 67534402

Mail: presse@adfc-nrw.de

Weiterführende Kontakte zu Radschnellwegen:

Benedikt Glitz

0160 932 446 32

Referent für Mobilität und Verkehr, ADFC NRW

b.glitz@adfc-nrw.de

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club NRW e.V. (ADFC NRW)

Landesverband NRW

Karlstr. 88, 40210 Düsseldorf

Internet: www.adfc-nrw.de

Über den ADFC NRW

*Der ADFC NRW e.V. ist mit mehr als 58.000 Mitgliedern der größte Landesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs. In 37 Kreisverbänden und rund 100 Ortsgruppen sind wir vor Ort aktiv. Wir setzen uns für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ein, fahren gemeinsam Touren und beraten in allen Fragen rund ums Fahrrad. Als Landesverband werben wir in Politik, Ministerien und Verbänden für eine Verkehrspolitik, die die Potenziale des Fahrrades ausschöpft. Im Mittelpunkt steht dabei die Entwicklung einer umfassenden Radverkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt: ein einheitliches Radverkehrssystem für Alltags-, Freizeit- und Urlaubsradfahrer*innen mit hohen Qualitätsstandards und guten Serviceeinrichtungen.*

Weiterführende Informationen zu Radschnellwegen

Was sind Radschnellwege?

Radschnellwege sollen ein schnelles Vorrankommen zwischen und innerhalb von Städten ermöglichen. Sie ergänzen damit das bestehende Radwegenetz und müssen aufgrund des hohen Potenzials für Radfahrende hohe Standards erfüllen. Generell werden Radverkehrsanlagen in Deutschland nach den Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entworfen und betrieben. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) beschreiben die Mindeststandards für Radverkehrsanlagen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat eigene Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen entwickelt, die teilweise über die Anforderungen der ERA hinausgehen und sich in weiten Teilen mit den „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der FGSV decken. Radschnellverbindungen kommen überall dort in Frage, wo ein hohes Radverkehrsaufkommen (> 2000 Radfahrende/Tag) zu erwarten ist. Dementsprechend ist eine hohe Qualität von Radschnellverbindungen unerlässlich.

Wer ist für den Bau von Radschnellwegen verantwortlich?

Das Land ist Träger der Baulast von Radschnellverbindungen (§ 3, StrWG NRW). Der Landesbetrieb Straßen.NRW ist für den Bau zuständig. Die Landesregierung sieht in den Radschnellverbindungen eine sinnvolle Ergänzung des Radverkehrsnetzes. Im Jahr 2016 wurden die Radschnellverbindungen folgerichtig den Landesstraßen gleichgestellt. Ausnahme bleiben aber die Radschnellverbindungen in Ortsdurchfahrten von Städten mit mehr als 80.000 Einwohner*innen (§44 StrWG NRW).

Radschnellwege stoßen auf großes allgemeines Interesse

Dass der Ausbau der Radschnellverbindungen nicht nur dem Interesse Einzelner entspricht, zeigen die Ergebnisse der repräsentativen Befragung „Fahrrad Monitor 2021“¹. Die vom Bund alle zwei Jahre durchgeführte Befragung identifiziert den Bau von Radschnellwegen als echten „Gamechanger“ für das Gelingen der Verkehrswende. Drei von vier der Befragten bewerten den Bau von Radschnellwegen als durchweg positiv. Denn damit könnten Pendler:innen häufiger das Fahrrad für Fahrten zur Arbeits- bzw. zur Bildungsstätte nutzen. Jede dritte befragte Person, die bisher nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit oder Ausbildungsstätte fährt, würde auf das Fahrrad umsteigen, wenn es eine Radschnellverbindung gäbe. Die Ergebnisse verdeutlichen laut ADFC NRW das hohe allgemeine Interesse am zügigen Bau von Radschnellwegen.

¹ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?__blob=publicationFile

Bedarfsplan für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen

Gemäß dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) erarbeitet das Land bis Ende 2023 einen Bedarfsplan für den Bau neuer Radschnellverbindungen. Der Bedarfsplan basiert auf einer Potenzialanalyse. Analysiert werden bedeutsame Wegeverbindungen, mögliche Korridore und das Kosten-Nutzen-Verhältnis potenzieller Radschnellverbindungen. Aufbauend auf der Potenzialanalyse und dem Bedarfsplan wird das landesweite Radvorrangnetz festgelegt. Dieses besteht neben den Radschnellverbindungen (> 2000 Radfahrende/Tag) aus den Radvorrangrouten (500-2000 Radfahrende/Tag) und sonstigen Radverkehrsverbindungen. Anders als im FaNaG vereinbart, soll der Bedarfsplan nach Informationen gut informierter Kreise erst mit mindestens 18 Monaten Verspätung, also ab der zweiten Jahreshälfte 2025 vorgelegt werden.

Beispiel aus einem anderen Bundesland

Baden-Württemberg hat bereits 2018 eine Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen (RSV) abgeschlossen und veröffentlicht. Die dortige Landesregierung hat sich zudem im Koalitionsvertrag zu konkreten und zeitlich festgeschriebenen Ausbauzielen verpflichtet. So sollen bis 2030 im Südwesten 20 Radschnellverbindungen umgesetzt sein. Und tatsächlich geht Baden-Württemberg beim Bau voran. Das Land hat mehr als 60 Machbarkeitsstudien für RSV gefördert. 20 dieser RSV-Projekte haben bisher eine Bundesförderung erhalten. In Nordrhein-Westfalen haben bisher nur vier Projekte eine Bundesförderung erhalten². So verwundert es nicht, dass Erfolgsprojekte wie die RSV zwischen Böblingen und Stuttgart inzwischen weiter optimiert werden. Durch den Bau einer Radschnellwegbrücke über eine Kreisstraße wird die Verkehrssicherheit und der Komfort für Radfahrende stetig optimiert.

Radschnellweg		Verbindung		Gesamtlänge in km	davon fertiggestellt	
RS1	Radschnellweg Ruhr	Moers	Hamm	114	19	17%
RS2	Westmünsterland	Isselburg	Velen	45	0	0%
RS3	Ostwestfalen-Lippe	Herford	Minden	36	0	0%
RS4	Euregio	Aachen	Heerlen	30	0	0%
RS5*		Neuss	Monheim	36	1,5	4%
RS6		Köln	Frechen	8	0	0%
RS7	Mittleres Ruhrgebiet	Essen	Gladbeck	13	0	0%

* einschließlich Radschnellweg Monheim

Quelle: <https://www.radschnellwege.nrw>

² <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radschnellwege.html>