



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

Rheinisches Radverkehrsrevier

Projektbericht



www.radverkehrsrevier.de

Impressum

Auftraggeber Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
In Kuckum 68 a | 41812 Erkelenz
info@landfolge.de | Tel. 02164 70366-0



Volker Mielchen, Geschäftsführer Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

Ansprechperson Jonas Laub, Projektmanager Rheinisches Radverkehrsrevier
info@landfolge.de | Tel. 02164 70366-0
www.radverkehrsrevier.de

Projekt Realisierungskonzept
Rheinisches Radverkehrsrevier 2023 – 2025

Auftragnehmer Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
Deliusstraße 2 | 52064 Aachen
info@svk-kaulen.de | Telefon: +49 241 33 444
www.svk-kaulen.de



Ansprechperson Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen, Projektleiter
Ralf.Kaulen@svk-kaulen.de | Tel. +49 241 33 444

Bearbeitung Dr. Ralf Kaulen, Anne Bresser, Christina Dudde

Layout & Satz TEMA Technologie Marketing AG, Aachen

Berichtsstand 31. Dezember 2025

Partner



Gefördert durch:



Gefördert durch:

Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen



RHEINISCHES
REVIER



Inhalt

	Impressum	2
1	Grußworte	4
	Grußwort des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen	5
	Grußwort der Zukunftsagentur Rheinisches Revier	6
	Grußwort des Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler	7
2	Ausgangslage und Ziele	8
	Das Rheinische Revier	9
	Aufgabe des Zweckverbands LANDFOLGE Garzweiler	10
3	Das Rheinische Radverkehrsrevier	11
	Projektziel	12
	Mobilitätspolitische Zielsetzung	12
	Mehrstufige Realisierungsstrategie	13
4	Planungs- und Abstimmungsverfahren – Regionale Zusammenarbeit	16
	Kooperationspartner	17
	Steuerungsgruppe	18
	Jahreskonferenzen	18
	Projektbegleitende Arbeitsgruppen	19
	Innovative Projekt- und Prozesssteuerung	20
5	Standards zur Realisierung des Rheinischen Radverkehrsreviers	21
	Standards des Landes Nordrhein-Westfalen und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)	22
	Erweiterung des kurzfristigen Sicherungsrepertoires für den Radverkehr durch das Land Nordrhein-Westfalen	23
6	Studien innerhalb des Rheinischen Radverkehrsreviers	26
	Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen und weitere Premiumrouten	27
	Themenradroute Rheinisches Revier	46
7	Umsetzungsschritte	49
	Verantwortlichkeiten, Akteursebene und Förderung	51
	Beratung durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler	52
	Umsetzung der Radverbindungen	54
	Realisierung der Radverbindungen	56
	Schaffung organisatorischer Voraussetzungen	56
8	Ausblick	57



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

1 Grußworte

Volker Mielchen

Gesamtsportler-Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**



Foto: MUNV / Mark Hermenau

Grußwort des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Abschluss der Machbarkeitsstudien im Rheinischen Radverkehrsrevier ist ein wichtiger Meilenstein – für die Region und für den Radverkehr. Damit endet eine intensive Planungsphase. Und es beginnt der nächste Schritt: der Aufbau eines modernen, sicheren und klimafreundlichen Mobilitätsnetzes. Der Radverkehr ist dabei ein wichtiger Baustein für die Mobilität der Zukunft – und trägt zum Gelingen des Strukturwandels im Rheinischen Revier bei.

Ermöglicht wurde dieser Fortschritt durch das starke Bündnis in der Region: Kreise und Kommunen, Verwaltungen, Fachplanerinnen und Fachplaner, politische Gremien und viele Partnerinnen und Partner haben gemeinsam an einem Ziel gearbeitet – koordiniert vom Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler. Auf die Netzplanung im Jahr 2021 folgen nun konkrete Machbarkeitsstudien – in Zusammenarbeit mit den Kreisen Heinsberg, Düren, Euskirchen, dem Rhein-Kreis Neuss, dem Rhein-Erft-Kreis, der Städteregion Aachen und der Stadt Mönchengladbach.

Denn eines ist klar: Ein leistungsfähiges Radwegenetz entlastet Straßen, senkt Emissionen, schützt die Umwelt – und stärkt zugleich die Lebensqualität vor Ort. Es schafft sichere Wege, lädt zum Umstieg aufs Rad ein und macht unsere Städte und Dörfer lebenswerter. Als Landesregierung unterstützen wir diesen Wandel. Wir wollen, dass Menschen im Alltag auf das Fahrrad setzen können – schnell, sicher und komfortabel. Die Richtung stimmt, und das Fundament ist gelegt. Jetzt kommt es auf die Umsetzung an: mit Mut, Ausdauer und gutem Zusammenspiel in der Region.

Ich danke allen, die diesen Weg mitgehen – und lade Sie ein, die nächsten Etappen gemeinsam zu gestalten.

Vielen Dank.

Ihr **Oliver Krischer**

Minister für Umwelt, Naturschutz und
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



Foto: Tomas Rodriguez

Grußwort der Zukunftsagentur Rheinisches Revier

Radverkehrsmobilität neu denken – mit diesem Ziel haben wir uns vor einigen Jahren auf den Weg gemacht. Heute können wir sagen: Wir haben die Grundlagen geschaffen. Mit den abgeschlossenen Machbarkeitsstudien für fünf Radschnellverbindungen und Planungen im Kreis Euskirchen, einer Machbarkeitsstudie für eine touristische Themenroute im Rheinischen Revier sowie Ausarbeitung von über 2.000 Kilometern des gesamtregionalen Radverkehrsnetzes liegt ein belastbares Fundament vor. Diese Ergebnisse sind mehr als Planungsdokumente – sie sind der Startpunkt für eine neue Mobilitätskultur im Rheinischen Revier.

Die Konzepte verbinden nicht nur Städte und Kreise, sondern schaffen ein Netz, das Berufspendler, Freizeitnutzer und Touristen gleichermaßen begeistert. Die geplanten Radschnellverbindungen wie Neuss – Mönchengladbach, Aachen – Baesweiler und Heinsberg – Mönchengladbach sind zentrale Achsen für den Alltag. Sie schaffen schnelle, sichere und komfortable Wege, die den Strukturwandel erlebbar machen. Die touristische Themenroute verknüpft die künftigen Tagebauseen Garzweiler, Inden und Hambach und macht die Transformation der Landschaft befahrbar.

Mit über 2.000 Kilometern Radvorrangrouten und potentiellen Radschnellverbindungen entsteht ein Rückgrat für den Alltag und für die Zukunft. Diese Routen schließen Netzlücken, sichern Schulwege und binden neue Wohn- und Gewerbegebiete an – ein entscheidender Standortvorteil für die Region.

Jetzt kommt es darauf an, diese Vision umzusetzen. Die Voraussetzungen sind ideal: Fördermittel aus dem Strukturstärkungsgesetz und der Landesförderung stehen bereit, die Standards sind definiert, die Zusammenarbeit funktioniert. Nutzen wir diese Chance, um das Rheinische Revier zu einer Modellregion für nachhaltige Mobilität zu machen. Mein Dank gilt allen, die diesen Weg mitgestaltet haben. Lassen Sie uns gemeinsam den nächsten Schritt gehen – vom Papier auf die Straße.

Bodo Middeldorf

Zukunftsagentur Rheinisches Revier GmbH



Foto: Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler



Grußwort des Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

Im Rheinischen Revier entsteht mit dem laufenden Strukturwandel eine beispielhafte Zukunftsregion mit einer hohen Lebensqualität für die Menschen und einem neuen zukunftsweisenden Image als Wirtschaftsstandort. Im Projekt des Rheinischen Radverkehrsreviers unter Federführung des Zweckverbands LANDFOLGE Garzweiler gehen 65 Städte und Gemeinden in 6 Kreisen sowie einer kreisfreien Stadt gemeinsam die Herausforderung an, über kommunale Grenzen hinaus ein hochwertiges, sicheres, flächendeckendes Netz von komfortablen Radverbindungen zu planen – für den Alltag und im überörtlichen Verkehr. Das geplante Netz soll als Rückgrat für die Realisierung der einzelnen kommunalen Verbindungen dienen. Das ist modellhaft in ganz NRW.

In den letzten 4 Jahren wurden in einem intensiven Prozess Machbarkeitsstudien für überörtlicher Radverbindungen und einen touristischen „Revieradweg“ erarbeitet. Sie sind ein wichtiger Baustein für die anstehende Umsetzung in den kommenden rund 15 Jahren. Denn die Ergebnisse zeigen, dass auf wichtigen Achsen im Rheinischen Revier ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sinnvoll und zielführend ist. Das Potenzial für mehr Radverkehr ist vorhanden.

Hinzu kommt, dass die besonderen Förderbedingungen im Rheinischen Revier die anstehende Umsetzung erleichtern. Deshalb ist jetzt die einmalige Chance, durch die Bereitstellung personeller und finanzieller Ressourcen Stück für Stück die Realisierung der Radverbindungen durch die jeweiligen Baulastträger des Landes, der Kommunen und Kreise konkret anzugehen. Wer den Radverkehrsanteil in der jeweiligen Kommune erhöhen möchte, sollte diese Chance jetzt nutzen! Der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler wird sehr gern auch diese Phase intensiv unterstützen und das Projekt weiter koordinieren. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit!

Volker Mielchen

Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

2 Ausgangslage und Ziele





Das Rheinische Revier

Lage im Raum

Das Rheinische Revier umfasst räumlich die kreisfreie Stadt Mönchengladbach, die Städteregion Aachen, die Kreise Heinsberg, Düren und Euskirchen sowie den Rhein-Kreis Neuss und den Rhein-Erft-Kreis. Diese südwestliche Region des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen reicht von der niederländisch/belgischen Grenze im Westen, dem Bundesland Rheinland-Pfalz im Süden, bis zum Rhein im Osten und den Städten Mönchengladbach und Neuss im Norden.

Im Rheinischen Radverkehrsrevier leben rund 2,4 Millionen Menschen.

Historie und Zielsetzung des Strukturwandels

Das Rheinische Revier ist eine jahrzehntelang von der Braunkohle geprägte Region. Mit dem von der Bundesregierung beschlossenen Kohleausstieg bis spätestens 2033 steht die Region vor einem einschneidenden Wandel. Der Wegfall eines zentralen Wirtschaftszweigs birgt das Risiko eines Strukturbruchs: Arbeitsplatzverluste, Abwanderung und wirtschaftliche Stagnation könnten die Stabilität der Region gefährden. Ziel des Strukturwandels ist es daher, diese Risiken zu vermeiden, das Rheinische Revier für die Zukunft zu stärken und den Übergang von der fossilen Wirtschaftsweise hin zu einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Wirtschafts- und Lebensstruktur aktiv zu gestalten.

