

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



Oliver Krischer

19. Dezember 2023

Aktenzeichen 58.66.40  
bei Antwort bitte angeben

Anna-Lena Pauw  
Telefon 0211 4566-675  
Telefax 0211 4566-388  
anna-lena.pauw@  
munv.nrw.de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

## Sachstand Radschnellwege NRW

Sitzung des Verkehrsausschusses am 31.01.2024

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen schriftlichen Bericht zum Thema „Sachstand Radschnellwege NRW“ mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'O. Krischer', is written over a light grey background.

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 31.01.2024

Schriftlicher Bericht

**Sachstand Radschnellwege NRW**

Der Radverkehr hat in den vergangenen Jahren für die Mobilität der Menschen in Nordrhein-Westfalen enorm an Bedeutung gewonnen. Der Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist eine zentrale Säule für die Mobilitätswende der Zukunft und Ihre Stärkung ist wichtiges Ziel der Landesregierung. Insgesamt umfasst das ausgewiesene „Radnetz NRW“ derzeit eine Gesamtlänge von rund 30.000 Kilometern. Es setzt sich zusammen aus straßenbegleitenden und selbstständig geführten baulichen Radwegen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen sowie für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wegen. Bis 2027 sollen in Nordrhein-Westfalen zusätzliche 1.000 Kilometer Radwege und ein möglichst flächendeckendes Radverkehrsnetz geschaffen werden.

Für den systematischen und bedarfsgerechten Ausbau unserer Radwege wird das Ministerium für Umwelt, Verkehr und Naturschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) auf der Grundlage einer landesweiten Potenzialanalyse den Entwurf des ersten Bedarfsplans für Radschnellverbindungen vorlegen und ein landesweites Radvorrangnetz definieren. Das Radvorrangnetz soll die Kommunen überörtlich und landesweit miteinander verbinden und das Fahrradfahren für alle Nutzergruppen attraktiver machen. Dies alles erfolgt mit Einbindung der regionalen und kommunalen Planungsträger.

Die Radschnellverbindungen (RSV) des Landes Nordrhein-Westfalen bilden im Radvorrangnetz die Kategorie mit den höchsten Ausbaustandards. Sie bedürfen eines Potenzials von mindestens 2.000 Radfahrenden pro Tag. Aktuell werden sieben RSV des Landes prioritär verfolgt:

- RS 1: Radschnellweg Ruhr
- RS 2: Radschnellweg Westmünsterland
- RS 3: Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe (OWL)
- RS 4: Radschnellweg Euregio
- RS 5: Radschnellweg Neuss-Düsseldorf-Langenfeld
- RS 6: Radschnellweg Köln-Frechen
- RS 7: Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet

Der Radschnellweg Monheim wird mit Förderung des Landes in kommunaler Baulast umgesetzt.

Die sieben RSV des Landes sind Kooperationsprojekte, an deren Planung und Bau zahlreiche Akteurinnen und Akteure beteiligt sind. Grundsätzlich sind die Planung und der Bau von RSV mit der Umsetzung eines Straßenbauvorhabens vergleichbar. Dabei sind in der Regel eine Vielzahl von unterschiedlichen Interessen zu berücksichtigen und in Einklang zu bringen, insbesondere die Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt und die sonstigen Rechte Dritter sind sorgfältig planerisch aufzuarbeiten und abzuwägen. Insofern nimmt die Realisierung solcher Infrastrukturprojekte entsprechend viel Zeit in Anspruch.

Um die Planung aller sieben RSV des Landes zu ermöglichen, hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) für einzelne Abschnitte Planungsvereinbarungen mit den beteiligten kommunalen Baulastträgern und dem Regionalverband Ruhr (RVR) abgeschlossen. Zudem bieten die Planungsvereinbarungen die Möglichkeit für Planungen aus einer Hand und minimieren somit auch Schnittstellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Baulastgrenzen zwischen dem Landesbetrieb und den Kommunen erst nach Abschluss der Linienabstimmung feststehen.

