



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

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

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE  
18/2874**

A11

Oliver Krischer

30.08.2024

Seite 1 von 12

Aktenzeichen  
58.00.05.02-000005  
bei Antwort bitte angeben

Monika Kostyra  
Telefon 0211 4566-198  
Telefax 0211 4566-388  
monika.kostyra@munv.nrw.de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

## **Zustand Radwege NRW**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen Bericht zum Zustand der Radwege in 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 04.09.2024

Schriftlicher Bericht

*Zustand der Radwege in NRW*

In Nordrhein-Westfalen existiert ein ausgeschildertes Radverkehrsnetz mit über 30.000 km Länge. Es setzt sich aus unterschiedlichen Führungsformen in verschiedenen Baulasten zusammen. Darüber hinaus gibt es auch weitere Wege, die sich für den Radverkehr eignen. Aufgrund der vielen verschiedenen Baulastträgerschaften kann dies nicht in Gänze ermittelt werden.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) hat für das Radwegenetz in seiner Zuständigkeit erstmalig eine Erfassung des Zustands der Radwege durchführen lassen. Die Erfassung startete 2020 mit einem Pilotprojekt in der Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe und wurde landesweit fortgesetzt. Die Abschlussdokumentation 2022 liegt vor. Erfasst wurden Bundesstraßenradwege und Landesstraßenradwege (jeweils separat für Ortsdurchfahrten und freie Strecke) sowie eigenständige Radwege, die der freien Strecke zugeordnet sind, bspw. Bahntrassenradwege sowie Radschnellwege. Radwege auf der Fahrbahn wurden nur dann erfasst, wenn sie explizit durch entsprechende Beschilderung für den Radverkehr ausgewiesen sind. Überbreite Querschnitte mit Mehrzweckstreifen, die zwar vom Radverkehr genutzt werden können, jedoch nicht als Radweg gekennzeichnet sind, wurden nicht erfasst. Dies sind in Summe ca. 7.700 km Radwege.

Für die Erfassung und Bewertung des Zustands von Radwegen gibt es keine standardisierte Vorgehensweise, d.h. es gibt kein Regelwerk und kein festgelegtes Verfahren. Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) bearbeitet dieses Thema aktuell und es laufen verschiedene Forschungsprojekte. Die erstmalige Zustandserfassung der Radwege in Nordrhein-Westfalen erfolgte daher nach einem vom Auftragnehmer 2010 entwickelten Verfahren in Analogie zur Zustandserfassung und -bewertung von Fahrbahnen (ZEB). Die Vorgehensweise für die ZEB der Bundesfernstraßen ist mit den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Zustandserfassung und -bewertung von Straßen (ZTV ZEB-StB 06) bundesweit einheitlich geregelt und standardisiert.

Erfasst und bewertet wurden dabei:

- Risse
- Risse mit Einschränkung der Befahrbarkeit
- Flickstellen
- Flickstellen mit Einschränkung der Befahrbarkeit
- Substanzverlust (flächig)
- Versatz, Stufe
- Ausbruch, Substanzverlust (punktuell)
- Senkung, Mulde

- Hebung (Wurzel)
- Summe Risse und Risse mit Einschränkung der Befahrbarkeit
- Summe Flickstellen und Flickstellen mit Einschränkung der Befahrbarkeit
- Befahrbarkeit einschränkende Unebenheiten

Die Zustandserfassung erfolgte dabei mit einem optisch-elektronischen Aufnahmeverfahren, das bereits in mehreren Bundesländern zum Einsatz kam. Daher liegen für das erfasste Radwegenetz hochwertige Zustandsdaten vor. Insbesondere die erfassten Bild- und Geodaten werden in den Regionalniederlassungen von Straßen.NRW bereits als ein wichtiges Hilfsmittel bei der Planung von baulichen Maßnahmen an Radwegen zur besseren Einschätzung der Situation in der Örtlichkeit eingesetzt.

Das auf Basis der erhobenen Zustandsdaten angewandte Bewertungsverfahren für den Zustand von Radwegen wird aktuell in der Fachwelt noch diskutiert und erforscht. Daher sind insbesondere die ermittelten Warn- und Schwellenwerte, die der Ableitung eines Handlungsbedarfs in der Erhaltungsplanung dienen, noch nicht standardisiert. Ihre Aussagekraft ist, anders als bei Fahrbahnen, aktuell noch kritisch zu hinterfragen.

Daher erfolgt derzeit eine gutachterliche Validierung der vorliegenden Zustandsbewertung. Es ist zu klären, inwieweit die ermittelten Zustandsklassen eine hinreichende Aussagefähigkeit für das operative Erhaltungsmanagement im Hinblick auf die Ableitung von Handlungsbedarfen liefern. Die Ergebnisse des Gutachtens bleiben abzuwarten. Die Art und Weise der Veröffentlichung der ZEB Radwege wird erst nach Vorlage der Validierung des Bewertungsverfahrens festgelegt.