Ein Projektziel: Modellregion für nachhaltige Mobilität

Im Rahmen dieses Transformationsprozesses hat sich das Rheinische Braunkohlerevier das Ziel gesetzt – neben der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen, der Realisierung von attraktiven Wohnstandorten sowie der Gestaltung von lebenswerten Naherholungsgebieten und Landschaftsräumen – Modellregion für nachhaltige Mobilität zu werden.

Die mobilitätspolitische Transformation des Rheinischen Reviers zu einer Modellregion für nachhaltige Mobilität kann in diesem ländlich strukturierten Siedlungsbereich nur gelingen, wenn in diesem Raum ein nachhaltiges, selbsterklärendes, multimodales Gesamtsystem bestehend aus den Komponenten

- hochwertiger Öffentlicher Verkehr,
 - attraktiver Radverkehr,
 - gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr,
 - multimodale Verknüpfungspunkte aller Verkehrsträger,
 - in Verbindung mit einem
 - Informationssystem und einem
 - einfachen Zahlssystem
- realisiert wird.





Abbildung 1: Multimodalität (Grafik: SVK)

Aufgabe des Zweckverbands LANDFOLGE Garzweiler

Der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler wird von den Städten Bedburg, Erkelenz, Grevenbroich, Jüchen und Mönchengladbach sowie der Landgemeinde Titz getragen. Das Unternehmen RWE Power AG und die Region Köln-Bonn e.V. sind beratende Mitglieder. Die zentrale Aufgabe ist die gemeinsame Entwicklung des Verbandsgebietes unter Berücksichtigung des regionalen Strukturwandels.



Ergänzend hierzu übernimmt der Zweckverband die Projektträgerschaft für das Projekt „Rheinisches Radverkehrsrevier“.



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

3 Das Rheinische Radverkehrsrevier



Projektziel

Der Förderung des Radverkehrs kommt innerhalb des Transformationsprozesses zur Modellregion für nachhaltige Mobilität ein zentraler Stellenwert zu. Diese Zielsetzung erhält mit dem eigenständigen Projekt „Rheinisches Radverkehrsrevier“ für die gesamte Region eine besondere Bedeutung. In Umsetzung der mobilitätspolitischen Zielsetzung ist dies auch im gesamten Rheinischen Revier ein Vorzeigeprojekt, dass alle 72 Kommunen in diesen Umsetzungsprozess systematisch einbezieht.

Schwerpunkt ist in der Region ein neues hochwertiges Radverkehrsnetz zu realisieren, das Städte und Gemeinden auch über längere Distanzen miteinander verbindet und dem inhaltlichen Anspruch als „Modellregion für den Radverkehr“ gerecht wird. Daher ist die Umsetzung der radverkehrspolitischen Ziele des Landes NRW bzw. der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AFGS) für diese Region obligatorisch. Zukünftig soll der im Rheinischen Radverkehrsrevier systematisch erarbeitete Transformationsprozess auch als „Blaupause“ für andere Regionen des Landes dienen.

Ziele des Projektes sind daher unter anderem

- die differenzierte Realisierung des politisch beschlossenen Radverkehrsnetzes des Rheinischen Radverkehrsreviers in den Standards
 - Radschnellverbindung,
 - Radvorrangroute und
 - Basisnetz,
- die multimodale Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern,
- die fahrradfreundliche Einbindung neu geplanter Standorte für Wohnen, Gewerbe, Freizeit beispielsweise auf rekultivierten Flächen,
- die Vernetzung des Rheinischen Radverkehrsreviers mit den angrenzenden Ballungsräumen, Bundesländern und Nachbarländern.

Mobilitätspolitische Zielsetzung

Die mobilitätspolitische Zielsetzung des Rheinischen Radverkehrsreviers als Modellregion für nachhaltige Mobilität orientiert sich an den Zielen des Landes Nordrhein-Westfalen.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz – FaNaG) vom 9. November 2021 formuliert in seiner Präambel:

- „Ziel dieses Gesetzes ist die Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität im Land Nordrhein-Westfalen und damit einen Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität zu leisten. Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen im Alltag für das Rad entscheiden können. So soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege erreicht werden. Dazu kann auch der Radtourismus einen Beitrag leisten. Das Fahrrad soll sowohl als eigenständiges umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel als auch als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten, insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, gestärkt werden. Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen.“

Die meisten Kommunen des Rheinischen Radverkehrsreviers sind Mitgliedskommunen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Diese formuliert folgende Zielsetzung:

- „Wir wollen den Radverkehrsanteil in den Städten auf durchschnittlich 25 % und den Modal-Split-Anteil des nicht motorisierten Individualverkehrs – im Sinne der angestrebten Nahmobilität – auf über 60 % steigern.“

Als Modellregion sollten diese für das Land NRW und die AGFS allgemein dargestellten Ziele für das Rheinische Revier ein Mindestanspruch sein. Das dies leistbar ist verdeutlichen u.a. die Regionen Kopenhagen und Antwerpen. In der Region Antwerpen konnte der Radverkehrsanteil am Modal Split im Zeitraum 2007 – 2024 von 9 auf 24 % gesteigert werden.

Mehrstufige Realisierungsstrategie

Arbeitsphase 1: Gesamtregionales Radverkehrskonzept (2020 – 2021)

Die Radverkehrsförderung war im Rheinischen Braunkohlerevier bisher auf das landesweite Radverkehrsnetz NRW, einige kreisweite und kommunale Radverkehrskonzepte, touristische Knotenpunktkonzepte und touristische Fernradwege mit thematischem Schwerpunkt beschränkt. Ein zusammenhängendes regionales Radverkehrskonzept mit hochwertigen Qualitätskriterien existierte nicht.

Ziel des in den Jahren 2020 bis 2021 erarbeiteten gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes war zum einen die Stärkung des Radverkehrs im Rheinischen Revier als wesentlicher Baustein des Transformationsprozesses

und zum anderen die Verbesserung der Radverkehrsbeziehungen zwischen den Oberzentren des Reviers sowie die Anbindung an die (Radverkehrs-)Infrastrukturen der benachbarten Regionen. Dabei waren auch die durch den Tagebau unterbrochenen Wegebeziehungen zwischen den Anrainerkommunen genau zu betrachten und die Erreichbarkeit der Tagebauranddörfer sicherzustellen. Außerdem galt es, neu entstandene bzw. geplante Standorte für Wohnen, Gewerbe und Freizeit unter anderem auf rekultivierten Flächen bestmöglich an bestehende Netze anzubinden, um so die Voraussetzung für eine zukunftsfähige Region zu schaffen.

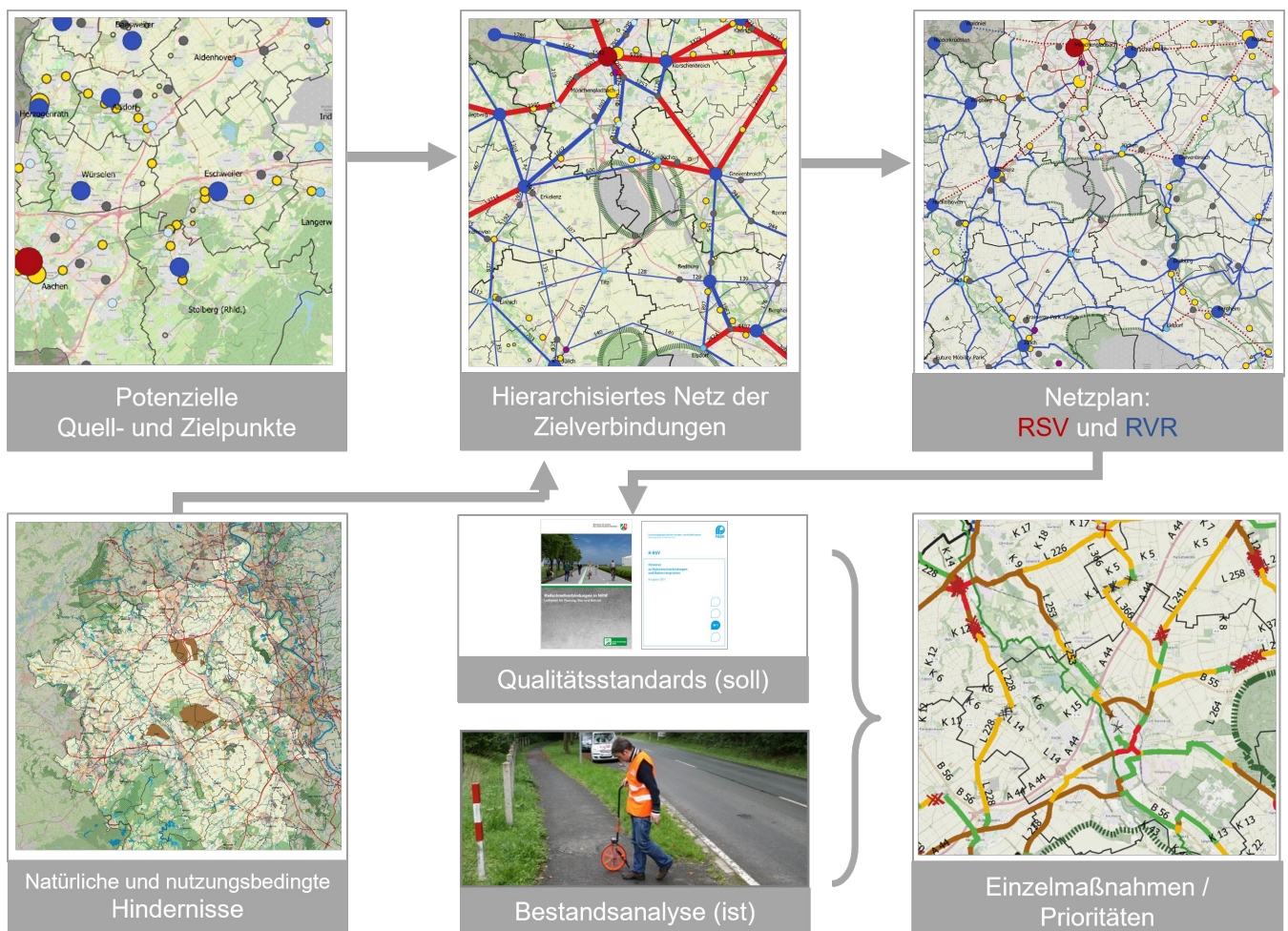
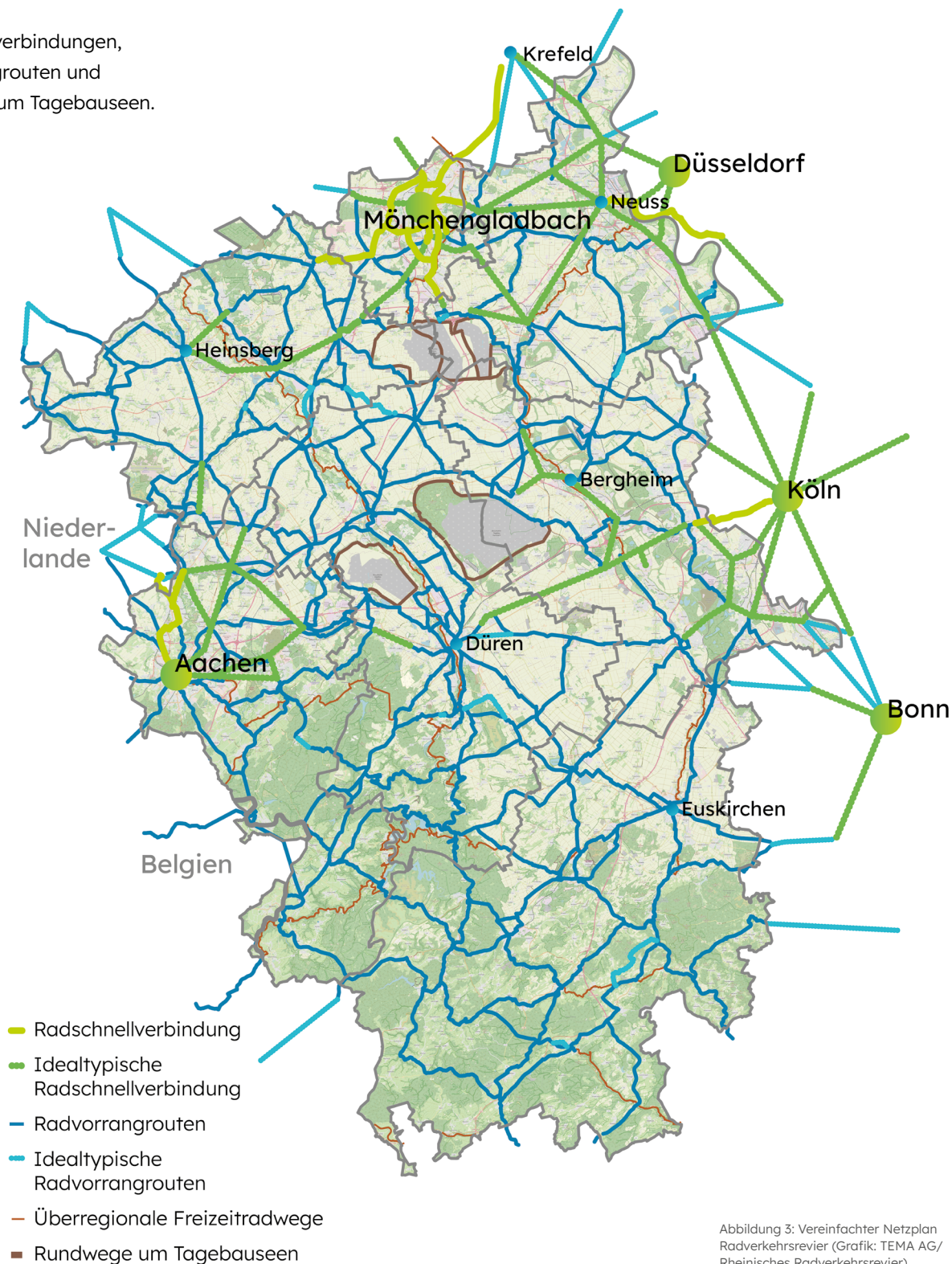