Gleichzeitig verfolgt Straßen.NRW bereits die Strategie, verschiedene Planungsphasen nach Möglichkeit zusammenzufassen, um somit Beschleunigungspotentiale zu nutzen. Auf notwendige, zeitintensive Genehmigungsverfahren (z.B. Planfeststellungsverfahren) oder die Einholung der erforderlichen behördlichen Genehmigungen bei den zuständigen Fachbehörden der einzelnen Kommunen und Kreise oder der Deutsche Bahn AG kann in der Regel jedoch kein Einfluss im Sinne einer Beschleunigung genommen werden.

Zusätzlich hat das MUNV Straßen.NRW beauftragt, jeweils eine „AG Radverkehr“ in die Organisationsstruktur jeder einzelnen Regionalniederlassung zu integrieren. Organisatorisch wird die „AG Radverkehr“ bei den Niederlassungsleitern angeordnet und durch die Abteilungsleitungen Planungen federführend verantwortet werden. In der „AG Radverkehr“ soll eine übergeordnete Zusammenarbeit aller technischen Abteilungen einer Regionalniederlassung zu den Schwerpunktthemen Radverkehrsinfrastruktur und Radverkehr erfolgen. Dazu sollen jeweils Mitarbeitende aus den Abteilungen Planung, Bau und

Betrieb & Verkehr sowie die Radverkehrsbeauftragten interdisziplinär zusammenarbeiten. Der Prozess der erforderlichen organisatorischen Anpassungen steht kurz vor dem Abschluss.

Darüber hinaus wurden zu Beginn dieses Jahres projektbezogene, turnusmäßige Gespräche zwischen der Fachabteilung des MUNV, Straßen.NRW und den an der Planung der sieben RSV des Landes beteiligten Kommunen sowie dem RVR initiiert. Diese Gespräche haben das Ziel, Hindernisse und potentielle Verzögerungen im Planungsablauf frühzeitig zu erkennen und durch eine enge Abstimmung untereinander gemeinsam zu vermeiden. Die Gespräche laufen in einem halbjährlichen Turnus, sodass die ersten beiden Gesprächsrunden bereits stattgefunden haben. In diesen Gesprächsrunden konnten Beschleunigungspotenziale in Bezug auf Anwendung der Regelwerke, Planungsabläufe, Genehmigungsverfahren und Abstimmungen mit Dritten identifiziert und geklärt werden. Bei komplexeren Fragestellungen wurden zum Teil in Präsenz zusätzliche Abstimmungsgespräche durchgeführt. Die nächsten turnusmäßigen Gespräche sind für die erste Jahreshälfte 2024 bereits weitgehend terminiert.

Bereits im ersten Durchlauf der turnusmäßigen Arbeitsgespräche wurde deutlich, dass es darüber hinaus eines vertieften fachlichen Austauschs zwischen allen an Planung und Bau von Radschnellverbindungen in Nordrhein-Westfalen beteiligten Akteuren bedarf. In diesem Sinne hat Straßen.NRW im Auftrag des MUNV ein Netzwerk Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen initiiert. Dieser Austausch soll Synergien erzeugen, Wissen vermitteln, die Teilnehmenden untereinander vernetzen und damit schlussendlich auch zu einer Beschleunigung bei der Planung von Radschnellverbindungen beitragen. Dabei geht es explizit um konkrete, planerische Fragestellungen, die in Themenforen gemeinsam erörtert und zu einer Lösungsstrategie geführt werden sollen. Mitte November hat bereits das 2. Netzwerktreffen mit rund 120 Expertinnen und Experten aus den Straßenbauverwaltungen, Umweltfachbehörden oder den verschiedenen Interessenverbänden mit großem Erfolg stattgefunden.

Die systematische Erhebung von Planungshemmnissen steht dabei im besonderen Fokus. Das MUNV hat Straßen.NRW gebeten, diese Planungshemmnisse flächendeckend und systematisch aufzunehmen. Die wesentlichen Hemmnisse wurden zwischenzeitlich

ermittelt und analysiert mit dem Ziel, mit geeigneten Maßnahmen künftige Entscheidungsprozesse zu beschleunigen.

