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

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Anlage - 1 -

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/5431

A11

Oliver Krischer

04. September 2026

Aktenzeichen 58.00.05.02
bei Antwort bitte angeben

Anna-Lena Pauw
Telefon 0211 4566-675
Telefax 0211 4566-388
bernd.gorschlueter@
munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Das landesweite Radvorrangnetz Nordrhein-Westfalen
Radvorrangnetz gemäß § 17 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz – FaNaG)

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes NRW mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und
U79 oder Buslinie 722
(Messe) Haltestelle
Nordstraße

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

Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags Nordrhein-Westfalen
am
09.09.2026

Schriftlicher Bericht

Das landesweite Radvorrangnetz Nordrhein-Westfalen (Radvorrangnetz gemäß § 17 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen)

Ziel der Landesregierung ist es, möglichst direkt geführte und bedarfsgerecht ausgebaute Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr zu entwickeln. Gemäß **§ 17 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen** (FaNaG) definiert das für Verkehr zuständige Ministerium ein landesweites Netz, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst. Hierzu legt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) nun das sogenannte landesweite Radvorrangnetz Nordrhein-Westfalen, ein möglichst direkt geführtes Zielnetz zwischen Zentralen Orten, welches im Rahmen einer breiten Kommunalbeteiligung aufgestellt wurde, vor (siehe Anlage).

Mit diesem idealtypischen Netz stellt das Land ein strategisches Instrument zur **Priorisierung der Maßnahmen** sowie zur **zielgerichteten Steuerung von Investitionen und weiteren Ressourcen** zur Verfügung. Insoweit werden Radwegeneu- und -ausbauplanungen des Radvorrangnetzes in der Priorisierung der Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen und bei der Förderung kommunaler Radwegemaßnahmen besondere Berücksichtigung finden. So soll das landesweite Radvorrangnetz beispielsweise Teil der Bewertungsmatrix bei der Priorisierung von landesweiten Radwegeprojekten sein. Konkret bedeutet dies: Ist ein Projekt Teil des Radvorrangnetz NRW, hat dies positiven Einfluss auf die zeitliche und finanzielle Realisierbarkeit sowie Förderfähigkeit.

Da mit diesen attraktiven Radverkehrsverbindungen ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz im Straßenverkehr geleistet werden kann, wird auch der kommunalen Ebene nahegelegt, die Maßnahmen des landesweiten Radvorrangnetzes prioritär zu realisieren. So kann gemeinsam ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung des Fahrrads als echte Alternative im Alltagsverkehr geleistet werden.

Das landesweite Radvorrangnetz gliedert sich den Nachfragepotenzialen entsprechend in folgende **bedarfsgerechte Kategorien**:

- <u>Radschnellverbindungen (RS1 bis RS7):</u>
  Die in Umsetzung befindlichen Radschnellverbindungen, die sogenannten **Radschnellwege RS1 bis RS7**, sind als gesetzte Radschnellverbindungen Teil des landesweiten Radvorrangnetzes. Eine Radschnellverbindung ist mindestens zehn Kilometer lang und zu

mehr als der Hälfte im Radschnellweg-Standard (bei ≥2.000 Radfahrende/Tag) zu realisieren.

- Radvorrangrouten (Potenzial ≥2.000 Radfahrende/Tag):
  Dies umfasst Radvorrangrouten mit einem ausreichend hohem, durchschnittlichen Potenzial, sodass eine Betrachtung im Rahmen der **Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes** (gemäß § 19 Abs. 1 FaNaG) vorgesehen ist (Untersuchungsmasse Bedarfsplan-RSV). Der Bedarfsplan definiert dann die Verbindungen, deren Wirtschaftlichkeitsnachweis den Bau von Radschnellverbindungen rechtfertigen.

- Radvorrangrouten (Potenzial <2.000 Radfahrende/Tag):
  Die dargestellten Verbindungen weisen ausreichend hohe Potenziale auf, um den **Ausbaustandard von Radvorrangrouten** einzusetzen. Dieser liegt oberhalb der Standards für Radwege und unterhalb der für Radschnellverbindungen – siehe "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten" (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV).

- Radwege im Basisstandard (Potenzial <500 Radfahrende/Tag):
  Alle weiteren Verbindungen sind als Radwege im **Standard der Empfehlung für Radverkehrsanalagen** (ERA) der FGSV vorgesehen.

