

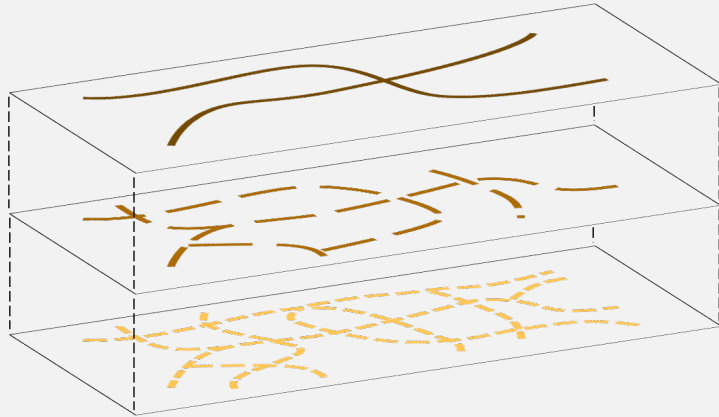


# Definition des landesweiten Radvorrangnetzes

AGFS-Fachtagung 2024: Machen geht immer!  
Lücken schließen – Netze bilden

Der Weg zu 25% Radverkehrsanteil in NRW

# Aufbau des landesweiten Radvorrangnetzes



## 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!



# Netzhierarchie

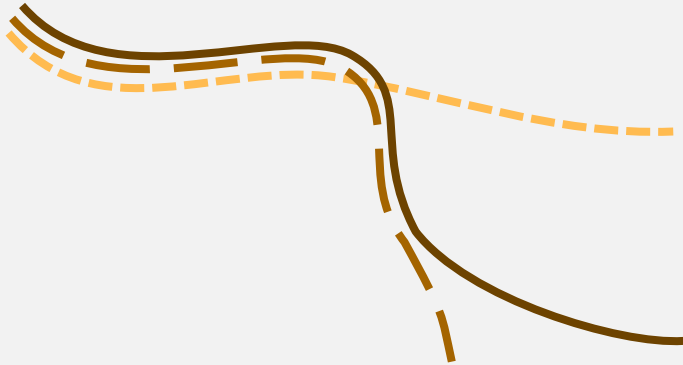
Die drei Ebenen der Netzhierarchie sollten aufeinander abgestimmt sein.

- möglichst wenig Redundanzen zwischen den unterschiedlichen Netzhierarchien
- möglichst viele Synergien aus bestehenden Planungen im Sinne einer möglichst zügigen Umsetzung des Radvorrangnetzes





# Abstimmung Netzhierarchie



Landesweites Radvorrangnetz

Überörtliche Radverkehrsnetze

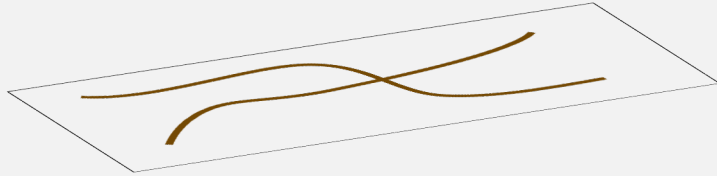
Lokale Radverkehrsnetze

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



# Ausbaustandard



## Landesweites Radvorrangnetz

Der anzustrebende Ausbaustandard innerhalb des landesweiten Radvorrangnetzes ergibt sich ausschließlich aus dem in der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr ermittelten Radverkehrspotenzial.

- Radschnellverbindungen (Radverkehrsstärken > 2.000 Radfahrende)
- Radvorrangrouten (Radverkehrsstärken > 500 Radfahrende)
- ERA-Radwege (Radverkehrsstärken < 500 Radfahrende)



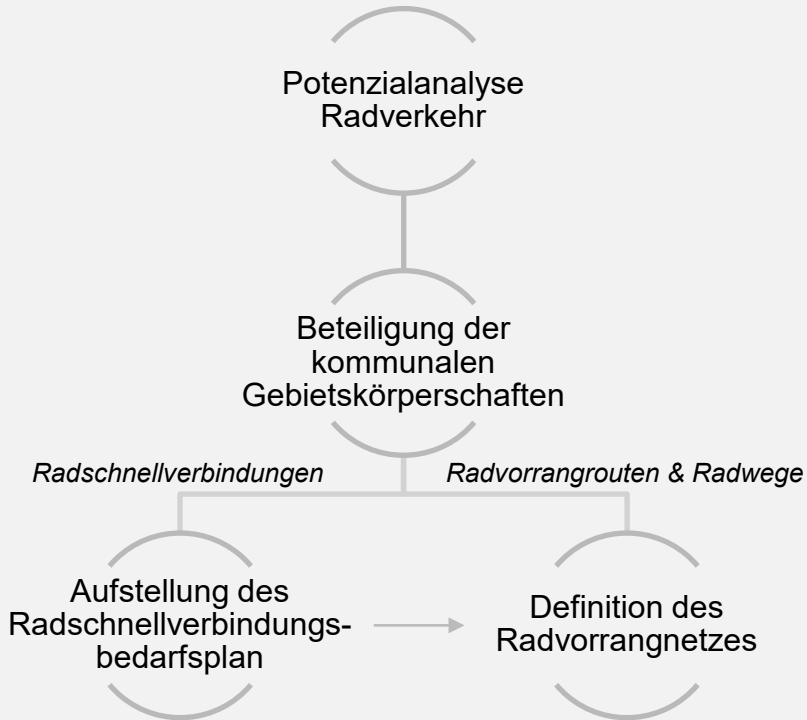
# Potenzialanalyse Radverkehr

- System zentraler Orte mit den Verbindungsfunktionsstufen I, II und III unter Berücksichtigung von Teilzentren
- Bestimmung relevanter funktionaler Wegeverbindungen
- Übernahme der Radverkehrsstärken aus dem Landesverkehrsmodell NRW
- Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz des LVM NRW

Verbindungsfunktion		Kriterien		Beschreibung
Stufe	Verbindung	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.