Parallel dazu schreitet die Bearbeitung der sieben RSV voran. Das derzeitige Gesamtvolumen dieser RSV des Landes liegt nach dem derzeitigen Planungsstand bei rund 520 Millionen Euro. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass gerade in den frühen Planungsphasen lediglich überschlägige Baukostenschätzungen aus den Machbarkeitsstudien oder der Variantenuntersuchung angesetzt werden können und damit nicht alle Aspekte bzw. Sachverhalte in entsprechender Tiefe berücksichtigt sind.

Die derzeit sieben RSV belaufen sich auf eine Länge von etwa 278 Kilometern. Sie untergliedern sich zurzeit in insgesamt 73 Teilabschnitte, die sich in allen Umsetzungsstadien befinden. Die Abschnittsbildung dient der Unterstützung der frühzeitigen Realisierung von Abschnitten mit geringeren Planungshemmnissen. Über die Zurverfügungstellung der Haushaltsmittel bei Bauprojekten wird üblicherweise erst zu einem Zeitpunkt entschieden, an dem die Planung bereits weit fortgeschritten ist. Bisher konnten alle baureifen Abschnitte umgesetzt werden.

Der Bund gewährt durch den Abschluss der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030 den Ländern seit dem Bundeshaushalt 2017 bis zum Ablauf des Jahres 2030 Finanzhilfen zur Planung und zum Bau von in der Baulast der Länder oder Gemeinden stehenden RSV. Bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen beteiligt sich der Bund an den Ausgaben der Maßnahmen unter Berücksichtigung der haushaltsmäßigen Rahmenbedingungen bis zu 75%. Darüber hinaus sind entsprechende Landesmittel im Haushalt 2024 etatisiert.

Die konkreten Sachstände stellen sich wie folgt dar:

### RS 1 - Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr (RS 1) verläuft mit einer Gesamtlänge von rund 118 Kilometern von Moers nach Hamm und unterteilt sich in 38 Abschnitte. Nach heutigem Planungsstand umfasst sein Bauvolumen rund 268 Millionen Euro. Noch nicht enthalten sind die Kostenschätzungen für den Abschnitt in Duisburg. Auf einer Länge von rund 7 Kilometern

wurden vier Abschnitte des RS 1 in Mülheim an der Ruhr (Hochschule Ruhr West bis Mülheim Hbf.), Gelsenkirchen, Bochum und Dortmund fertiggestellt und sind befahrbar.

Zudem ist die etwa 11 Kilometer lange Modellstrecke in einem weiteren Abschnitt von Mülheim an der Ruhr bis Essen befahrbar, die allerdings aufgrund der Minderbreiten und in Teilen nicht asphaltierten Oberfläche nicht den aktuellen Standards entspricht und somit einer Überplanung bedarf.<sup>1</sup> Zusammen mit diesem Abschnitt befinden sich 29 Abschnitte des RS 1 mit einer Gesamtlänge von rund 103 Kilometern in der Vorplanung. An deren Umsetzung sind neben Straßen.NRW, die Kommunen Moers, Duisburg, Mülheim a.d.R., Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Unna, Kamen, Hamm, der Kreis Unna und RVR beteiligt. Weitere fünf Abschnitte von etwa 8 Kilometern des RS 1 in Essen, Bochum und Dortmund befinden sich in der Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung. In 2024 werden voraussichtlich etwa 6 Kilometer des RS 1 in den Bau gehen, in 2025 ist nach heutigem Kenntnisstand der Baubeginn weiterer 23 Kilometer vorgesehen. In 2026 sollen etwa 43 Kilometer in den Bau gehen. Die Bauzeit beträgt je nach Abschnitt zwischen zwei und fünf Jahren.

