



Straßen.NRW

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Betriebssitz

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz · Postfach 101653 · 45816 Gelsenkirchen

An alle Beschäftigten des
Landesbetriebes Straßenbau
Nordrhein-Westfalen



Datum: 05.01.2022

Allgemeine Rundverfügung Nummer 49

Abteilung Technik

Planung

1. Fassung

Radschnellverbindungen in NRW, Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb

Das Wichtigste in Kürze:

Da der Leitfaden für Radschnellverbindungen in NRW weiterentwickelt wurde, ist eine Aktualisierung des Leitfadens erforderlich. Die Aktualisierung erfolgt durch die 2. Ergänzungslieferung zum Leitfaden RSV, Stand 11/2020.

Nachfolgende Vorschriften werden hiermit aufgehoben:

1. ARV 11 Ref 4 vom 27.08.2019

Weitere Bezugsvorschriften:

2. ARV 30 HA 4 vom 30.01.2012 Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“
3. ARV 16 TECH vom 01.10.2020 Planungsleitfaden Straßenentwurf
4. ARV 14 TECH vom 01.10.2020 Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau – RE
5. ARV 33 HA 2 vom 11.04.2014 Planungsleitfaden Ausführungsplanung, Teil: Planung und Ausstattung
6. ARV 43 TECH vom 15.10.2021 Einführung des Leistungsheftes für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesfernstraßen Ausgabe 2021

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·
Telefon: 0209/3808-0
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Straßen.NRW.Betriebssitz
Besucheradresse: Wildenbruchplatz 1 · 45888 Gelsenkirchen

Landesbank Hessen-Thüringen · BLZ 300 500 00 · Konto-Nr 4005815
IBAN: DE2030 0500 0000 0400 5815 BIC: WELADED3
Steuernummer: 319/5922/5316

Anlage(n):

1. Tabellarische Zusammenfassung der Änderungen im Leitfaden für Radschnellverbindungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit führe ich die überarbeitete und ergänzte 1. Fassung des Leitfadens für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen des Landes NRW ein.

Der Leitfaden soll nicht die Regelwerke ersetzen. Er soll die zusätzlich verfügbaren oder erlassenen Hinweise und Einschränkungen in eine übersichtliche und aktualisierte Form bringen.

Am 25.10.2016 wurden im Rahmen der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) die Radschnellverbindungen des Landes in § 3 Abs. 1 als öffentliche Straßen aufgenommen und den Landesstraßen gleichgestellt. Damit sind Radschnellverbindungen des Landes „Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Bedeutung zu dienen bestimmt sind; ...“, das bedeutet, eine Kreisgrenze überschreitende Verbindungsfunktion haben. Insofern sind Finanzierungen in vollem Umfang gesichert und einheitlich vom Land vorgegebene Standards sind umzusetzen. Ebenso müssen alle gesetzlichen Vorgaben für Radschnellverbindungen im Rahmen der Planungsverfahren nach dem StrWG NRW erfüllt werden.

Mit den Radschnellverbindungen sollen, insbesondere für den Pendlerverkehr, Alternativen zur Kfz-Nutzung geschaffen werden, um hoch belastete Straßen besonders in den Spitzenstunden zu entlasten. Dieses gelingt nur, wenn die Reisezeiten auf den Radschnellverbindungen in einer vergleichbaren Größenordnung abgewickelt werden können. Der wesentliche Einflussfaktor für die Reisezeit sind die Wartezeiten an den Knotenpunkten. Diese gilt es durch weitgehend planfreie Knotenpunkte oder bevorrechtigte Führungen der Radverkehrsanlagen zu minimieren. Die Zeitverluste sind entsprechend den Regelungen des „Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) für die fünfzigste Stunde anzusetzen.

Derzeit sind Radschnellverbindungen in den Bedarfsplänen des Bundes und Landes nicht berücksichtigt. Planungsaufträge für Radschnellverbindungen des Landes werden in Einzelfallentscheidungen durch das Land vergeben. Als Grundlage dienen Machbarkeitsstudien mit Potentialanalysen und daraus abgeleitete Nutzen-Kosten-Analysen (NKA), die durch die Antragsteller nach den Vorgaben des „Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse“ (BASt, 2019) erbracht werden sollen, sofern die Erstellung der Potentialanalyse bzw. NKA nach dem 1.10.2019 begonnen wurde.