Abbildung 2: Planungssystematik Radverkehrsnetz (Grafik: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)

Auf Grundlage der Planungssystematik der Zielnetzplanung wurde durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) das Gesamtregionale Radverkehrskonzept erarbeitet. Ergänzend hierzu wurde auf Grundlage einer Analyse des existenten Verkehrsaustauschs innerhalb des Rheinischen Reviers für jede einzelne Route eine Potentialanalyse der im Rahmen des Transformationsprozesses zu erwartenden Radverkehrsmengen berechnet. Auf dieser Grundlage erfolgte eine Differenzierung der Routen in

- Radschnellverbindungen,
- Radvorrangrouten und
- Rundwege um Tagebauseen.





Während des Planungsprozesses wurden alle Mitglieder der Steuerungsgruppe (vergl. Kapitel 4) frühzeitig und umfangreich einbezogen, wodurch ein Konsens über eine fachlich strategische Planung für das gesamte Revier erreicht wurde und zu einer breiten Akzeptanz innerhalb der Gebietskulisse bezogen auf das gesamtregionale Radverkehrskonzept führte. Dies zeigte sich u.a. darin, dass das Konzept im Februar 2022 durch den Aufsichtsrat der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR) formal beschlossen und der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler mit der Ausarbeitung und Übernahme der Projektleitung der Arbeitsphase 2 zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes beauftragt wurde.

Arbeitsphase 2: Realisierungskonzept Rheinisches Radverkehrsrevier (2023 – 2025)

Aufbauend auf den vorliegenden Ergebnissen steht die Umsetzung des Konzeptes im Fokus der Arbeiten.

Inhalt der Ausschreibung war die fachliche Begleitung des Gesamtprozesses mit drei Haupthandlungssträngen, die ineinandergreifen:

- Im ersten Handlungsstrang stehen neben der Prozessbegleitung in Form von Vorbereitung und Durchführung von Arbeitskreisen die Weiterentwicklung sowie Fortschreibung des Netzes, der Maßnahmen und Qualitätsstandards, die Ausweitung und Weiterführung des Netzwerks zum Thema Radverkehr im Rheinischen Revier sowie die Öffentlichkeitsarbeit für das Thema im Fokus.
- Für Radschnellverbindungen werden im zweiten Handlungsstrang (Machbarkeits-) Studien über einzelne Teilabschnitte/Teilrouten des Gesamtkonzeptes erarbeitet. Diese Studien konkretisieren die bisherigen Routendarstellungen des Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes.
- Den zentralen Arbeitsschritt des dritten Handlungsstrangs bildet die Umsetzung der Radvorrangrouten mit einer Gesamtlänge von ca. 2.000 km. Hier steht die systematische und stringente Umsetzung des Radverkehrsnetzes durch alle Baulastträger im Fokus der Arbeiten.



„Ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz in Verbindung mit Mobilstationen und radbox.nrw wird für die „erste und letzte Meile“ im Rheinischen Revier eine Schlüsselrolle spielen.

Wir freuen uns sehr, dass die Landfolge Garzweiler die Region engagiert begleitet und mit den Machbarkeitsstudien zum Radverkehrsnetz einen entscheidenden Schritt nach vorne bringt. Diese Aufgabe ist anspruchsvoll und von großer Bedeutung für die Zukunft der Mobilität.“



Foto: go.Rheinland/
Smilla Dankert

Dr. Norbert Reinkober

Geschäftsführer go.Rheinland GmbH



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

4 Planungs- und Abstimmungsverfahren – Regionale Zusammenarbeit





Das Rheinische Radverkehrsrevier kann nur dann erfolgreich zur bundesdeutschen Modellregion für nachhaltige Mobilität entwickelt werden, wenn alle Partner

- diese Zielsetzung kennen,
- in die Arbeits- und Entscheidungsprozesse einbezogen sind,
- sich die Ziele zu eigen machen,
- die Realisierungsprozesse mitgestalten können und
- alle gemeinsam in ihrem individuellen Zuständigkeitsbereich an der Umsetzung mitwirken.

Kooperationspartner

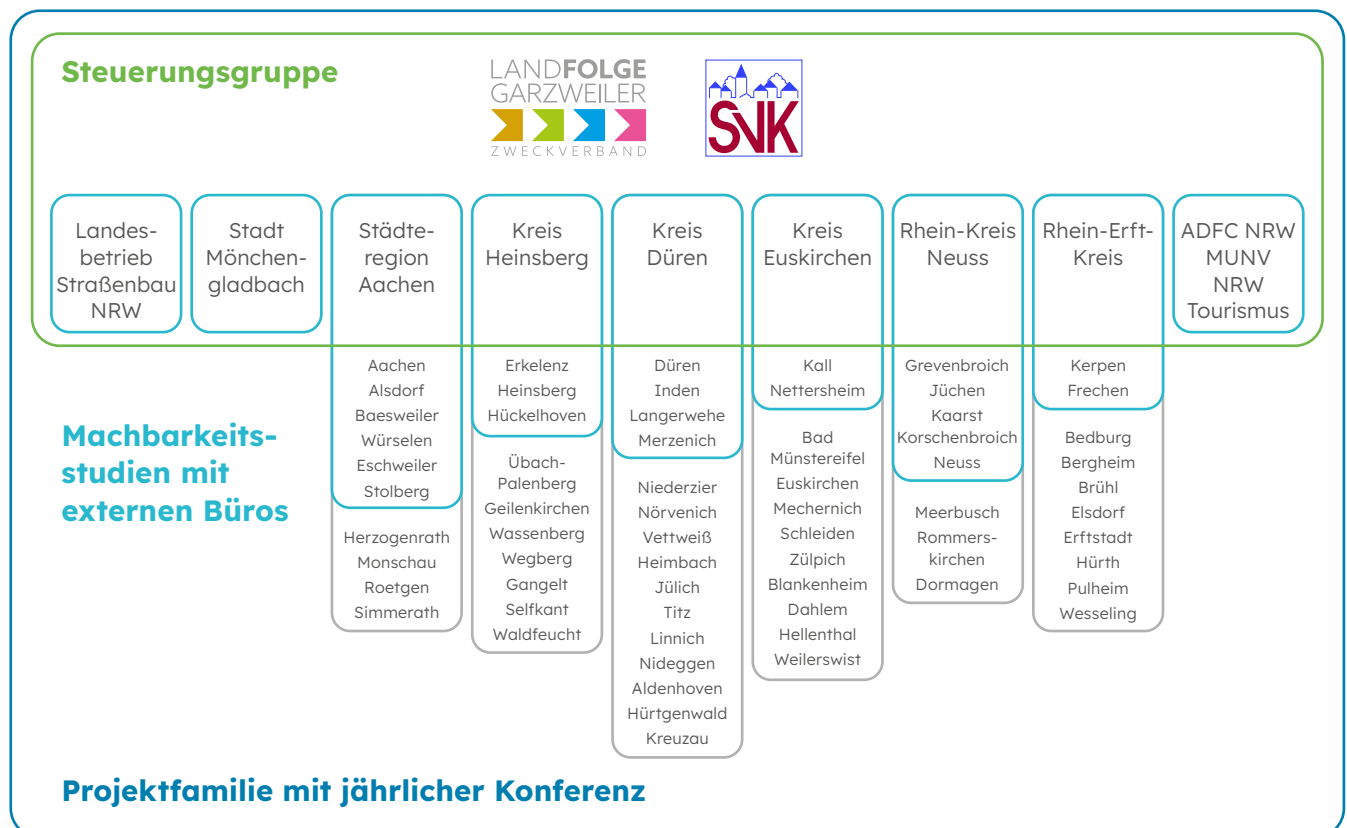
Kooperationspartner des Rheinischen Radverkehrsreviers sind folgende Kommunen und Institutionen:

- Stadt Mönchengladbach,
- Städteregion Aachen, Kreis Düren, Kreis Euskirchen, Kreis Heinsberg, Rhein-Erft-Kreis und Rhein-Kreis Neuss.

