



Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN im Rat der Stadt Bornheim  
Vorsitzende: Gabriele Deussen-Dopstadt  
[www.gruene-bornheim.de](http://www.gruene-bornheim.de)



CDU-Fraktion im Rat der Stadt Bornheim  
Vorsitzende: Petra Heller  
[www.CDU-Bornheim.de](http://www.CDU-Bornheim.de)

An den Vorsitzenden des Ausschusses  
für Verkehr, Planung und Liegenschaften  
Herrn Wilfried Hanft

Rathaus  
53332 Bornheim

Bornheim, 15.04.2013

*E. 14.04.2013 gh*

- Kopie an den Bürgermeister -

Sehr geehrter Herr Hanft!

Veranlassen Sie bitte, dass der nachfolgende Antrag als ordentlicher Tagesordnungspunkt auf die Tagesordnung der Sitzung des VPLA am 15.05.2013 genommen wird.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

gez. Hans-Dieter Wirtz

(Dr. Michael Pacyna)

**Teilnahme von Bornheim am NRW-Planungswettbewerb 2013  
für einen Radschnellweg zwischen Bonn, Alfter, Bornheim und Brühl**

**Antrag:**

Die Verwaltung der Stadt Bornheim wird beauftragt, sich an dem Wettbewerb des Landes NRW für einen Radschnellweg vom Hauptbahnhof Bonn über Alfter, Bornheim zum Bahnhof Brühl nahe der Straßenbahnlinie 18 zu beteiligen und mit den Planern der Kommunen Alfter, Bonn und Brühl zusammenzuarbeiten, damit ein Konzept entsteht, das als Antrag an das NRW Verkehrsministerium bis zum 22. Juli 2013 eingereicht werden kann.

### **Begründung:**

Der Radverkehr ist für die Region eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er kann die Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduzieren und die Attraktivität der Region verbessern. Ein Radschnellweg ermöglicht bei normalem Tempo von ca. 15 Stundenkilometern mit dem Fahrrad Wege von bis zu 15 km hin und zurück zur Arbeit, Schule und zum Einkaufen regelmäßig zu fahren. Bei steigenden Bevölkerungszahlen sind auch die Schulen in Bornheim gut besucht aus dem Umland. Sowohl bei der Europaschule und bei dem Alexander von Humboldt-Gymnasium pendeln jetzt schon jeweils bis zu 200 Schüler mit dem Fahrrad. Auch die Berufspendler werden einen Radschnellweg intensiver nutzen als bisher die Radwege mit Unterbrechungen. Eine Führung entlang der Straßenbahnlinie 18 ermöglicht ein leichtes Umsteigen auf die Bahn bei schlechtem Wetter und auch die DB Bahnhöfe Roisdorf und Sechtem können von einem Radschnellweg gut erreicht werden.

Auf einer Veranstaltung „*Mehr als nur eine Vision: Radschnellweg in der Region Alfter und Bornheim*“ am 14. Januar 2013 in dem Ratssaal Bornheim stellte Herr Ulrich Kalle, Geschäftsführer ADFC NRW, die Vorteile der Radschnellwege und ihre Verkehrsintegration in den Niederlanden vor.

Das NRW-Verkehrsministerium hat am 23. Januar 2013 einen Planungswettbewerb für 5 regionale Radschnellwege ausgeschrieben.

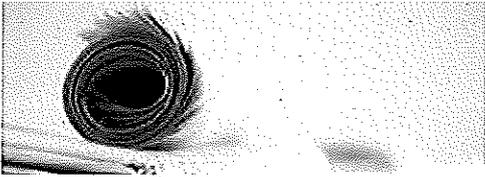
Es soll ein Konzept mit mehreren Nachbarkommunen (Alfter, Bonn, Brühl) für einen Radschnellweg vorbereitet werden und bis spätestens zum 22. Juli 2013 eingereicht werden. Die Details dazu werden als Anlagen diesem Antrag beigefügt:

- Pressemitteilung vom 23.01.2013 Start des Planungswettbewerbs Radschnellwege des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- Auslobungstext für den Wettbewerb
- Kriterien für Radschnellwege
- Pressemitteilung vom 24.01.2013: Start des Planungswettbewerbs Radschnellwege des ADFC NRW

Die Ansprechpartner des ADFC vor Ort und in NRW können für die Unterstützung in Anspruch genommen werden und werden auch gerne Kontakte vermitteln.