In Vorbereitung auf die Definition des landesweiten Radvorrangnetzes und die Erstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans hat das MUNV NRW auf Grundlage des **multimodalen Landesverkehrsmodells (LVM 2035)** eine landesweite Potenzialanalyse Radverkehr erstellt. Ziel war es, basierend auf dem LVM 2035 flächendeckend und systematisch zu ermitteln, für welche Quelle-Ziel-Relationen Radverkehrsinfrastruktur anzulegen bzw. auszubauen ist. Zunächst erfolgte die Identifikation potenzieller Korridore des Radvorrangnetzes aus bedeutsamen Verkehrsbeziehungen und funktionalen Wegeverbindungen zwischen Zentralen Orten sowie singulären Punkten wichtiger Radverkehrserzeugung. In der Folge wurden diese Korridore auf die Straßen und Wege des LVM 2035 umgelegt. Dabei ist auch das etwa 23.800 Kilometer lange, rot-weiß ausgeschilderte Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen berücksichtigt worden.

Das Ergebnis dieses Schritts war ein sogenanntes **automatisiert gebildetes und baulastträgerübergreifendes Wunschliniennetz**.

Im nächsten Prozessschritt wurde für das Wunschliniennetz eine Abschätzung der Potenziale des Radverkehrs im Rahmen einer **landesweiten Potenzialanalyse** vorgenommen. Das Vorgehen der Potenzialabschätzung basierte dabei auf dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse von Radschnellverbindungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Abschließend wurden die Korridore auf Grundlage des LVM 2035 und im Hinblick auf ihr Potenzial für den Bedarf einer RSV, einer Radvorrangroute oder eines Radwegs im Basisstandard mit wichtiger Verbindungsfunktion im Sinne eines Netzzusammenhangs überprüft. Strecken mit Potenzialen von < 2.000 Radfahrenden/Tag flossen in die Untersuchungsmasse für das Radvorrangnetz und Potenziale von ≥ 2.000 Radfahrenden/Tag in die Untersuchungsmasse des Radschnellverbindungsbedarfsplans ein.

Das um die Ergebnisse der Potenzialabschätzung angereicherte Wunschliniennetz bildete den **Initialvorschlag des Landes** für das landesweite Radvorrangnetz mit einer Länge von rund 9.000 Kilometern.

Auf Grundlage dieses Initialvorschlages wurde von Mai bis Dezember 2024 die **Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften** durchgeführt. Damit sollen Redundanzen zwischen den unterschiedlichen Ebenen der Netzhierarchie des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen vermieden werden. Gleichzeitig können so Synergien aus bestehenden Planungen und Ortskenntnisse der Kommunen zugunsten einer möglichst zügigen Umsetzung des Radvorrangnetzes gewonnen werden. Hierbei lag der Fokus auf den überörtlichen, dem Alltagsradverkehr dienenden Radverkehrsnetzen.

Die kommunalen Gebietskörperschaften haben sich sehr umfassend in die Definition des landesweiten Radvorrangnetzes eingebracht und **Alternativvorschläge mit einer Gesamtlänge von rund 5.500 Kilometern** vorgetragen. Die Alternativvorschläge wurden gutachterlich systematisch erfasst und überprüft. In der Prüfung wurde jeder als alternative in Frage kommende Vorschlag auf Einhaltung der in den Regelwerken H RSV bzw. ERA **vorgegebenen Kriterien**, u. a. der Direktheit der Radwegeführung und der Längsneigung (Steigung) analysiert. Der Umwegfaktor soll den Wert von 1,15 bei Radvorrangrouten bzw. 1,2 bei Radwegen im Basisstandard nicht

überschreiten. Die Steigungen sollen drei Prozent möglichst nicht überschreiten und auf kurzen Steigungsstrecken maximal sechs Prozent betragen. Sofern u.a. diese Kriterien eingehalten worden sind, ist der kommunale Vorschlag grundsätzlich gegenüber dem Initialvorschlag des Landes vorgezogen worden.

Nach Anwendung des definierten Anforderungskatalogs auf das ursprüngliche Initialnetz sowie auf die eingegangenen kommunalen Stellungnahmen wurde das endgültige Radvorrangnetz mit einer Länge von **10.500 km** definiert. Davon entfallen 3.700 km auf kommunale Vorschläge, die nach Prüfung und Bewertung übernommen wurden. Die Mengenmehrung ist u.a. auf den oben genannten Umwegefaktor und Netzergänzungen zurückzuführen. Insgesamt ergibt sich damit ein landesweit abgestimmtes, priorisiertes Netz, das sowohl fachliche Kriterien als auch kommunale Expertise integriert. Damit ist das Land den Vorstellungen der kommunalen Ebene so weit möglich entgegengekommen. Mit diesem Schritt ist die **Definition des landesweiten Radvorrangnetzes** abgeschlossen.