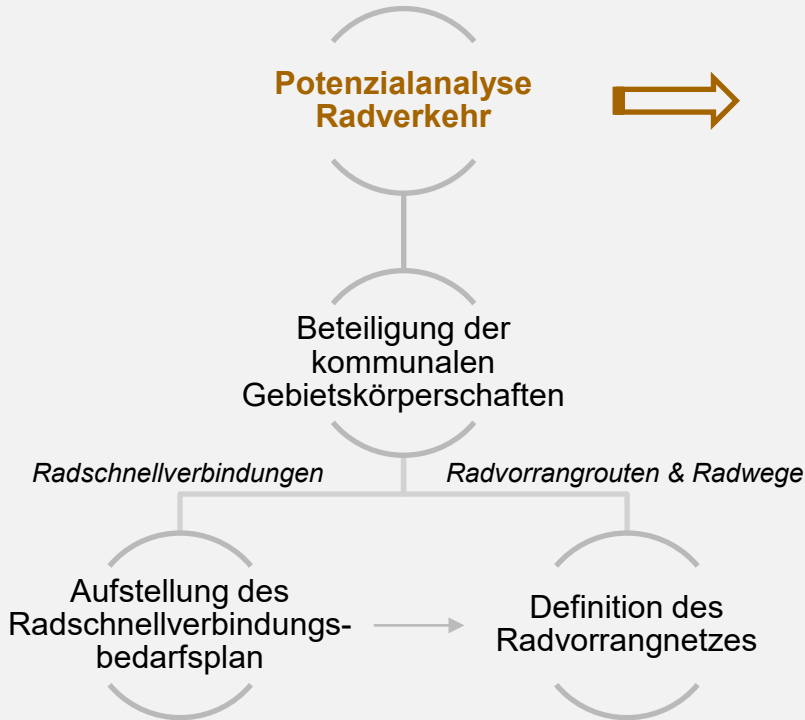
MR    Metropolregion  
OZ    Oberzentrum  
MZ    Mittelzentrum  
GZ    Grundzentrum  
G      Gemeinde  
Grst   Grundstück

# Gesamtprozess zur Definition des Radvorrangnetzes





# Potenzialanalyse Radverkehr



- laufende Untersuchung von Nutzendenpotenzialen
- Ergebnis: erster Entwurf für ein Radvorrangnetz mit drei Netzkategorien:
  - Radschnellverbindungen (bedarfsplanpflichtig, Potenzial von > 2.000 Radfahrende/Tag)
  - Radvorrangrouten (Potenzial von > 500 Radfahrende/Tag)
  - Radwege (Potenzial von < 500 Radfahrende/Tag)



# Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften



- Entwurfsaufarbeitung durch das MUNV
- Übergabe des Entwurfs an die Bezirksregierungen
- Stellungnahmen, Alternativvorschläge, Ergänzungen etc. der kommunalen Gebietskörperschaften
- **Rückmeldung über die regionalen Planungsträger**, d. h. den Regionalräten und dem Ruhrparlament, als Beschlüsse

# Beteiligungsverfahren zur Definition des Radvorrangnetzes



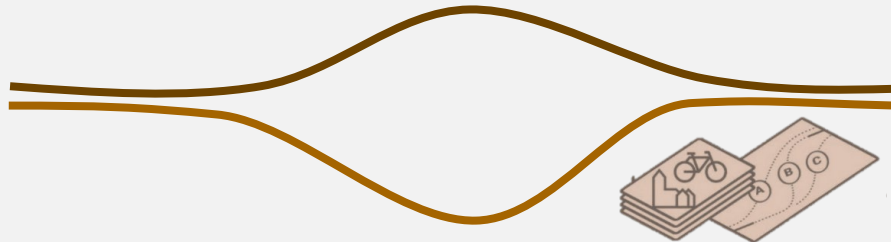
- Vorschlag zur **technischen Umsetzung** der kommunalen Beteiligung für das Verfahren zur **Definition des Radvorrangnetzes**:
  - Initialer Netzentwurf wird als **interaktive Karte per WebGIS-Plattform** im Internet zur Verfügung gestellt
  - [Option 1] Rückmeldung per Nutzung der **Kommentar- und Dateianhang-Funktion** einer WebGIS-Plattform
  - [Option 2] Rückmeldung **analog** zum Verfahren für **Landesstraßen- und ÖPNV-Maßnahmen** (per Liste (Radschnellverbindungen) und dem Hochladen von Unterlagen)





# Kommunalbeteiligung

- Im Rahmen der Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften haben diese die Möglichkeit, zu den aus der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr resultierenden Routenvorschlägen Stellung zu nehmen und 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



# Kommunalbeteiligung

- Ein Gutachter wird im Anschluss anhand fachlicher Kriterien bewerten, ob der Routenvorschlag aus der Kommunalbeteiligung die Anforderungen für das Radvorrangnetz erfüllt.
- Ist dies der Fall, wird dem Kommunalvorschlag gefolgt und der Routenvorschlag aus der landesweiten Potenzialanalyse wird ungeprüft verworfen.
- Dessen unbenommen kann sich die Routenführung im Laufe der späteren Planung nochmal verändern.