Dieses Konzept soll dem Verkehrs- und Planungsausschuss rechtzeitig vor dem 22. Juli 2013 - also z.B. auf der VPLA-Sitzung am 10. Juli - vorgestellt werden.

# MBWSV



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



## Pressemitteilung

**23.01.2013 | Verkehr, Presse: Start des Planungswettbewerbs Radschnellwege**

### Land NRW startet Planungswettbewerb für Radschnellwege

Düsseldorf - Das Land Nordrhein-Westfalen hat heute (23.01.) den Planungswettbewerb für Radschnellwege gestartet. Gesucht werden fünf regionale Radschnellwegkonzepte, deren Umsetzung durch das Land finanziell gefördert wird. Alle Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen sind aufgerufen, bis zum 22. Juli 2013 ihre Ideen für Radschnellwege einzureichen.

Auslober des Wettbewerbs ist das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Die Durchführung des Planungswettbewerbs ist Bestandteil des Aktionsplanes der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität.

„Mit dem Planungswettbewerb festigt Nordrhein-Westfalen seine Vorreiterposition für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität“, sagte Verkehrsminister Michael Groschek in Düsseldorf. „Radfahren spart Verkehrs- und Parkraum, verschleißt Straßen und Brücken nicht und fördert obendrein die Gesundheit. Vom Wettbewerb erwarte ich eine Vielzahl innovativer Projekte, die der Förderung der Nahmobilität einen deutlichen Schub geben werden.“

„Die Einrichtung von Radschnellwegen ist auch für Pedelecs attraktiv, die in Deutschland einen rasanten Aufschwung erleben und das Fahrrad ideal im mittleren Entfernungsbereich ergänzen.“, so Christine Fuchs, Vorstand der AGFS.

Die Städte und Gemeinden haben nun bis zum 22. Juli 2013 Zeit, ihre Vorstellungen eines regionalen Radschnellweges in den Wettbewerb einzubringen. Für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen gelten Mindeststandards, die auch für den Wettbewerb angelegt werden. So soll ein Radschnellweg nicht an der Stadtgrenze enden und innerorts weiter geführt werden. Radfahrerinnen und Radfahrer auf diesen Strecken müssen gegenüber kreuzendem Verkehr Vorrang haben.

Für die Wettbewerbsteilnahme ist eine Kooperation von mindestens zwei benachbarten Städten und Gemeinden erforderlich, um so den regionalen Bezug sicher zu stellen.

Die Auswahl der zu fördernden Projekte wird durch eine Jury vorgenommen, die sich aus Vertretern des NRW-Verkehrsministeriums, der AGFS, des Landesbetriebs Straßenbau sowie Fachleuten aus der Regional-, Stadt- und Verkehrsplanung zusammensetzt.

### Weitere Informationen:

[Auslobungstext für den Wettbewerb](#)

[Kriterien für Radschnellwege](#)

© MBWSV Nordrhein-Westfalen



## Planungswettbewerb Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen

Ausgelobt durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Krefeld / Düsseldorf, 23. Januar 2013

### Inhalt:

1. Anlass, Sinn und Zweck des Wettbewerbes .....	2
2. Wettbewerbsaufgabe .....	3
3. Auslober und Art des Wettbewerbs .....	3
4. Zulassungsbereich .....	4
5. Teilnahmeberechtigung .....	4
6. Beurteilungsverfahren .....	4
7. Bewertung und Jury .....	4
8. Termine .....	5
9. Wettbewerbsunterlagen .....	5
10. Abgabe / Einreichungen .....	5
11. Preise und Auszeichnungen .....	6
12. Rückfragen, Antworten .....	6
13. Preisverleihung .....	6
14. Eigentum und Urheberrecht .....	6
15. Haftung .....	7

## **1. Anlass, Sinn und Zweck des Wettbewerbes**

### **Anlass**

Das Land Nordrhein-Westfalen hat 2012 den Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität beschlossen, der auf dem Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“ der AGFS fußt. Darin wird als Leitprojekt des MBWSV beschrieben:

„Ein gemeinsamer Arbeitskreis mit der AGFS beschreibt Definition, Funktion und Ausgestaltung von Radschnellwegen. Gleichzeitig fördert das Land einen kommunalen Planungswettbewerb zur Anlage von Radschnellwegen.“

Der Arbeitskreis Radschnellwege hat mit Unterstützung bundesweit anerkannter Fachleute den Rahmen für die Umsetzung des Wettbewerbs gesetzt und u.a. festgelegt, welche Kriterien Radschnellwege erfüllen sollen, welche Infrastruktur-Elemente eingesetzt werden können.

