

## **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“<sup>1</sup>. 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.

### **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.

---

<sup>1</sup> [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?__blob=publicationFile)

### 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 erhalten<sup>2</sup>. 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>

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