Der Fördertatbestand "Zustandserfassung Radverkehrsnetze" wurde erst in die seit Anfang des Jahres gültige Neufassung der Förderrichtlinien aufgenommen. Somit können die Kommunen als Antragssteller erst seit diesem Jahr eine Förderung beantragen. Die Einplanungsgespräche mit den Bezirksregierungen finden jedoch erst statt. Daher kann erst im Anschluss eine Aussage zum Fördertatbestand „Zustandserfassung Radverkehrsnetze“ getroffen werden. Welche und wie viele Anträge eingereicht werden kann das Ministerium aufgrund der grundgesetzlich verbrieften kommunalen Planungshoheit, nicht beeinflussen.

Der Mängelmelder für Radwege ist Bestandteil der Internetpräsenz <https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/> und wird im Rahmen der Pflege und Weiterentwicklung dieser Seite auch fortentwickelt.

Die Längen für Radwegesanierungen werden erst seit 2021 gesondert erfasst. Die Zahlen für 2024 werden im Frühjahr 2025 vorliegen. Daher werden in den folgenden Tabellen

1 und 2 die fertiggestellten Sanierungsmaßnahmen für die Jahre 2021 bis 2023 dargestellt unterschieden nach Zuständigkeit von Straßen.NRW und dem Fördertatbestand "Grundhafte Sanierung von Radverkehrsanlagen" gem. Förderrichtlinie-Nahmobilität (FöRi-Nah).

Tab. 1: Länge fertig gestellter Sanierungsmaßnahmen an Radwegen in Zuständigkeit von Straßen.NRW

Länge fertiggestellter Sanierungsmaßnahmen an Radwegen in Zuständigkeit von Straßen.NRW		
Jahr	Landesstraßen	Bundesstraßen
	[km]	[km]
2021	31,9	15,7
2022	42,1	5,0
2023	30,9	10,3

Tab. 2: Längen zum Fördertatbestand "Grundhafte Sanierung von Radverkehrsanlagen" gem. FöRi-Nah

Längen zum Fördertatbestand "Grundhafte Sanierung von Radverkehrsanlagen" gem. FöRi-Nah	
Jahr	[km]
2021	10,3
2022	41,0
2023	31,3

Eine Prognose für die Längen zum Fördertatbestand „Grundhafte Sanierung von Radverkehrsanlagen" gem. FöRi-Nah ab 2026 ist nicht möglich, da die Kommunen ihren Be-

darf momentan erst für 2025 anmelden. In den Einplanungsgesprächen werden die Bezirksregierungen diesen für 2025 vorstellen. Welche und wie viele Projekte eingereicht werden, kann das Ministerium aufgrund der grundgesetzlich verbrieften kommunalen Planungshoheit nicht beeinflussen.

Anstehende Sanierungsmaßnahmen an Radwegen in Zuständigkeit von Straßen.NRW werden regelmäßig zu Jahresbeginn vom Ministerium im jeweiligen Radwegeprogramm veröffentlicht und dem Verkehrsausschuss bekanntgegeben.

Anders als bei Fahrbahnen konnte der Bedarf zur Erhaltung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen in Zuständigkeit von Straßen.NRW bislang nicht gutachterlich ermittelt werden, da wie oben beschrieben, die dafür erforderliche Standardisierung der Zustandsbewertung von Radwegen aussteht. Im aktuellen Bericht zur Prognose des Erhaltungsbedarfs der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen (LT-Vorlage 18/1823) wurde der Bedeutung der Radwege dahingehend Rechnung getragen, dass der jährliche Bedarf für die Radwegeerhaltung abgeschätzt und bis 2022 auf das Niveau von 20,0 Mio. € kontinuierlich angehoben wurde. Dabei legte das Gutachterbüro aufgrund von Erfahrungswerten als Zielgröße eine nachhaltige Verbesserung des Radwegenetzes zugrunde. Das Radwegeprogramm 2024 (LT-Vorlage 18/2350) sieht einen Ansatz von ca. 23 Mio. € für die Radwegeerhaltung vor.

Grundsätzlich gilt, dass für das Abdecken des Sanierungsbedarfs ein angemessener Finanzrahmen zur Verfügung stehen muss. Die Erhaltungsprogramme werden an den vom Landtag zugewiesenen Mitteln ausgerichtet. Anzumerken ist, dass die Erhaltungsausgaben für Brücken in der aktuellen Erhaltungsstrategie Vorrang haben.

Aus den realisierten bzw. in Realisierung befindlichen Projekten der letzten zwei Jahre hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen durchschnittliche Kosten von 200.000 bis 250.000 €/km ermittelt.