### **Aktuelle Situation**

Die heutigen infrastrukturellen Bedingungen für den Radverkehr werden trotz kontinuierlicher Förderung und unbestreitbarer Erfolge in der Vergangenheit schon den aktuellen Ansprüchen nur bedingt gerecht. Den zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen eines modernen Radverkehrsnetzes entsprechen sie oft nicht. Entscheidende Schwachpunkte sind:

- Die bestehenden Radverkehrsnetze mit ihrer unterdimensionalen Infrastruktur erlauben keine „Massenverkehre“ (Potenzialausschöpfung), weil sie nicht kompatibel sind mit dem schnellen, sportlichen Radverkehr und den Leistungs- und Komfortansprüchen des Alltagsverkehrs. Sie erlauben nur in Ausnahmefällen das Nebeneinander fahren und das Überholen.
- Die heutige Infrastruktur ist aufgrund der Dimension und der fahrgeometrischen Bedingungen keine Option für die E-Mobilität auf dem Fahrrad mit Dauergeschwindigkeiten von 25 km/h (Zukunftsfähigkeit).
- Die verkehrlichen Begleitparameter (Signalisierung, Verkehrsregelung, intermodale Schnittstellen, fehlende Ladestationen etc.) sind kaum dazu geeignet, die systembedingten Vorteile des Fahrrades „auszufahren“ (Effizienzpotenziale).

Die wesentlichen Defizite und Schwachpunkte der klassischen Radverkehrsinfrastruktur sind im Einzelnen:

- Keine adäquate Dimensionierung
- Keine Führungskontinuität, keine Stringenz in der Ausgestaltung
- Flächenkonkurrenz und Konflikte mit dem Auto und dem Fußverkehr
- Keine adäquate Berücksichtigung in der Signalisierung und Benachteiligung in der Verkehrsregelung
- Keine angemessene Ausrichtung an spezifischen Sicherheitsbedürfnissen

Es ist häufig die Summe der Widerstände und Konflikte – insbesondere bei mittleren und längeren Distanzen –, die erheblich die Mobilitätsqualität, den Fahrspaß und letztlich auch die Verkehrssicherheit mindert. Genau diese Einschränkungen werden auf Dauer einer verstärkten Nutzung des Fahrrads entgegenstehen und auch das Umsteigen aufs Fahrrad nicht attraktiv machen.

Deshalb schreibt das Land Nordrhein-Westfalen diesen Wettbewerb aus. Radschnellwege sind im Besonderen dazu geeignet, die Ansprüche modernen Radverkehrs hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Fahrkomfort und Sicherheit einzulösen. Sie erweitern sehr wesentlich den

Aktionsradius Rad fahrender Verkehrsteilnehmer und sind auch in der Verbindung zwischen Kommunen eine probate Alternative für Autopendler.

### **Zielsetzung**

Mit dem Wettbewerb werden folgende übergeordnete Ziele angestrebt:

- 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,
- Vorbildhafte Projekte,
- Förderung kommunaler Kooperationen.

Konkretes Ziel ist es, fünf Konzepte für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen zu finden, deren Planungen durch eine Förderung des Landes umgesetzt werden können.

## **2. Wettbewerbsaufgabe**

Die Aufgabe in diesem Wettbewerb ist es, ein ausgereiftes und „belastbares“ Konzept für die Planung und den Bau eines regionalen Radschnellweges über die Grenzen von mindestens zwei Kommunen zu planen. Als „belastbar“ gilt eine Planung, wenn

- eine Potenzialabschätzung erfolgt ist,
- alternative Routenführungen berücksichtigt werden,
- beispielhafte Querschnittsentwürfe vorliegen,
- beispielhafte Knotenpunkt-Lösungen erarbeitet wurden,
- eine grobe Kostenschätzung und
- erste Abschätzungen für die Machbarkeit erfolgt sind.