Mit Inkrafttreten des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG) am 01.01.2022 wird die Erstellung eines Bedarfsplanes für Radschnellverbindungen des Landes innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes festgelegt.

Radschnellverbindungen sind nicht als neue Führungsform zu verstehen, vielmehr bestehen sie aus einer Aneinanderreihung von bereits bekannten Radverkehrsführungen, deren Standards ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend weit über die Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) hinausgehen.

Auf bundesweiter Ebene wurde von der FGSV in 2021 das Wissensdokument Nr. 284/1 "Hinweise zu Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR)" (H RSV) veröffentlicht, welches das Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ FGSV Nr. 284/1-2014 ersetzt. Die H RSV behandeln die Grundlagen und Anforderungen für Planung, Entwurf und Betrieb für RSV und RVR und ergänzen die bestehenden Regelwerke RIN, RAST, RAL und ERA.

Der Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen des Landes NRW entstand in einer Kooperation mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, dem Landesbetrieb

Straßenbau Nordrhein-Westfalen, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. sowie dem Regionalverband Ruhr. Er gibt umfangreiche Informationen und Standards für die Radschnellverbindungen in NRW und dient allen Baulastträgern und Ingenieurbüros als Nachschlagewerk für alle Themen im Zusammenhang mit Radschnellverbindungen.

Der Leitfaden ist als Loseblattsammlung aufgebaut, um mit zunehmenden Erfahrungen in Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen Inhalte ergänzen bzw. austauschen zu können. Die jeweils aktuelle Fassung des Leitfadens steht auf www.radschnellwege.nrw zur Verfügung. Er ist ab sofort für Planung, Bau und Betrieb und somit auch bei den Sicherheitsaudits beim Landesbetrieb Straßenbau NRW zu berücksichtigen.

Der Leitfaden ersetzt keine Einzelfallentscheidungen, die abhängig vom Thema in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Referat des Betriebssitzes zu treffen sind.

Alle Änderungen des Leitfadens von der ersten zur derzeit aktuellen Fassung finden Sie in der Anlage 1.

Bei der Vergabe von Planungsleistungen ist eine Verpflichtung zur Anwendung des Leitfadens vertraglich zu vereinbaren.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Petra Beckefeld
Technische Direktorin des Landesbetriebes Straßenbau NRW



Anlage 1 zur ARV 49 TECH 1. Fassung

Änderungen im Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen zur ARV 11 Ref 4 (1.Fassung) vom 27.08.2019

Kapitelnummer alt	Kapitelnummer Neu	Änderung
3.2.2	3.2.2	Zeitverluste sind entsprechend den Regelungen des HBS für die fünfzigste Stunde anzusetzen
4.2	4.2	Änderung des Piktogramms für RSV
4.2	4.2	Festlegung auf nur eine RAL-Farbe für Piktogramm und Begleitlinie
4.2	4.2	Einführung von Haifischzähnen (VZ 342) zur Hervorhebung der Vorfahrtberechtigung mit der Novellierung der StVO 2020.
4.3.1	4.3.1	Einführung neuer Verkehrszeichen für Beginn (VZ 350.1) und Ende (VZ 350.2) eines Radschnellweges mit der Novellierung der StVO 2020.
4.7	4.7	Änderung der Gestaltung der Kilometrierungstafeln
7.1 und 7.2	7.1 und 7.2	Anwendung des „Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse“ (Bundesanstalt für Straßenwesen 2019)
8.5.3	8.5.3	Ergänzung um das Bauleitplanverfahren als Rechtsgrundlage
9.4	9.4	Erhöhung Bundesfördermittel
11.1.1 bis 11.1.20	11.1.1 bis 11.1.20	Anpassung aller Prinzipskizzen bzgl. o.g. Änderungen