Vorbehaltlich der abschließenden Ergebnisse des RSV-Bedarfsplans entfallen rund 16 % des Netzes auf die Kategorien RS 1–7 und Radvorrangrouten mit Potenzial ≥ 2.000 Radfahrende/Tag, 26 % auf Radvorrangrouten mit Potenzial < 2.000 Radfahrende/Tag und 58 % auf Radwege im Netz im Basisstandard mit einem Potenzial von < 500 Radfahrende/Tag. Die Linien verlaufen zu 15 % entlang von Bundesstraßen, 35 % entlang von Landesstraßen, 12 % entlang von Kreisstraßen, 9 % entlang von Gemeindestraßen sowie zu 29 % auf Straßen und Wegen ohne Widmung.

Die Verbindungen des landesweiten Radvorrangnetzes werden derzeit unter Berücksichtigung der avisierten Ausbaustandards mit dem Bestand an Radverkehrsinfrastruktur abgeglichen. Dabei identifiziert der Gutachter die bestehenden Lücken im Radvorrangnetz, aus denen der Neubaubedarf an Radwegen und Radvorrangrouten der Untersuchungsmasse des Radvorrangnetzes abgeleitet wird. Zudem werden in diesem Schritt jene Wege identifiziert, die noch auf den Basis- oder den Radvorrangroutenstandard auszubauen sind. Dies wird um eine überschlägige Schätzung des Finanzmittelbedarfs ergänzt. Die Ergebnisse fließen in einen **Maßnahmenkatalog**, in dem der erforderliche Handlungsbedarf für das Erreichen des Zielzustands dargestellt wird. Die Erarbeitung des Maßnahmenkatalogs soll zu Beginn des kommenden Quartals abgeschlossen und den Regionalräten bzw. der Regionalversammlung vorgestellt werden.

Die so entstandenen, idealtypischen und baulastträgerübergreifenden Routen des landesweiten Radvorrangnetzes sind damit **qualifizierte Vorschläge**, welche in späteren Planungsprozessen zu prüfen sein werden. Denn, die darüberhinausgehende planerische Aufbereitung einzelner Verbindungen obliegt dann den jeweiligen Baulastträgern.

Nach Abschluss der gesamtgutachterlichen Leistungen wird das landesweite Radvorrangnetz in georeferenzierter Form über die GIS-Cloud NRW bereitgestellt. Damit steht das Netz allen interessierten Stellen und Nutzenden zur Verfügung und kann für weitere Planungs- und Abstimmungsprozesse genutzt werden.

Landesweites Radvorrangnetz Nordrhein-Westfalen

Das landesweite Radvorrangnetz umfasst für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen, um so möglichst direkt geführte und bedarfsgerecht ausgebaute Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr zu entwickeln.