In einer kurzen schriftlichen Ausarbeitung soll die Notwendigkeit eines Radschnellweges auf dieser Verbindung dargelegt und insbesondere die Bedeutung für den Alltagsradverkehr aufgezeigt werden.

Die eingereichten Wettbewerbsbeiträge sollen vorrangig regionale Verkehrsbeziehungen abbilden, die mit dem Fahrrad auf Radschnellwegen abzuwickeln sind. Auch die Einbindung und der Abgleich des Konzeptes mit den anderen Verkehrsträgern wird gewünscht. Die Berücksichtigung von Verknüpfungen zum ÖPNV und die Einbindung von Bahnhöfen sind ebenso zu thematisieren wie eine konfliktfreie Führung des Fußgängerverkehrs und die Lösung der Problematik „ruhender Kfz-Verkehr“.

Die Länge der Radroute ist nicht begrenzt, sie sollte jedoch nicht unter fünf Kilometer betragen, Ausnahmen bedürfen der vorherigen Klärung. Das Konzept soll nicht nur die zwischenörtlichen Abschnitte umfassen, sondern auch zeigen, wie der Radschnellweg innerorts geführt werden soll. Dabei können auch verschiedene Infrastrukturelemente zum Einsatz kommen, sofern sie den definierten Ansprüchen von Radschnellwegen gerecht werden.

Als weiterer Schwerpunkt ist Öffentlichkeitsarbeit zu berücksichtigen. Darin soll in Form eines Kommunikationskonzeptes dargestellt werden, wie der Radschnellweg beworben werden soll, um eine ausreichende Auslastung zu gewährleisten und die notwendige Akzeptanz bei den Nutzern, aber auch bei den politisch Verantwortlichen zu schaffen.

## **3. Auslober und Art des Wettbewerbs**

Auslober des Wettbewerbs ist das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) in Kooperation mit der

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Die AGFS führt den Wettbewerb in enger Abstimmung mit dem MBWSV durch.

Der Wettbewerb wird als offener Wettbewerb durchgeführt.

#### **4. Zulassungsbereich**

Der Zulassungsbereich umfasst das Gebiet des Landes Nordrhein-Westfalen, die Wettbewerbsbeiträge müssen zwingend auf dem Territorium des Landes NRW liegen.

Grenzüberschreitende Projekte können eingereicht werden, eine Förderzusage erfolgt im Förderfall allerdings nur für das Gebiet des Landes Nordrhein-Westfalen.

Grenzüberschreitend kann sowohl andere Staaten (Niederlande, Belgien), aber auch andere Bundesländer bedeuten.

#### **5. Teilnahmeberechtigung**

Teilnahmeberechtigt sind Kooperationen/Arbeitsgemeinschaften von mindestens zwei Städten oder Gemeinden aus Nordrhein-Westfalen. Weitere Partner sind erlaubt. Das können neben Tochterunternehmen der Kommunen auch Institutionen kommunaler Zusammenschlüsse und andere sein. Auch im Fall eines grenzüberschreitenden Projektes müssen zwei der beteiligten Partner Kommunen aus Nordrhein-Westfalen sein.

Ausdrücklich ausgenommen von der Beteiligung an diesem Wettbewerb ist das Projekt „Radschnellweg Ruhr“.

#### **6. Beurteilungsverfahren**

Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten werden anhand der formalen Beurteilungskriterien vorgeprüft. Der Jury werden die Ergebnisse der Vorprüfung als Entscheidungshilfen zur Verfügung gestellt.

Die Vorprüfung umfasst:

- Die Kriterien des Kriterienkatalogs für Radschnellwege (Als Anlage zur Auslobung beigelegt)
- Vollständigkeit des Steckbriefes
- Vollständigkeit der Unterlagen

Wenn die formalen Kriterien bei der Einreichung nicht erfüllt werden, haben die einreichenden Institutionen eine Frist von vier Wochen zur Nachbesserung.