Die Projektfamilie wird durch 65 städteregion-/kreisangehörige Städte und Gemeinden ergänzt. Hierzu gab es separate Arbeits- und Kommunikationsformate auf Landkreisebene, die durch die Kreiskoordinatoren moderiert wurden.

- Die Projektleitung übernimmt der
- Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler mit dem
- Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen.

Um alle Arbeiten sowohl im Konsens als auch effektiv zu erledigen, wurde folgende differenzierte Arbeitsstruktur gewählt:



Steuerungsgruppe

Zur Steuerung und Abstimmung aller Arbeitsschritte und Planungsprozesse des Rheinischen Radverkehrsreviers wurde die bereits bei der Erarbeitung des Gesamtregionalen Radverkehrskonzepts erfolgreich etablierte Steuerungsgruppe weitergeführt. Neben den Kooperationspartner sind folgende Institutionen weitere Mitglieder der Steuerungsgruppe:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club NRW,
- Landesbetrieb Straßenbau NRW,
- Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,
- Radregion Rheinland e.V.,
- Verkehrsverbünde,
- Zukunftsagentur Rheinisches Revier.

Aufgabe der Steuerungsgruppe sind folgende Inhalte:

- Abstimmung aller Arbeitsinhalte,
- Harmonisierung der Prozesse,
- Definition von gemeinsamen Standards,
- Vernetzung der Arbeitsschritte zwischen den einzelnen Landkreisen/ der Stadt Mönchengladbach und
- Vorbereitung der kommenden Arbeitsschritte.

Die Steuerungsgruppe tagte insgesamt 13-mal in Präsenz an wechselnden Orten sowie zusätzlich anlassbezogen per Videokonferenz.

Jahreskonferenzen

Einmal jährlich fand zudem in einem Landkreis des Rheinischen Radverkehrsreviers die Jahreskonferenz statt. Zu dieser Jahreskonferenz sind neben den Mitgliedern der Steuerungsgruppe ebenfalls alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie weitere relevante Akteure eingeladen.

Gegenstand der Jahreskonferenz sind folgende Inhalte:

- Vorstellung der Zielsetzung des Landes Nordrhein-Westfalen,
- Erläuterung der bisherigen Arbeiten,
- Definition von anstehenden Arbeiten,
- Vorstellung der Best-Practice-Beispiele zu den jeweiligen Arbeitsfeldern,
- Präsentation von rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zur Umsetzung sowie
- Erläuterung von Fragen der einzelnen Gebietskörperschaften.

In den Jahren 2023 – 2025 fanden insgesamt drei Jahreskonferenzen statt.



Podiumsdiskussion bei der Jahreskonferenz 2025
(Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)



Jahreskonferenz 2025
(Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)



Projektbegleitende Arbeitsgruppen

Wesentlicher Inhalt der Arbeiten der letzten Jahre war die Erarbeitung von fünf Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen sowie einer touristische Themenroute und die Ausarbeitung von Radvorrangrouten im Kreis Euskirchen.

Zur engen Begleitung der Machbarkeitsstudien durch den Auftraggeber / die jeweils betroffenen Baulastträger wurden einzelne Arbeitsgruppen gebildet. Gegenstand der Arbeiten war die inhaltliche und fachliche Begleitung der Machbarkeitsstudien, die durch externe Planungsbüros erarbeitet wurden. Pro Machbarkeitsstudie trafen sich diese Arbeitsgruppen mindestens dreimal.

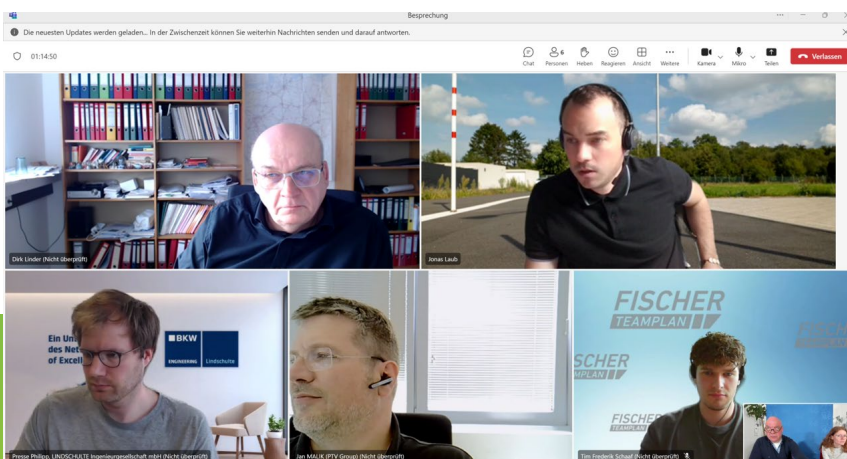
Zur Vergleichbarkeit der einzelnen Machbarkeitsstudien wurden frühzeitig mit den Planungsbüros gemeinsam definierte Standards zur Harmonisierung festgelegt und mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen und der Steuerungsgruppe abgestimmt.



Workshop zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Neuss – Mönchengladbach 2024 (Foto: SVK)



Workshop zur Machbarkeitsstudie Frechen – Düren – Aachen (Foto: Planersocietät Frehn Steinberg)



Videokonferenz (Screenshot: SVK)

Innovative Projekt- und Prozesssteuerung

Die systematische Transformation einer Region innerhalb von ca. 20 Jahren zu einer Innovationsregion u.a. für nachhaltige Mobilität mit dem Schwerpunkt Radverkehr ist in Deutschland bisher einzigartig. Aufgrund dieser sehr ambitionierten Zielsetzung, die zukünftig auch auf andere Regionen übertragen werden soll, scheinen die „klassischen“ Planungs- und Realisierungsstrategien zur Förderung und Finanzierung verbunden mit den etablierten Planungs- und Anordnungsprozesse zur rechtssicheren Umsetzung nur wenig erfolgsversprechend.

Ergänzend hierzu bedarf es der Abstimmung / Harmonisierung der Arbeiten des Rheinischen Radverkehrsreviers mit den Planungen des Landes wie

- der Erarbeitung des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und
- des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen.

Vor diesem Hintergrund wurden auch hier innovative Wege gewählt, indem die Partner

- Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV),
- Landesbetrieb Straßenbau NRW,
- Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler und
- Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

in regelmäßigen Abstimmungen

- frühzeitig mögliche Hemmnisse identifiziert haben und
- die Planungs- und Realisierungsstrategie verbunden mit den Förderinhalten

frühzeitig im Hinblick auf die modellhafte und fristgerechte Transformation der Region weiterentwickelt haben. Hier wurden neue Prozesse etabliert und innovative Realisierungs- und Finanzierungsstrategien erarbeitet, die im Rheinischen Revier deutschlandweit zum ersten Mal Anwendung finden.

Speedway :terra nova
(Foto: TEMA AG/Rheinisches
Radverkehrsrevier)





5 Standards zur Realisierung des Rheinischen Radverkehrsreviers



Standards des Landes Nordrhein-Westfalen und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Die Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten im Rheinischen Revier müssen heute und auch in Zukunft dem Stand der Technik entsprechen. Als Grundlage zur Planung der Radschnellverbindungen insbesondere hinsichtlich der Breiten und der Führungsform wurden folgende drei Werke als Grundlage zur Definition der Standards gewählt:

- „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) Ausgabe 2008 der FGSV,
- „Radschnellverbindungen in NRW, Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“ des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in der aktuellen Fassung sowie
- „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)“ Ausgabe 2021 der FGSV

Die RIN definieren die qualitativen Kriterien für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Die H RSV bildet den aktuell publizierten Stand der Technik, da diese Hinweise zukünftig in die z.Zt. in Bearbeitung befindliche „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) der FGSV einfließen werden. Auf dieser Grundlage wird sichergestellt, dass die Standards der Radverkehrsanlagen im Rheinischen Radverkehrsrevier auch in Zukunft dem Stand der Technik entsprechen.

Ergänzend hierzu wurden innerhalb der Steuerungsgruppe Standards definiert, welche Kriterien für Beleuchtung, Wegweisung, Winterdienst etc. gelten sollen.

		Qualitätskriterien für Netzelemente							
		Ableiten von Qualitätsstandards							
		Knotenpunkte	Strecken	Beleuchtung	Winterdienst	Wegweisung	Oberfläche		
Verbindungsfunktion gemäß RIN	II	IR	planfrei bevorrechtigt		↓ ↓ ↓	x	1. Priorität	x	Asphalt
		AR	planfrei bevorrechtigt		↓ ↓ ↓	x	1. Priorität	x	Asphalt
	III	IR	bevorrechtigt gleichberechtigt		↓ ↓ ↑	x	2. Priorität	x	Asphalt*
		AR	bevorrechtigt gleichberechtigt		↓ ↓	x	2. Priorität	x	Asphalt*
	IV	IR	gleichberechtigt untergeordnet		↓ ↑	x	3. Priorität	0	Asphalt*/ wassergebunden
		AR	gleichberechtigt untergeordnet		↓ ↓	-	untergeordnet	0	Asphalt*/ wassergebunden

* oder andere hochwertige und fahrradfreundliche Oberflächen

* oder andere hochwertigere und fahrradfreundliche Oberflächen

Abbildung 4: Qualitätsstandards
(Grafik: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)



Aufgrund des eigenen Anspruchs des Rheinischen Radverkehrsreviers als Modellregion, die zukünftig einen Radverkehrsanteil von 25 % am Modal Split zu erwarten hat, sollten diese Zielwerte auch schon heute bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen angewandt

werden. In begründeten Einzelfällen kann von diesen Standards abgewichen werden, so dass sie auch in den kommenden Jahren nachgebessert bzw. sukzessive umgesetzt werden können.

Erweiterung des kurzfristigen Sicherungsrepertoires für den Radverkehr durch das Land Nordrhein-Westfalen

Aufgabenstellung

Ziel des Landes Nordrhein-Westfalen ist eine schnellstmögliche Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25 %. Eine Voraussetzung hierzu bilden u.a. sicher und komfortabel zu befahrende Radverkehrsanlagen. Gleichwohl können bauliche, straßenbegleitende Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege oftmals aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (notwendiger Grunderwerb, Ingenieurbauwerke etc.) nicht zeitnah hergestellt werden.

Die StVO weist in der aktuellen Fassung auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen bei folgenden Breiten kein Sicherungsrepertoire für den Fahrradverkehr auf, d.h., auf diesen Straßen wird der Fahrradverkehr unsichert im Mischverkehr i.d.R. bei einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts und 100 km/h außerorts geführt:

- Innerorts: Straßen mit einer Fahrbahnbreite unter ca. 7,5 m,
- Außerorts: Straßen mit einer Fahrbahnbreite unter ca. 9,5 m.