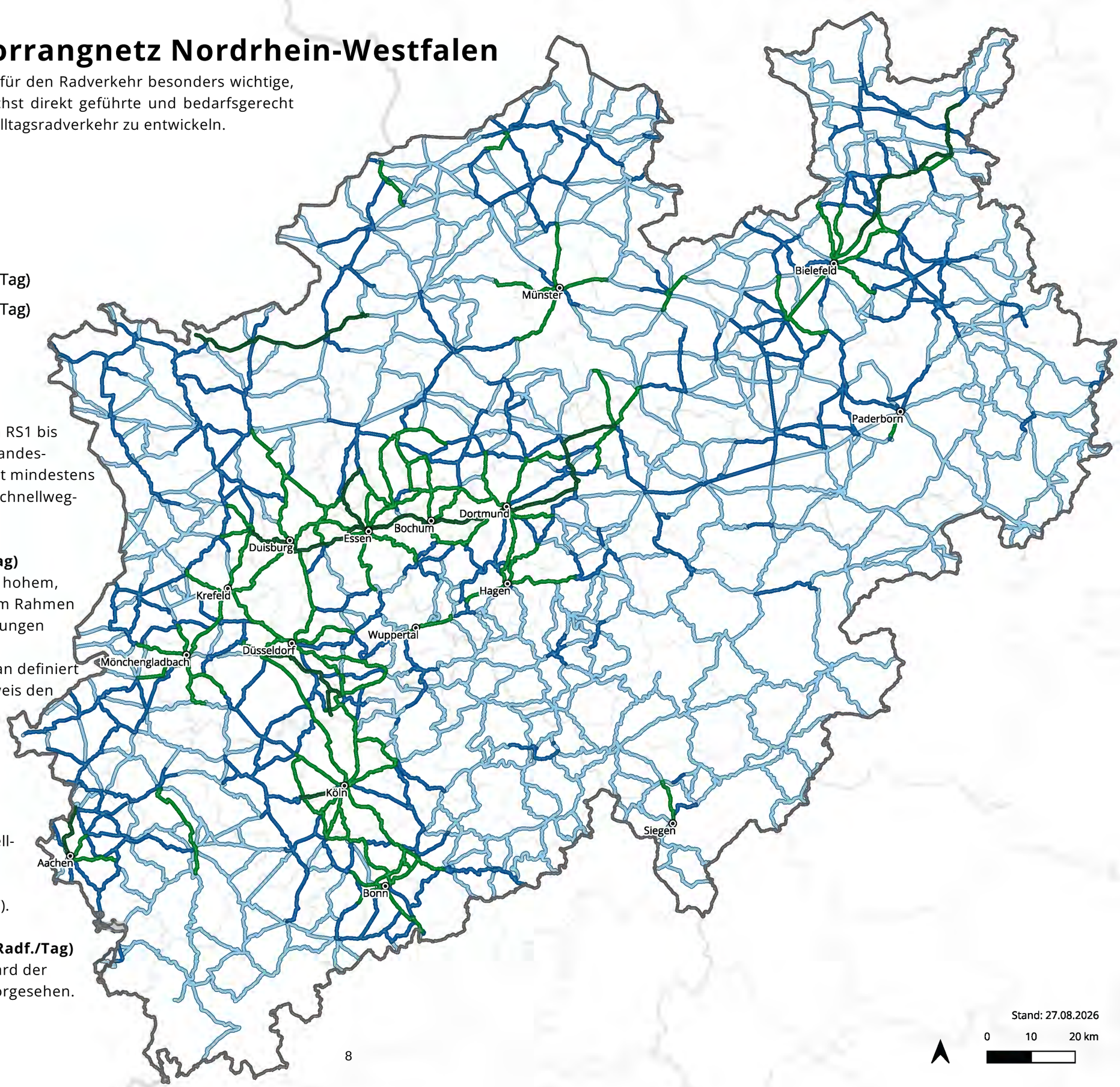
Legende und Erläuterungen

- Bundesland Nordrhein-Westfalen
- Radschnellverbindungen RS1 bis RS7
- Radvorrangrouten (Potenzial ≥2.000 Radfahrende/Tag)
- Radvorrangrouten (Potenzial <2.000 Radfahrende/Tag)
- Radwege im Netz im Basisstandard (Potenzial <500 Radfahrende/Tag)

Radschnellverbindungen RS1 bis RS7
Die in Umsetzung befindlichen Radschnellverbindungen RS1 bis RS7 sind als gesetzte Radschnellverbindungen Teil des landesweiten Radvorrangnetzes. Eine Radschnellverbindung ist mindestens zehn Kilometer lang und zu mehr als der Hälfte im Radschnellweg-Standard (bei ≥2.000 Radfahrende/Tag) zu realisieren.

Radvorrangrouten (Potenzial ≥2.000 Radfahrende/Tag)
Dies umfasst Radvorrangrouten mit einem ausreichend hohem, durchschnittlichen Potenzial, sodass eine Betrachtung im Rahmen der Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes (gemäß § 19 Abs. 1 FaNaG) vorgesehen ist (Untersuchungsmasse Bedarfsplan-RSV). Der Bedarfsplan definiert dann die Verbindungen, deren Wirtschaftlichkeitsnachweis den Bau von Radschnellverbindungen rechtfertigen.

Radvorrangrouten (Potenzial <2.000 Radf./Tag)
Die dargestellten Verbindungen weisen ausreichend hohe Potenziale auf, um den Ausbaustandard von Radvorrangrouten einzusetzen. Dieser liegt oberhalb der Standards für Radwege und unterhalb der für Radschnellverbindungen—siehe "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten" (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV).

Radwege im Netz im Basisstandard (Potenzial <500 Radf./Tag)
Alle weiteren Verbindungen sind als Radwege im Standard der Empfehlung für Radverkehrsanalagen (ERA) der FGSV vorgesehen.

Landesweites Radvorrangnetz gemäß § 17 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.