## RS 2 - Radschnellweg Westmünsterland

Der Radschnellweg Westmünsterland (RS 2) hat eine Gesamtlänge von ca. 46 Kilometern mit gemäß Machbarkeitsstudie geschätzten Baukosten von rund 39 Millionen Euro. Er unterteilt sich aktuell in drei Abschnitte von Isselburg über Bocholt und Rhede nach Velen. Den Abschnitt zwischen Bocholt und Rhede plant der Kreis Borken im Auftrag von Straßen.NRW. Er befindet sich in der Linienfindung. Die zur Linienabstimmung vorgelegte Vorzugsvariante führt über eine ehemalige Bahntrasse, die noch zu Bahnzwecken gewidmet und in der Zielnetzprognose 2040+ als Reaktivierungsmaßnahme vorgesehen ist. Über die Festlegung der Linienführung und davon abhängig die Weiterführung der Planungen der angrenzenden Abschnitte wird noch zu entscheiden sein.

---

<sup>1</sup> In der Beantwortung der Kleinen Anfrage 2007 am 16.08.2023 sind irrtümlicherweise in Summe 19 Kilometer befahrbare Strecke angegeben worden

### RS 3 - Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe

Der Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe (RS 3) von Herford nach Minden teilt sich in sechs Planungsabschnitte mit einer Länge von insgesamt etwa 50 Kilometern und einem Volumen von rund 53 Millionen Euro. Alle Abschnitte befinden sich in der Vorplanung. Neben Straßen.NRW sind die Kommunen Bad Oeynhausen, Löhne und Minden an der Planung beteiligt. Für den 10,5 Kilometer langen Abschnitt Löhne und Bad Oeynhausen ist der Baubeginn in 2025 und die Fertigstellung in 2028 vorgesehen. Für den 11,5 Kilometer langen Abschnitt Bad Oeynhausen – Porta Westfalica ist der Baubeginn in 2026 geplant. Die Realisierung des 15,7 Kilometer langen Abschnitts Herford – Löhne ist ab 2027 avisiert. Der Baubeginn des 11,9 Kilometer langen Abschnitts Stadtgrenze Porta-Westfalica – nördl. Stadtgrenze Minden könnte 2028 erreicht werden. Für die einzelnen Abschnitte wird von einer voraussichtlichen Bauzeit von jeweils 3 Jahren ausgegangen.

### RS 4 - Radschnellweg Euregio

Der Radschnellweg Euregio (RS 4) wird die Städte Aachen, Herzogenrath und das niederländische Kerkrade miteinander verbinden. An deren Umsetzung sind neben Straßen.NRW die Kommunen Aachen und Herzogenrath beteiligt. Die ca. 15 Kilometer lange Strecke ist in zehn Abschnitte aufgeteilt, welche sich allesamt in der Vorplanungsphase befinden. Die Gesamtkosten werden nach heutigem Planungsstand auf etwa 40 Millionen Euro geschätzt. Als erster Bauabschnitt wird das 1,3 Kilometer lange Teilstück in Aachen-Mitte voraussichtlich in 2027 in den Bau gehen und im selben Jahr fertig gestellt werden. Ebenfalls für 2027 ist der Baubeginn der Abschnitte Aachen-Richterich und Herzogenrath-Kohlscheid Ortslage mit einer Länge von zusammen 3,3 Kilometern und Fertigstellung in 2028/2029 geplant. Die Abschnitte Aachen-Richterich bis Herzogenrath-Kohlscheid und Kohlscheid bis Kerkrade (insg. 2,5 Kilometer) sind mit einjähriger Bauzeit in 2029 vorgesehen. Die fünf übrigen Abschnitte mit rund 8 Kilometern werden voraussichtlich ab 2030 in den Bau gehen, mit einer prognostizierten Bauzeit zwischen zwei und vier Jahren.

