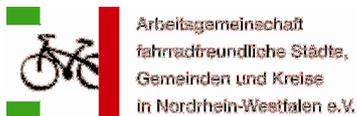


# Arbeitskreis Radschnellwege

28. August 2012



Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



## **Vorbemerkung**

Radschnellwege werden in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von bedeutenden regionalen und städtischen Radverkehren erfüllen.

Im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ zählen Radschnellwege als „Premiumprodukte“ zu den zehn zentralen Bausteinen zur Förderung der Nahmobilität und müssen sich an zentralen Parametern bzw. klar definierten Qualitätskriterien orientieren. Dies sind insbesondere die Qualität des Verkehrsablaufs, die Dimensionierung, die Geschwindigkeit, die Verkehrssicherheit, die Ausbildung der Knotenpunkte, die Trassierungselemente in Lage- und Höhenplan und nicht zuletzt Servicekomponenten, die das Radfahren auch über längere Strecken erleichtern und attraktivieren. Insbesondere im Zuge der E-mobilität wie beispielsweise Pedelecs müssen Netz und Infrastruktur zukünftig, um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil beschleunigten Radverkehrs gerecht zu werden, in der Struktur, Dimensionierung und Ausgestaltung wesentlich modifiziert werden.

Das bedeutet, dass Radverkehr mit zentralen, durchgängigen und leistungsfähigen Radschnellwegen zukünftig sicher, effizient und mit einem hohen Fahrkomfort abgewickelt wird.

## Kriterien für Radschnellwege

Folgende allgemeine Qualitätskriterien für Radschnellwege wurden von einem Expertengremium unter Leitung des Verkehrsministeriums NRW definiert:

- Wünschenswerte Mindestlänge von 5 Kilometern
- Weitestgehende Bevorrechtigung/ planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (grüne Welle)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- Steigungsarm
- Wegweisung nach den Hinweisen zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW
- Innerorts Beleuchtung (Außerorts wünschenswert)
- Regelmäßige(r) Reinigung und Winterdienst
- Freihalten von Einbauten (Ausnahme Querungshilfen für den Fußverkehr)
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)

Folgende Führungsformen stehen auf Radschnellwegen zur Verfügung:

- **Zweirichtungsradschnellweg** (eigenständig geführt)  
Breite:  $\geq 4,0$  m; Markierung: Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich), Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt; Kurvenradien:  $\geq 20$ m (außerorts), angepasst an die örtlichen Gegebenheiten (innerorts)
- **Einrichtungsradschnellweg** (straßenbegleitend)  
Breite:  $\geq 3,0$  m (netto); Markierung: Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt; alternativ Pflaster (ungefast); Trennung zur Kfz-Fahrbahn: baulich; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

- **Zweirichtungsradweg** (straßenbegleitend)  
Breite:  $\geq 4,0$  m (netto); Markierung: Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich), Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt; alternativ Pflaster (ungefast); Trennung zur Kfz-Fahrbahn: baulich; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- **Radfahrstreifen**  
Breite:  $\geq 3,0$  m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen); Markierung: nach ERA; Oberflächenmaterial: Asphalt; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- **Fahrradstraße**  
Breite:  $\geq 3,0$  m (zzgl. Sicherheitsräume zum Parken) im Einrichtungsverkehr,  $\geq 4,0$  m (zzgl. Sicherheitsräume zum Parken) im Zweirichtungsverkehr; Oberflächenmaterial: Asphalt; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- **Tempo 30-Zone/ -Straße**  
In der Regel umzuwandeln in eine Fahrradstraße ansonsten Führung des RSW mit Vorrang an querenden Straßen innerhalb der Zone.

## **Ausblick**

Im Jahr 2013 soll unter Leitung des Landes NRW ein Planungswettbewerb „Radschnellwege“ durchgeführt werden, der folgende übergeordnete Ziele anstrebt:

- Förderung der Nahmobilität; hier insbesondere des Radverkehrs in NRW,
- Förderung des Alltagsradverkehrs über mittlere Distanzen,
- Anregung einer Diskussion in den Kommunen über das Thema Radschnellwege,
- Förderung kommunaler Kooperationen,
- Integration in den ÖPNV.

Konkretes Ziel ist es, fünf Konzepte für Radschnellwege in NRW zu finden, bei denen jeweils die Machbarkeitsstudie und Ausführungsplanung durch eine Förderung des Landes ermöglicht werden kann.

Längerfristig besteht die Absicht der Landesregierung, analog zu Landesstraßen, überörtliche Radschnellwege als Landesradwege in die Zuständigkeit des Landes NRW zu stellen. Hierzu wird zum einen eine Gesetzesänderung angestrebt, zum anderen muss eine eigenständige Finanzierung (Neubau, Unterhaltung, Erhaltung) gesichert werden.