Zwangsläufig stehen diese Netzlücken den Oberzielen wie Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split entgegen. In besonderen Einzelfällen wie z. B. zur kurzfristigen Schließung von Netzlücken im Rheinischen Radverkehrsrevier kann innerorts unter bestimmten Rahmenbedingungen die Anordnung von Piktogrammketten bzw. außerorts die Anordnung von Schutzstreifen zweckdienlich sein. Systemfälle sind z. B. die kurzfristige Schließung wichtiger Lücken im Radverkehrsnetz oder um eine zeitlich begrenzte Übergangslösung bis zur Fertigstellung eines baulichen Radweges zu schaffen. Zur Umsetzung dieses Ziels hat das Land NRW daher zwei Erlasse veröffentlicht.

Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier



Schutzstreifen (außerorts)

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz Gelsenkirchen
Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen
per E-Mail

25. Januar 2023
Seite 1 von 4
Aktenzeichen
VII C 4 - 58.90.10

Telefon: 0211 4566-196
Telefax: 0211 4566-388
joachim.klemenz@
munv.nrw.de

Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen

Bei Piktogrammketten handelt es sich um alleinstehende Radverkehrs-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO (mit oder ohne ergänzende Richtungspfeile), die im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen aufgebracht werden, um den Kraftfahrzeugverkehr in besonderen Einzelfällen auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen. Piktogrammketten zielen hauptsächlich darauf ab, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern; mit ihnen können aber auch Lückenschlüsse im Netz von Radverkehrsanlagen gekennzeichnet werden. Für die Aufbringung von alleinstehenden Radverkehrs-Sinnbildern zu diesen Zwecken besteht im deutschen Straßenverkehrsrecht bislang keine Anordnungsgrundlage.

Grundsätzlich ist zu bedenken, dass Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr - sofern keine gesonderte Radverkehrsanlage vorhanden ist - den Normalfall darstellt, auf den grundsätzlich nicht gesondert hingewiesen werden muss. Der Einsatz von Piktogrammketten sollte deshalb

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@mulnv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße

- am 25. Januar 2023 den Erlass „Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen“ zur Sicherung des Fahrradverkehrs innerorts sowie
- am 10. Januar 2024 den Erlass „Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften“ zur Sicherung des Fahrradverkehrs erlassen.

K16 Schutzstreifen
außerorts (Foto: Kreis Düren)

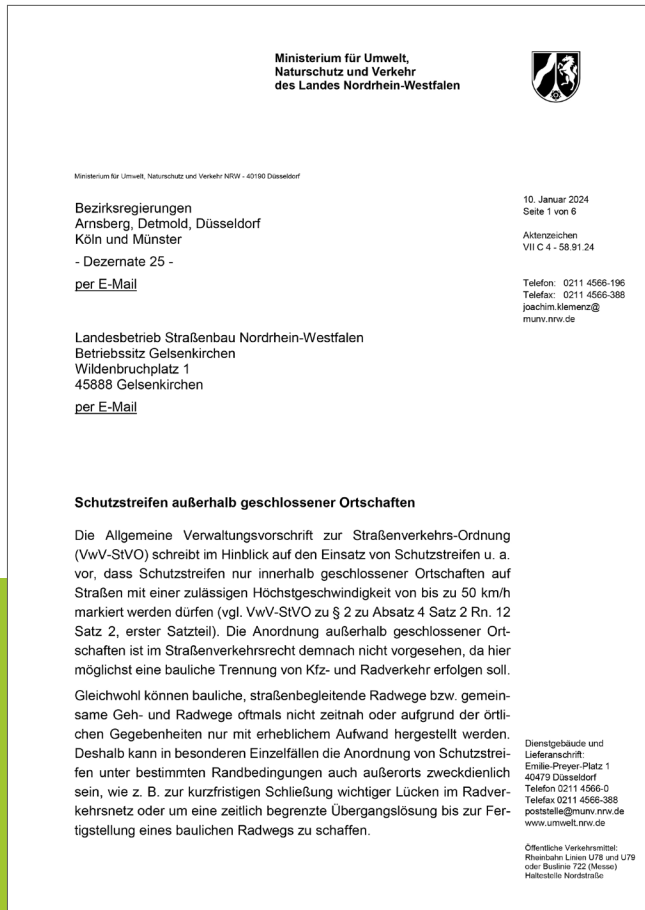


Abbildung 6: Erlass NRW (Quelle: MUNV)

Aufgrund dieser beiden Erlasse liegt jetzt in NRW ein geschlossenes Instrumentarium zur Sicherung des Fahrradverkehrs auf unterschiedlich breiten Fahrbahnen sowie unter Berücksichtigung der maximalen Fahrgeschwindigkeit vor. Diese beiden Erlasse sind für die kurzfristige Umsetzung der radverkehrspolitischen Ziele des Landes NRW / des Rheinischen Radverkehrsreviers substanziell und finden schon heute durch die Baulast-träger Anwendung.



K16 Schutzstreifen außerorts bei Markierungsarbeiten (Foto: Kreis Düren)



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

6 Studien innerhalb des Rheinischen Radverkehrsreviers





Die Umsetzung der Arbeitsphase 2 (2023 – 2025) des Rheinischen Radverkehrsreviers erfolgt in sechs unterschiedlichen Handlungssträngen:

- Radschnellverbindungen bilden das Rückgrat des Netzes. Zur zeitnahen Realisierung der Radschnellverbindungen werden fünf Machbarkeitsstudien erarbeitet.
- Radvorrangrouten bilden die Grundstruktur des Regionalnetzes. In Zusammenarbeit mit allen Beteiligten wird eine Strategie erarbeitet, welche eine systematische und stringente Realisierung des Netzes sicherstellt.
- Die nächstniedrigere Ebenen der Radverkehrsnetze bilden die Kreisradverkehrsnetze und kommunalen Radverkehrsnetze. Das Regionalnetz Rheinisches Radverkehrsrevier bildet für dieses Netzebenen das Rückgrat, dieses wird durch die Kreise und Gemeinden auf lokaler Ebene verdichtet.
- Die drei Zweckverbände erarbeiten Rundrouten um die Tagebauseen und vernetzen diese mit den Anrainerkommunen.
- Eine hochwertige Themenroute vernetzt die Rundwege um die Tagebauseen mit dem RurUfer- und Erft-Radweg und schafft eine Verbindung zu den angrenzenden Kommunen.
- Mobilstationen bilden die Vernetzung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fußverkehr, d.h., den Wohn-, Siedlungs- und Gewerbegebieten. Go.Rheinland bietet für die Kommunen des Rheinischen Reviers ein spezielles Beratungsangebot an, parallel hat das MUNV NRW auch die Fördersätze für das Rheinische Revier erhöht.

Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen und weitere Premiumrouten

Nach Abschluss der Netzplanung und Beschluss dieser durch die politischen Gremien in Verbindung mit den Potentialermittlungen der Streckenabschnitte, die mehr als 2.000 Radfahrende pro Tag erwarten lassen (Arbeitsphase 1), verständigten sich die Mitglieder der Steuerungsgruppe darauf, jeweils eine Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen für jeden Landkreis erarbeiten zu lassen.

In enger Zusammenarbeit mit den Landkreisen und der Stadt Mönchengladbach wurde sich einvernehmlich auf die Erarbeitung folgender Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen verständigt:

- Studie 1: Radschnellverbindung Mönchengladbach – Neuss
- Studie 2: Radschnellverbindung Mönchengladbach – Heinsberg
- Studie 3: Radschnellverbindung Mönchengladbach – Grevenbroich

- Studie 4: Radschnellverbindung Aachen – Baesweiler
- Studie 5: Radschnellverbindung Rhein-Erft-Kreis – Kreis Düren (mit Fortführung in die Städtereion Aachen)

Da im Kreis Euskirchen kein Streckenabschnitt Potenziale von mehr als 2.000 Radfahrende pro Tag erwarten lässt, wurde sich hier auf die Ausarbeitung von vier Teilstücken von Radvorrangrouten verständigt.

In Ergänzung der o.a. Alltagsrouten wurden durch die drei Zweckverbände drei Rundrouten um die zukünftigen Seen Garzweiler, Inden und Hambach geplant. Zur radtouristischen Entwicklung des Rheinischen Radverkehrsreviers erfolgte die Entwicklung einer touristischen Rundroute, welche diese drei Rundwege um die entstehenden Seen miteinander verknüpft und das radtouristische Rückgrat des Rheinischen Radverkehrsreviers bildet.

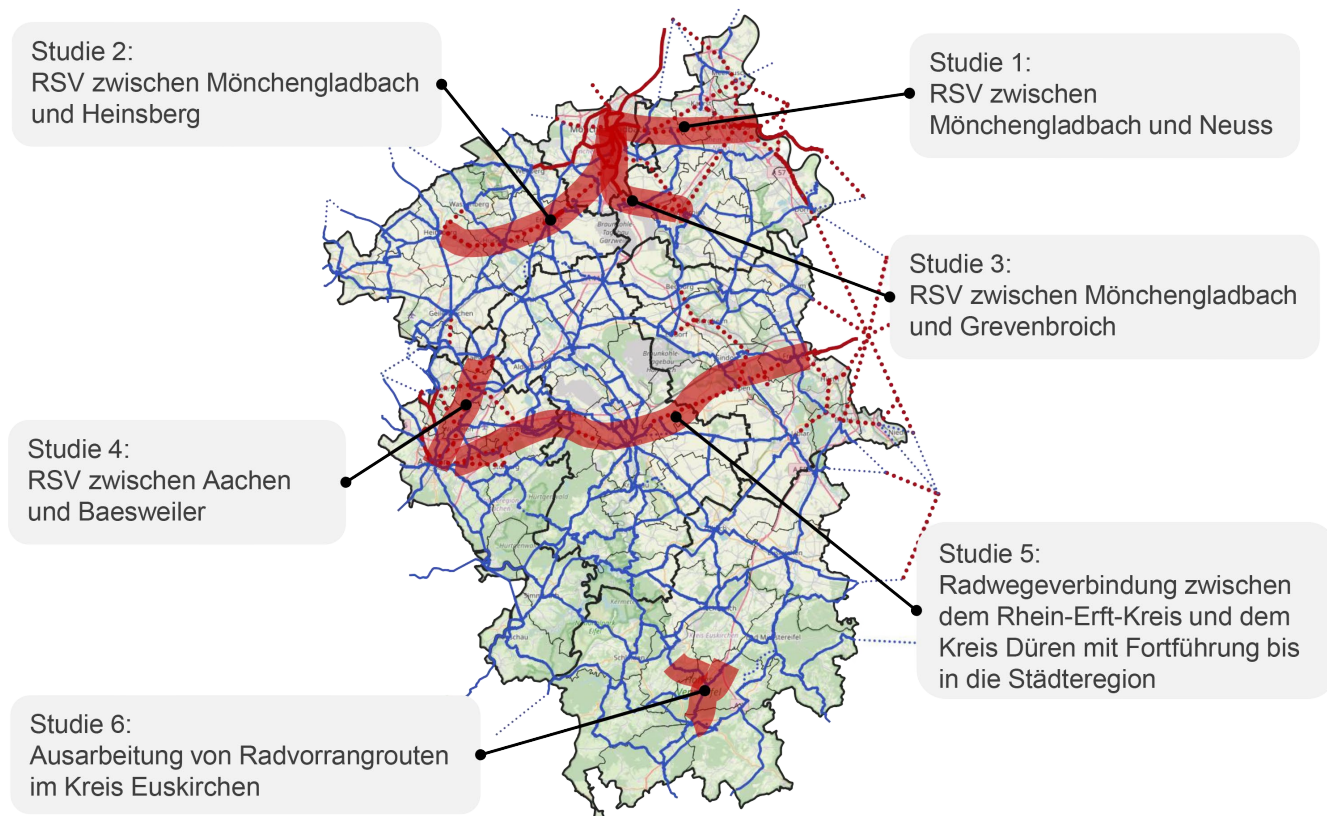


Abbildung 7: Studienübersicht (Grafik: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)