## RS 5 - Neuss-Düsseldorf-Langenfeld

Der Radschnellweg Neuss-Düsseldorf-Langenfeld (RS 5) hat eine Länge von etwa 24 Kilometern und umfasst acht Abschnitte in der Vorplanungsphase mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 60 Millionen Euro. An deren Umsetzung sind neben Straßen.NRW die Kommunen Neuss, Düsseldorf und Langenfeld beteiligt. Nach Linienzustimmung durch das MUNV wird der 2,5 Kilometer lange Abschnitt in Neuss ab 2024 umgesetzt und zur Landesgartenschau 2026 fertiggestellt werden. Die nachfolgenden fünf Abschnitte auf Düsseldorfer Stadtgebiet umfassen eine Länge von etwa 19 Kilometern. Die Verwaltung der Stadt Düsseldorf konnte bislang noch keine Zustimmung der politischen Gremien zu einer favorisierten Linie einholen. Zur Zeitschiene können von daher derzeit keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Der Abschnitt auf dem Stadtgebiet von Langenfeld ist ca. 3 Kilometer lang und befindet sich in der Vorplanung. Die Stadt Langenfeld hat bisher keinen Ratsbeschluss zur vorgeschlagenen Linienführung erreichen können. Stattdessen wurden zuletzt neue Varianten vorgeschlagen, welche aktuell im Rahmen der Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie geprüft werden. Auch hier können insofern zurzeit noch keine konkreten Angaben zu einem möglichen Baubeginn getroffen werden.

## RS 6 - Radschnellweg Köln-Frechen

Der Radschnellweg Köln-Frechen (RS 6) ist in vier Abschnitte unterteilt. Die Gesamtlänge beträgt rund 8 Kilometer, die Kostenschätzung beläuft sich zurzeit auf rund 30 Millionen Euro, hier ist die Wirtschaftlichkeit noch nachzuweisen. Das Vorhaben wird von der Stadt Köln geplant. Alle vier Abschnitte befinden sich in der Vorplanung, welche zeitnah abgeschlossen werden soll. Im Anschluss ist die Vorzugslinie mit dem MUNV abzustimmen. Sofern dieser Schritt zeitnah vollzogen werden kann, wird ein zeitgleicher Baubeginn aller Abschnitte in 2026 angestrebt. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich 1-2 Jahre.

## RS 7 - Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet

Der Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet (RS 7) wird derzeit in vier Teilabschnitten geplant. Beteiligt sind die Kommunen Gladbeck, Bottrop und Essen. Insgesamt hat der RS 7 eine Länge von rund 16 Kilometern mit geschätzten Kosten von rund 33 Millionen Euro nach dem Stand der Machbarkeitsstudie. Am weitesten fortgeschritten ist der Abschnitt in Gladbeck. Die Abschnitte in Bottrop und Essen befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium, da sich die Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie in weiten Teilen nicht umsetzen lässt. Aus diesen Gründen können zur Zeitschiene keine konkreten Aussagen gemacht werden.

## Radschnellweg Monheim:

Der Radschnellweg Monheim wird auf Wunsch der Stadt Monheim als kommunaler Radschnellweg mit Förderung des Landes geplant und gebaut. Insgesamt unterteilt sich der 5,4 Kilometer lange RSV in zwei Abschnitte. Der nördliche Abschnitt mit einer Länge von 1,25 Kilometern ist bereits fertig gestellt. Die Höhe der Zuwendung durch das Land lag bei rund 1,2 Millionen Euro. Der südliche Abschnitt umfasst eine Länge von 4,15 Kilometern; die Planungskosten hat das Land in Höhe von rund 300.000 Euro gefördert. Ein Teilstück des südlichen Abschnitts soll gemäß der Stadt Monheim Anfang 2024 in Bau gehen. Dieser Abschnitt umfasst die 1,1 Kilometer lange Strecke zwischen der Karlheinz-Stockhausen-Straße und Alfred-Nobel-Straße. Diese Maßnahme fördert das Land mit rund 2 Millionen Euro. Für den Bau der noch fehlenden rund 3 Kilometer liegen hier noch keine Informationen vor.