#### **7. Bewertung und Jury**

Die eingereichten Beiträge werden durch eine unabhängige Jury beurteilt. Dabei kommt ein zweistufiges Verfahren zur Anwendung. Die Jurymitglieder erhalten alle Unterlagen in einem Reader zusammen gestellt vorab zugesendet und wählen aus der Gesamtzahl der Einsendungen ihre Favoriten aus. Für die eigentliche Jurysitzung werden die meist favorisierten Projekte für eine Diskussion aufbereitet. Dabei hat die Jury jederzeit die Möglichkeit, weitere Projekte mit hinzuzuziehen. Die Jury wird ihr Urteil maßgeblich aus der Gesamtqualität der eingereichten Unterlagen bilden. Beabsichtigt ist, die ganze Vielfalt der Regionen Nordrhein-Westfalens und die kreative Leistung der Planer, das Thema innovativ umzusetzen, widerzuspiegeln.

Für jeden Zuständigkeitsbereich der fünf Bezirksregierungen soll je ein Preisträger gefunden werden. Wenn die Jury kein preiswürdiges Projekt in der Zuständigkeit einer Bezirksregierung bestimmen kann, so wird dieser Preis anderweitig vergeben.

Die Jury setzt sich aus Vertretern des NRW-Verkehrsministeriums, der AGFS, des Landesbetriebes Straßen NRW sowie Fachleuten aus der Regional-, Stadt- und Verkehrsplanung zusammen.

Über den Ablauf der Jurysitzung wird ein Protokoll angefertigt.

Die Mitglieder der Jury dürfen nicht mit der Planung der Wettbewerbsbeiträge beauftragt worden sein oder zukünftig mit der Realisierung der Projekte beauftragt werden.

## 8. Termine

Veröffentlichung der Auslobung:	23.01.2013
Abgabe der Beiträge:	22.07.2013
Abgabe Nachbesserung	16.09.2013
Jurysitzung:	14.10.2013
Preisverleihung:	November

## 9. Wettbewerbsunterlagen

Alle Teilnehmer müssen sich elektronisch im Portal zum Wettbewerb unter <http://www.competitionline.com/de/wettbewerbe/129767> registrieren. Es wird eine frühzeitige Registrierung empfohlen, um die Beantwortung der Rückfragen zeitig zu erfahren. Gebühren für die Registrierung oder die Teilnahme entstehen nicht.

Nach der Registrierung erhalten die Teilnehmer im Bereich ‚Unterlagen‘ den Auslobungstext sowie alle zur Bearbeitung erforderlichen Anlagen.

## 10. Abgabe / Einreichungen

Jede Bewerbung soll die folgenden Unterlagen enthalten:

- Erläuterungsbericht von max. 20 DIN A4-Seiten (bitte Musterdatei nutzen)
- Kurzfassung des Erläuterungstextes (1.000 Zeichen)
- Übersichtspläne im Maßstab 1:25.000 (Format DIN A0)
- Repräsentative Ausschnittspläne DIN A0
- Mindestens zwei, bis zu acht unterschiedliche Musterquerschnitte
- Mindestens zwei, bis zu acht prototypische Knotenpunkt-Lösungen
- „Steckbrief“ mit Eckdaten des Projektes (bitte Musterdatei nutzen)
- „Belastbare“ Kostenermittlung / Kostenschätzung

Der Erläuterungsbericht soll nach der vorgegebenen Struktur aufgebaut werden und alle Aspekte beleuchten.

Alle Materialien sind mit der bei der Registrierung automatisch erstellten Kennzahl zu versehen.

Die unter ‚Wettbewerbsabgabe‘ aufgeführten Unterlagen sind bis Montag, 22. Juli 2013, 14.00 Uhr in der Rubrik ‚Wettbewerbsabgabe‘ elektronisch einzustellen. Bei vorzeitiger Einstellung kann der Teilnehmer bis zum Annahmeschluss jederzeit die bereits eingestellten Daten ändern.

Alle eingestellten Daten sind auch einfach als gedrucktes Exemplar abzugeben. Die gedruckten Exemplare sind bis zum 29.07.2013 zu senden an:

Wettbewerbsbüro Radschnellwege NRW  
c/o P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität  
Antwerpener Straße 6-12  
50672 Köln.