„Ob in Alltag oder Freizeit: Bei uns im Rhein-Kreis Neuss begeistern sich viele Menschen für das Radfahren. Das zeigt eindrucksvoll, dass unsere Region mit ihren ausgeprägten Radwegenetzen und ihrer günstigen Topografie beste Chancen bietet, öfter einmal auf das Auto zu verzichten. Deswegen beteiligen wir uns gern am Rheinischen Radverkehrsrevier. Das Angebot komfortabler und qualitativ hochwertiger Radwege trägt dazu bei, dass sich Einwohner und Gäste gleichermaßen sicher mit dem Fahrrad bewegen können. Daher engagieren wir uns auch als Mitglied der Radregion Rheinland.“

Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Mobilität nimmt bei uns schließlich eine wesentliche Rolle ein, wie zum Beispiel die Arbeiten an einem Radschnellweg über den Rhein zeigen. Der Rhein-Kreis Neuss, bereits mehrfach ausgezeichnet als fußgänger- und fahrradfreundlich, setzt sich schon seit Jahren für die radtouristische Vermarktung und den Ausbau einer fahrradfreundlichen Verkehrsinfrastruktur ein, die an kommunalen Grenzen nicht haltmacht und auch größere Distanzen überbrückt. Genau hier setzt das Rheinische Radverkehrsrevier an, und wir unterstützen dieses Projekt mit ganzer Kraft.



Foto: Andreas Baum/
Rhein-Kreis Neuss

Katharina Reinhold

Landrätin Rhein-Kreis Neuss



Radschnellverbindung zwischen Neuss und Mönchengladbach

Ein für eine Radschnellverbindung identifizierter Korridor führt von Mönchengladbach über Korschenbroich sowie Kaarst-Büttgen nach Neuss. Start des Untersuchungsraums der Machbarkeitsstudie ist der Westen von Mönchengladbach, im Stadtteil Hardt an der Grenze zur Gemeinde Schwalmthal. In Neuss soll die RSV an die bereits geplante Radschnellverbindung 5 (RS 5) anschließen, welche von Neuss nach Düsseldorf führt.

Über Varianten wurde die Anbindung der Ortszentren von Kaarst-Büttgen sowie Korschenbroich untersucht, um einen möglichst direkten und kurzen Verlauf der RSV herzustellen und somit auch hohe Potenziale abzugreifen. Der Untersuchungskorridor der Machbarkeitsstudie orientierte sich daher entlang der Bahnstrecke zwischen Mönchengladbach und Neuss sowie an dem Verlauf der L 381.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurde eine Vorzugsvariante entlang der Bahnstrecke entwickelt, welche den höchstmöglichen Nutzen bei gleichzeitiger Einhaltung der Qualitätsstandards ermöglicht. Dabei wird zwischen Mönchengladbach und dem Stadtteil Hardt explizit die Ausführung einer Radvorrangroute empfohlen. Zudem endet die RSV im Neusser Stadtteil Furth. Der Anschluss an die RS 5 erfolgt über lokale Routen der Stadt Neuss.

Das ermittelte Potenzial auf der Ost-West-Achse der Stadt Mönchengladbach liegt bei ca. 3.500 Radfahrenden/Tag. In Richtung Hardt nehmen die Potenziale ab, liegen mit in Zukunft 2.600 Radfahrenden/Tag aber immer noch im Bereich einer Radschnellverbindung (langfristiges Ziel). Zwischen Mönchengladbach und Neuss, auf den Stadtgebieten Korschenbroichs und Kaarsts steigen die prognostizierten Potenziale auf 5.600 (Korschenbroich) und 4.100 (Kaarst) an. In Neuss sind die zu erwartenden Potenziale mit 3.800 Radfahrenden/Tag wieder leicht niedriger im Vergleich zum Mönchengladbacher Stadtgebiet. Damit bemessen sich die Radverkehrsmengen für die RSV auf allen Streckenabschnitten über dem von der FGSV angestrebten und vom Land NRW vorausgesetzten Mindestwert von 2.000 Radfahrenden pro Tag im Querschnitt.

In der Gesamtbetrachtung kommt die Machbarkeitsstudie zu einem positiven Ergebnis, so dass allen Akteuren eine zeitnahe Realisierung der Route nahegelegt wird.

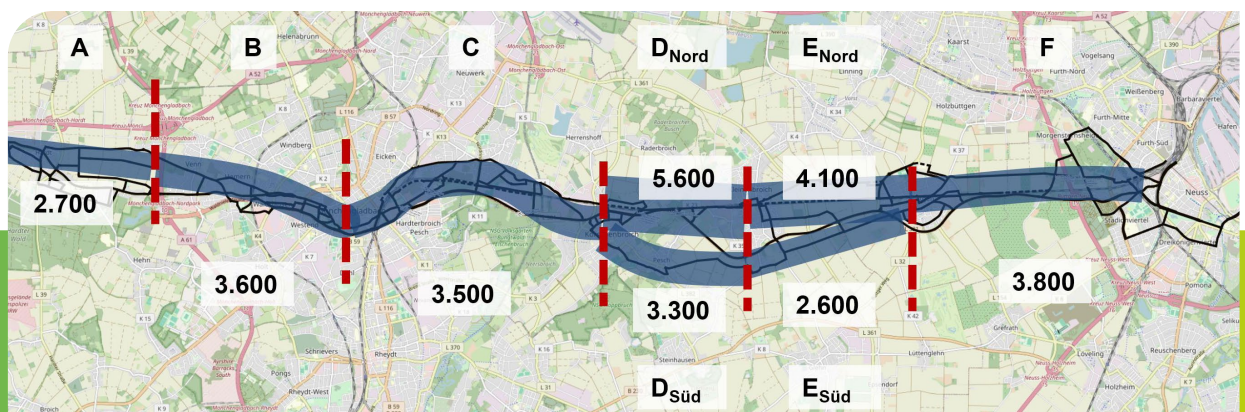
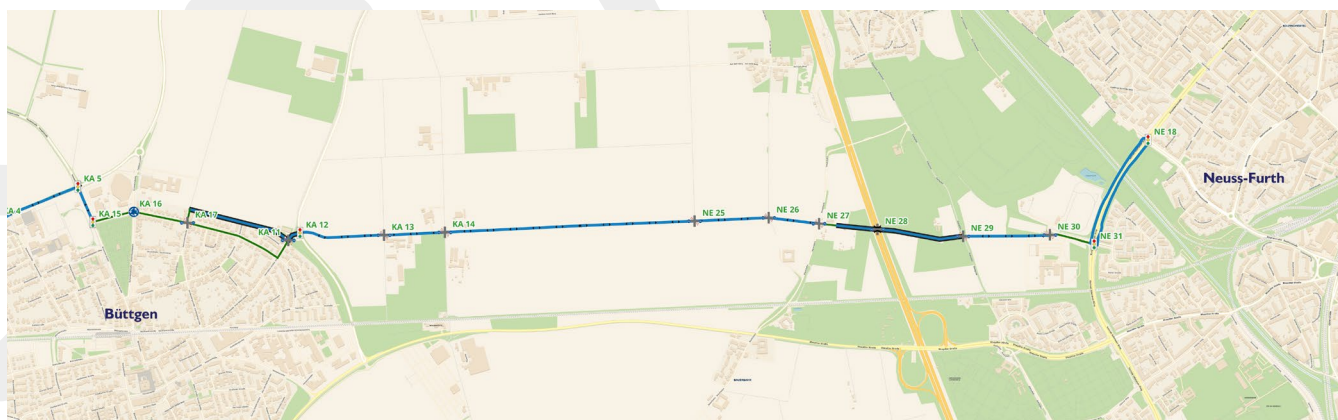
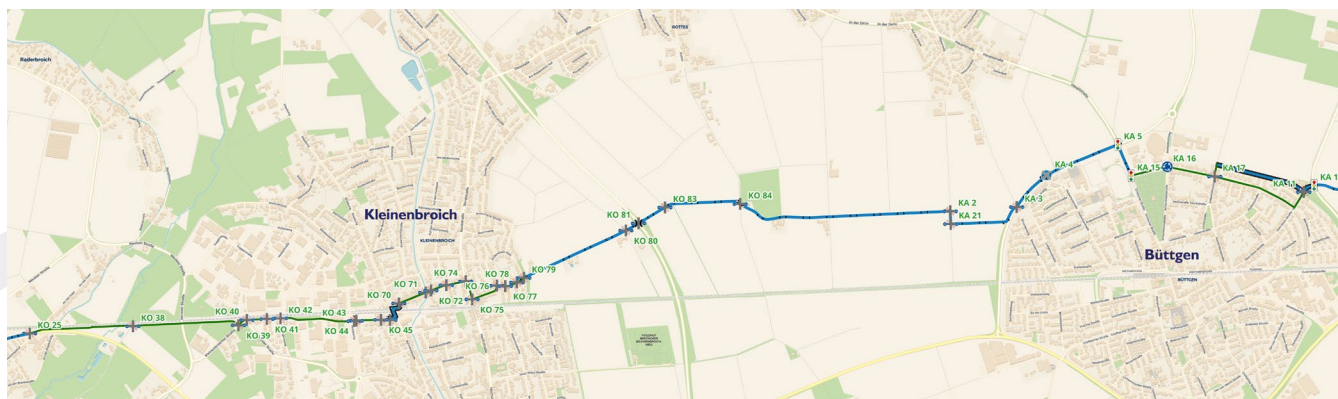


Abbildung 8: Machbarkeitsstudie Neuss – Mönchengladbach (Quelle: SVK)

Radschnellverbindung Neuss – Mönchengladbach

Eingebundene Kommunen	Neuss, Kaarst-Büttgen, Korschenbroich, Mönchengladbach
Länge	28,9 km
Potentiale (Vereinfachte Berechnung)	2.500 – 5.500 Radfahrende/Tag
Kosten	ca. 46,0 Mio. €
Kosten/km	ca. 1,6 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	2,97
Kurzfristig im RSV-Standard realisierbar	12,3 km
Mittelfristig im RSV-Standard realisierbar	15,9 km
Langfristig im RSV-Standard realisierbar	< 1,0 km
Ingenieurbauwerke	1 Brücke, 1 Unterführung (Ausbau)



Grafiken: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier

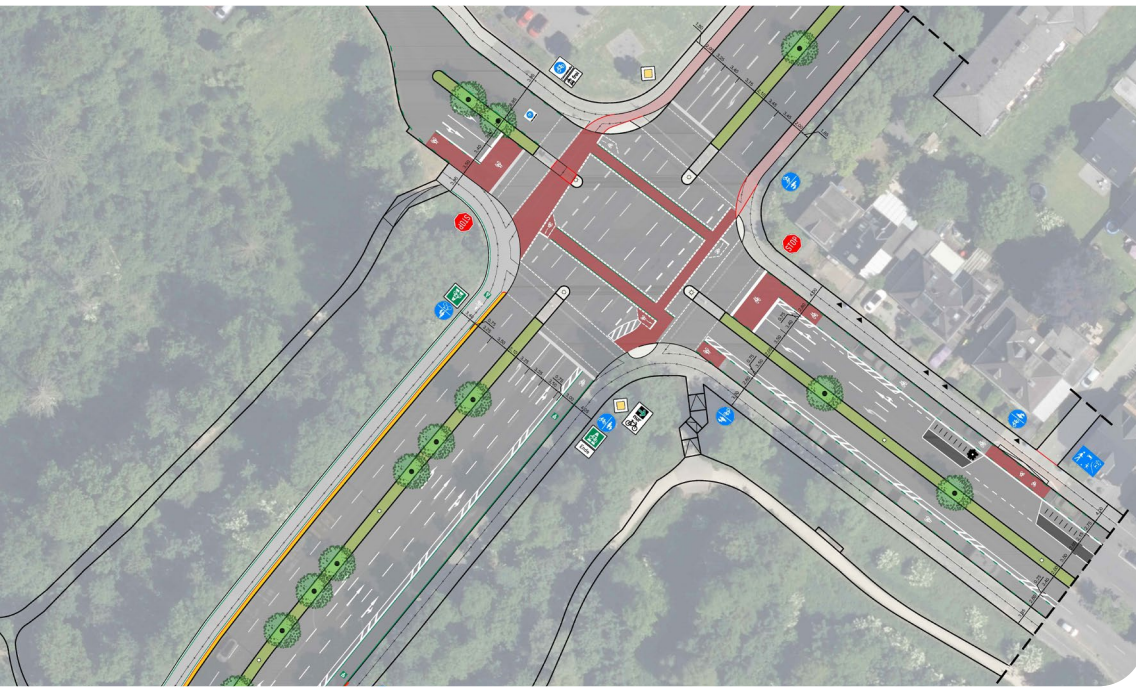


Abbildung 9: Knotenpunktplanung
(Quelle: SVK/Rheinisches
Radverkehrsrevier)

Radschnellverbindung zwischen Mönchengladbach und Heinsberg

Gegenstand der Machbarkeitsstudie ist die Untersuchung einer möglichen Radschnellverbindung auf dem Korridor zwischen Heinsberg, Hückelhoven, Erkelenz und Mönchengladbach. Im Untersuchungsraum wurden drei potenzielle Korridore ermittelt (Nord, Mitte, Süd), um einen Vorzugskorridor herauszufiltern. Der ausgewählte Vorzugskorridor zeichnet sich durch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Radverkehrspotenzial, raumstruktureller Einbindung, verkehrlicher Leistungsfähigkeit sowie ökologischer Verträglichkeit aus. Er gewährleistet eine hohe Erreichbarkeit zentraler Quell- und Zielpunkte, ermöglicht eine direkte und attraktive Führung und berücksichtigt gleichzeitig im quantitativen Umfang die vorhandenen Schutzgüter und Flächennutzungen.

Mithilfe eines makroskopischen Verkehrsmodells konnten entlang des Korridors tägliche Radverkehrsaufkommen zwischen 2.000 und 6.500 Radfahrenden/

Tag nachgewiesen werden. Die größten Potenziale ergeben sich durch die attraktive Radwegeverbindung zwischen Heinsberg und Hückelhoven sowie Hückelhoven und Erkelenz. Hier ergeben sich durch die Radschnellverbindungen große Bündelungseffekte. Die Potenziale liegen in diesem Bereich bei ca. 5.500 Radfahrenden/Tag. Das größte Potenzial der gesamten Radschnellverbindung ergibt sich auf dem Teilstück westlich von Hückelhoven, wo die Radverkehre aus Heinsberg und Wassenberg gebündelt werden. Die prognostizierte Radverkehrsstärke der Querschnitte liegt bei ca. 6.500 Radfahrenden/Tag. Auch zwischen Erkelenz und Mönchengladbach ergeben sich große Potentiale von ca. 4.000 bis 4.500 Radfahrenden/Tag. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Machbarkeitsstudie die Realisierung der Radschnellverbindung.

Radschnellverbindung Mönchengladbach – Heinsberg

Eingebundene Kommunen	Heinsberg, Hückelhoven, Erkelenz, Mönchengladbach
Länge	34,8 km
Potentiale (detaillierte Berechnung)	2.200 – 6.500 Radfahrende/Tag
Teilstück Heinsberg–Hückelhoven	6.500 Radfahrende/Tag
Teilstück Hückelhoven–Erkelenz	5.500 Radfahrende/Tag
Teilstück Erkelenz–Mönchengladbach	4.500 Radfahrende/Tag
Kosten	46,1 Mio. €
Kosten/km	1,3 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	2,4
Kurzfristig im RSV-Standard realisierbar	5,8 km
Mittelfristig im RSV-Standard realisierbar	21,7 km
Langfristig im RSV-Standard realisierbar	7,3 km
Ingenieurbauwerke	10 Brücken, 11 Unterführungen

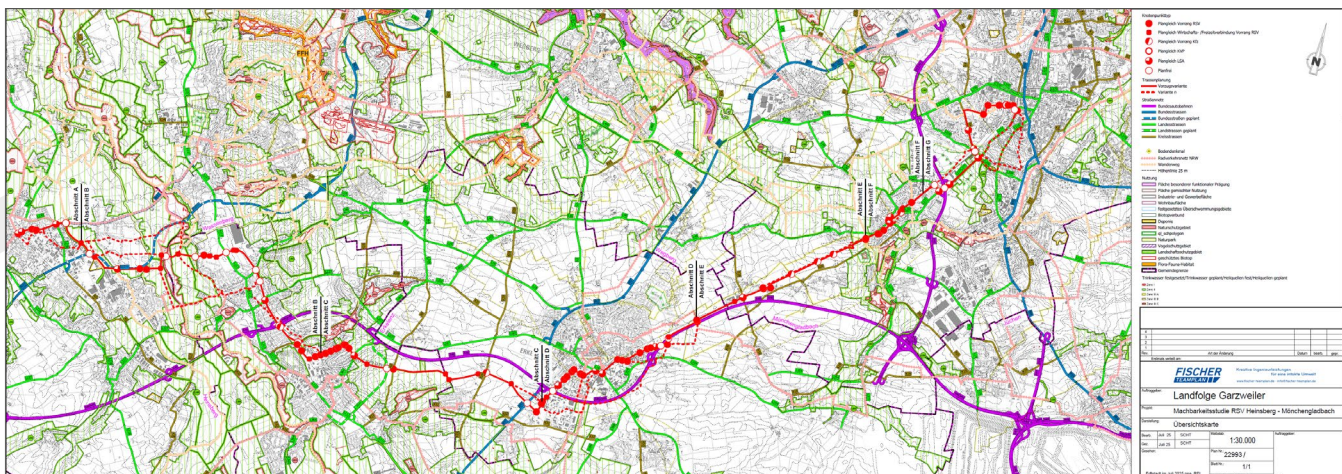


Abbildung 10: Studie Heinsberg – Mönchengladbach (Quelle: Fischer Teamplan/Rheinisches Radverkehrsrevier)

Visualisierung
Radschnellverbindung
(Quelle: Fischer
Teamplan/Rheinisches
Radverkehrsrevier)





„Für uns im Kreis Heinsberg markiert die vorliegende Publikation einen entscheidenden Meilenstein auf unserem Weg, uns als Modellregion für eine nachhaltige und zukunftsweisende Mobilität zu positionieren. Unser Kreis bietet mit seiner flachen Topographie, der Nähe zu den Niederlanden und der hohen Siedlungsdichte ideale Voraussetzungen, um den Radverkehr als echtes Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Das Rheinische Radverkehrsrevier kann nur dann Wirklichkeit werden, wenn es uns gelingt, über Kreis- und Kommunalgrenzen hinweg als Einheit aufzutreten. Die harmonische Zusammenarbeit aller Akteure – von der Landesregierung über die Zukunftsagentur bis hin zu den beteiligten Städten und Kreisen – ist der unverzichtbare Grundstein für diesen Erfolg. Nur gemeinsam schaffen wir ein lückenloses und attraktives Gesamtnetz, das den Strukturwandel in unserer Region für alle spürbar und erfahrbar macht.“

Stephan Pusch

Landrat des Kreises Heinsberg



Foto: Kreis Heinsberg

Radschnellverbindung zwischen Mönchengladbach und Grevenbroich

Die Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung zwischen Mönchengladbach und Grevenbroich betrachtet einen durchgehenden Korridor vom Hauptbahnhof Mönchengladbach über das Stadtteilzentrum Odenkirchen und die Stadt Jüchen bis zum Kraftwerkstandort Frimmersdorf in Grevenbroich. In enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen (Mönchengladbach, Jüchen und Grevenbroich) wurde hierfür eine Vorzugsvariante erarbeitet, die eine möglichst direkte und sichere Linienführung gewährleistet. Die Potenzialanalyse zeigt, dass insbesondere im westlichen Abschnitt und vor allem im Raum Mönchengladbach der maßgebliche Schwellenwert von zweitausend Radfahrenden pro Tag erreicht wird. Zwischen Jüchen und Grevenbroich bleibt das prognostizierte Aufkommen jedoch darunter. Ergänzend weist die Nutzen-Kosten-Analyse nach, dass trotz einer durchdachten Trassierung kein ausreichend positiver Nutzen Kosten Faktor erzielt werden kann. In der Gesamtschau führt dies zu einem negativen Ergebnis der Machbarkeitsstudie.

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde eine alternative Projektentwicklung verfolgt. Ziel ist die Ausgestaltung einer alltagstauglichen und sehr gut befahrbaren Radschnellverbindung, die unterhalb der Anforderungen einer Radschnellverbindung liegt, jedoch wesentliche Qualitätsmerkmale einer sicheren und komfortablen Infrastruktur berücksichtigt. Dazu zählen eine durchgängige und nachvollziehbare Linienführung, gute Befahrbarkeit, ausreichende Breiten und sichere Knotenpunktlösungen. Für diese Weiterentwicklung wurde der Trassenverlauf punktuell angepasst und es wurden angepasste Infrastrukturstandards definiert, die eine wirtschaftlich tragfähige Umsetzung ermöglichen.