## **11. Preise und Auszeichnungen**

Das MBWSV stellt für fünf der durch die Jury ermittelten Projekte eine Landesförderung in Höhe von 80% bis zur Umsetzung der Maßnahme bereit. Diese wird in der ersten Stufe für die Machbarkeitsstudie gewährt. In der zweiten Stufe wird die Förderung der Ausführungsplanung gewährt. Im Anschluss daran wird in der letzten Stufe die Bauausführung gefördert. Jede Stufe ist verbunden mit der Einreichung eines Förderantrags an die zuständige Bezirksregierung durch die jeweils federführende Kommune. Neben dem eigentlichen Förderantrag ist für jede Förderstufe auch die politische Bereitschaft der beteiligten Kommunen, das Projekt realisieren zu wollen, zu dokumentieren.

Die Jury kann weitere, nicht prämierte Belobigungen aussprechen.

## **12. Rückfragen, Antworten**

Rückfragen können nur im vorgesehenen Forum des Wettbewerbsportals gestellt werden. Die Antworten werden zeitnah dort für alle Teilnehmer einsehbar veröffentlicht. Rückfragen sind bis vier Wochen vor Einsendeschluss möglich.

Ein Kolloquium findet nicht statt.

## **13. Preisverleihung**

Die Namen der fünf ausgewählten Projekte werden bis zur Preisverleihung nicht veröffentlicht. Alle Beteiligten verpflichten sich, über die Ergebnisse der Jurysitzung Stillschweigen zu bewahren.

Es ist beabsichtigt, die Preisverleihung im Herbst 2013 im Rahmen eines eintägigen Kongresses durchzuführen, Datum und Ort werden noch bekannt gegeben. Die fünf Siegerarbeiten und ggf. weitere Arbeiten können dort vorgestellt werden.

## **14. Eigentum und Urheberrecht**

Die Pläne und Unterlagen der fünf Siegerprojekte sowie der belobigten Wettbewerbsbeiträge werden Eigentum der Auslober. Das Urheberrecht verbleibt den Verfassern. Die Auslober haben das Recht zur Veröffentlichung aller eingereichten Beiträge.

Falls Bilder, Karten oder andere, urheberrechtlich geschützte Materialien im Projekt Verwendung finden, sind die Rechte zur Veröffentlichung seitens der einreichenden Wettbewerbsteilnehmer eigenverantwortlich vom Fotografen einzuholen und gegenüber dem Auslober nachzuweisen.

## **15. Haftung**

Die Auslober haften weder für den Verlust noch für die Beschädigung von eingereichten Daten und Unterlagen. Die Daten aller Bewerber werden zur Durchführung des Verfahrens bei dem mit der Durchführung des Wettbewerbs beauftragten Büro gespeichert.

Die nicht prämierten oder belobigten Arbeiten können zu einem Zeitpunkt, der den Teilnehmern mitgeteilt wird, abgeholt oder gegen Kostenerstattung zugesendet werden.

Die Bewerber erklären sich durch ihre Teilnahme mit den Verfahrensregeln einverstanden.

**Arbeitskreis Radschnellwege**  
17. Januar 2013



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 rasanten Entwicklung 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 Wellen)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- Stelgungsarm
- 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.)

Radschnellwege sind mit Bevorrechtigung auszugestalten. Es sind von daher auch planfreie Querungen, signalgeregelter Knoten und Vorfahrtsregelungen einzuplanen. Es hängt vom jeweiligen Einzelfall ab, wie die Vorfahrt zu regeln ist. Grundsätzlich ist die Querung von Bundesstraßen und stark belasteten Landesstraßen im Verlauf von Radschnellwegen möglichst zu vermeiden. Sollte dies jedoch notwendig sein, ist außerorts eine planfreie Lösung anzustreben. Alternativ kann eine signalgeregelter Lösung gesucht werden.

Querungsstellen für Fußgänger über Radschnellwege sind möglich. Hierzu dienen Lichtsignal geregelte Furten, Fußgängerüberwege und Querungshilfen. Es können zur Geschwindigkeitsreduktion vor diesen Querungsstellen sinusförmige Elemente, wie sie in den Niederlanden und in Polen Verwendung finden, eingebaut werden.

Nach der StVO steht derzeit keine eindeutige Beschilderung für Radschnellwege zur Verfügung. Diese soll zukünftig noch entwickelt werden. In der Übergangszeit wird empfohlen, die Zeichen 244.1 bzw. 244.2 (Fahrradstraße Beginn bzw. Ende) mit dem Zusatz „Radschnellweg“ zu verwenden, außer beim Einsatz von Radfahrstreifen.

Folgende Führungsformen stehen auf Radschnellwegen zur Verfügung:

- **Zweirichtungsweg** (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)
- **Einrichtungsweg** (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
- **Zweirichtungsweg** (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 wird unter Leitung des Landes NRW ein Planungswettbewerb „Radschnellwege“ durchgeführt, 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.

Sie sind hier: » [Landesverband NRW](#) » [Willkommen beim ADFC.](#)

## Planungswettbewerb "Radschnellwege" gestartet

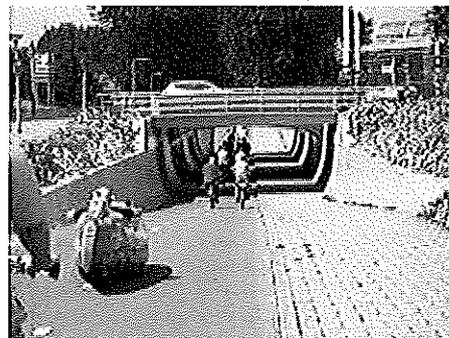
24.01.13

Kategorie: Aktuelles

### NRW fördert fünf regionale Radschnellwegkonzepte

Das Land Nordrhein-Westfalen hat am 23. Januar den Planungswettbewerb für Radschnellwege gestartet. Gesucht werden fünf regionale Radschnellwegkonzepte, deren Umsetzung durch das Land finanziell gefördert wird. Alle Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen sind aufgerufen, bis zum 22. Juli 2013 ihre Ideen für Radschnellwege einzureichen.

Auslober des Wettbewerbs ist das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Die Durchführung des Planungswettbewerbs ist Bestandteil des Aktionsplanes der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität.



Kreuzungsfreie, 4 m breite und vom Fußgängerverkehr getrennte Radwege: Dieser niederländische Standard soll auch bei Radschnellwegen in NRW die Regel sein. Foto: Ulrich Kalle / ADFC NRW

„Mit dem Planungswettbewerb festigt Nordrhein-Westfalen seine Vorreiterposition für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität“, sagte Verkehrsminister Michael Groschek in Düsseldorf. „Radfahren spart Verkehrs- und Parkraum, verschleißt Straßen und Brücken nicht und fördert obendrein die Gesundheit. Vom Wettbewerb erwarte ich eine Vielzahl innovativer Projekte, die der Förderung der Nahmobilität einen deutlichen Schub geben werden.“

„Die Einrichtung von Radschnellwegen ist auch für Pedelecs attraktiv, die in Deutschland einen rasanten Aufschwung erleben und das Fahrrad ideal im mittleren Entfernungsbereich ergänzen.“, so Christine Fuchs, Vorstand der AGFS.

Die Städte und Gemeinden haben nun bis zum 22. Juli 2013 Zeit, ihre Vorstellungen eines regionalen Radschnellweges in den Wettbewerb einzubringen. Für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen gelten Mindeststandards, die auch für den Wettbewerb angelegt werden. So soll ein Radschnellweg nicht an der Stadtgrenze enden und innerorts weiter geführt werden. Radfahrerinnen und Radfahrer auf diesen Strecken müssen gegenüber kreuzendem Verkehr Vorrang haben.

Für die Wettbewerbsteilnahme ist eine Kooperation von mindestens zwei benachbarten Städten und Gemeinden erforderlich, um so den regionalen Bezug sicher zu stellen.

Die Auswahl der zu fördernden Projekte wird durch eine Jury vorgenommen, die sich aus Vertretern des NRW-Verkehrsministeriums, der AGFS, des Landesbetriebs Straßenbau sowie Fachleuten aus der Regional-, Stadt- und Verkehrsplanung zusammen setzt.

**Weitere Informationen:**

[Auslobungstext für den Wettbewerb](#)

[Kriterien für Radschnellwege](#)

[Zur Originalpressemittteilung des Landesverkehrsministeriums](#)

© 2013 ADFC NRW e. V.