Mit der ergänzenden Untersuchung liegt nun eine belastbare planerische Grundlage für die schrittweise Realisierung einer hochwertigen Radverkehrsverbindung zwischen Mönchengladbach, Jüchen und Grevenbroich vor, die einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Alltagsmobilität im Rheinischen Revier leisten kann.

Radschnellverbindung zwischen Mönchengladbach und Grevenbroich

Eingebundene Kommunen	Mönchengladbach, Jüchen, Grevenbroich, Rhein-Kreis Neuss
Länge	26,4 km
Potentiale (detaillierte Berechnung)	280 – 3.750 Radfahrende/Tag
Kosten	23,7 Mio. €
Kosten/km	0,93 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0,09
Kurzfristig im RSV-Standard realisierbar	5,38 km
Mittelfristig im RSV-Standard realisierbar	3,98 km
Langfristig im RSV-Standard realisierbar	13,03 km
Ingenieurbauwerke	Bahnhausunterführung Jüchen



„Das Fahrrad gewinnt als wichtiges Verkehrsmittel in der Stadt Mönchengladbach und in der Region immer mehr an Bedeutung. Im Rheinischen Revier ist der Strukturwandel im Gange. Mit den hochwertigen Radverbindungen des Rheinischen Radverkehrsreviers wollen wir eine Modellregion für nachhaltige Mobilität werden. Gemeinsam wollen wir die Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsreviers zügig planen und deren Realisierung voranbringen. Für die Menschen in der Region schaffen wir damit die Grundlage für eine zukunftsfähige Mobilität.“



Foto: Stadt Mönchengladbach

Felix Heinrichs

Oberbürgermeister der Stadt Mönchengladbach

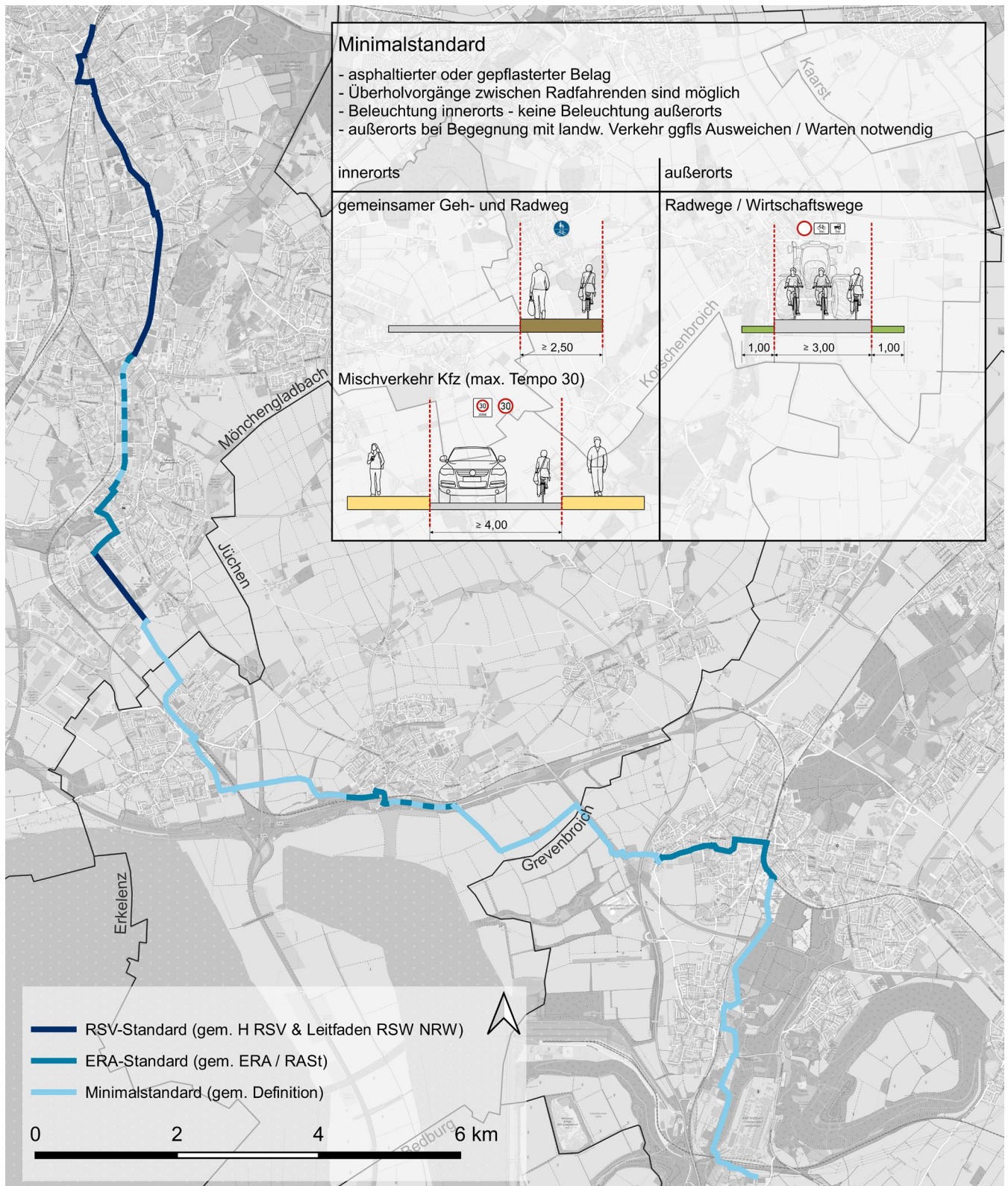


Abbildung 11: Studie Mönchengladbach – Grevenbroich (Quelle: Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH/Rheinisches Radverkehrsrevier)

Radschnellverbindung zwischen Aachen und Baesweiler

Der im Detail zu untersuchende Korridor für eine Radschnellverbindung führt von Aachen über Würselen und Alsdorf nach Baesweiler. Als Start des Untersuchungsraums dient der Grabenring (Rad-Verteilerring) in Aachen, hier soll die Radschnellverbindung beginnen.

Im Streckenabschnitt Aachen – Würselen – Alsdorf bestand die Herausforderung darin, einen westlichen sowie einen östlichen Strang für die hochwertige Radverkehrsverbindung zu betrachten. Dies resultiert daraus, dass sowohl in Würselen als auch in Alsdorf zwei wichtige Siedlungsgebiete existieren und Potenzial für eine Radschnellverbindung bieten. Beide Stränge sind jedoch nicht direkt vergleichbar und dienen unterschiedlichen Quell- und Zielverkehren.

Im westlich verlaufenden Strang galt es den künftigen Trassenverlauf der Regiotram sowie ggf. den Bahntrassenradweg Aachen – Jülich für die Trassenvarianten zu berücksichtigen. Im östlich verlaufenden Strang soll die Route über Aachen-Haaren, das Gewerbegebiet Aachener Kreuz sowie Broichweiden und Alsdorf-Hoengen führen und hierbei die Planungen für zukünftige Ausweitungen der Gewerbegebiete miteinbeziehen. In Alsdorf sollen beide Stränge am Bahnhof Annapark zusammengeführt werden. Innerhalb Alsdorfs galt es zudem die Anbindung an die Radvorrangroute Alsdorf – Eschweiler zu berücksichtigen.

Zwischen Alsdorf und Baesweiler reduziert sich der Untersuchungsraum auf einen Strang, welcher geradlinig entlang der Aachener Straße trassiert ist. Der Ziel- bzw.

Startpunkt der Machbarkeitsstudie soll in Baesweiler am Kreisverkehr Jülicher Straße / Aachener Straße liegen.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie konnten für den westlichen und östlich Strang der betrachteten Relationen zwischen Aachen und Baesweiler jeweils eine favorisierte Streckenführung mit hohen Potenzialen an zukünftigen Radverkehrsmengen sowie sehr guten Nutzen-Kosten-Faktoren ermittelt werden. Die beiden definierten Vorzugsvarianten bilden somit ein maßgebendes Grundgerüst an regionalen Radverbindungen in diesem Bereich.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zeigen, dass die Realisierung einer hochwertigen Radschnellverbindung Aachen – Würselen – Alsdorf – Baesweiler unter weitestgehender Einhaltung der Qualitätsstandards sinnvoll und möglich ist und einen großen Mehrwert für die gesamte Region mit sich bringt. Die Potenziale liegen dabei zwischen 3.000 – 8.000 Radfahrenden/Tag in Alsdorf und Würselen, in der Stadt Aachen werden sogar potenzielle Mengen bis zu 10.000 Radfahrenden/Tag ermittelt.

Für die Verbindung der Städte Würselen und Alsdorf wurde weiterhin eine alternative Streckenführung erarbeitet, welche im Zuge der Planungen zur RegioTram ebenfalls eine sinnvolle Führung darstellt.

In der Gesamtbetrachtung kommt die Machbarkeitsstudie zu einem positiven Ergebnis, so dass allen Akteuren eine zeitnahe Realisierung der Route nahegelegt wird.

Kreuzungsfreie Querung Würselen
(Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)





Foto: Katharina Heger,
StädteRegion Aachen

„Das rheinische Radverkehrsrevier bietet uns die einmalige Chance, mit den Fördergeldern für den Strukturwandel ein abgestimmtes überregionales Radverkehrsnetz mit allen Partnern umzusetzen. Die Routen werden verkehrssicher sein und möglichst direkte Verbindungen mit geringen Reisezeitverlusten schaffen. Aber nicht nur das, sie werden auch das gewisse Etwas bieten: ein hohes Sicherheitsgefühl für alle Radfahrenden. Denn unser Ziel ist es, nicht nur den jungen, sportlichen, sondern möglichst vielen Menschen das Radfahren als gutes Verkehrsmittel nutzbar zu machen, egal in welchem Alter und ohne hohe Anforderungen an die persönliche Fitness. So schaffen wir mehr Wahlfreiheit als heute.

Für den Ausbau des Radverkehrsnetzes veranschlagen wir einen Zeitraum bis 2040. Aber spürbare Verbesserungen möchten wir wesentlich schneller erreichen. Daher planen wir den Ausbau in mehreren Stufen. In den vergangenen Jahren hat der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler mit uns zusammen u.a. Machbarkeitsstudien für die geplanten Radschnellverbindungen Aachen – Baesweiler und Aachen – Stolberg – Eschweiler – Düren – Frechen erarbeiten lassen. Damit ist das Fundament gelegt, um jetzt mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmenprogrammen die Umsetzung zu starten. Darüber hinaus wurde in der StädteRegion der Ausbau der ersten Radachsen schon begonnen.

Hierbei hilft uns die enge Partnerschaft sowohl mit den Partnern des Rheinischen Reviers als auch mit allen unseren Kommunen, organisiert im Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen – NEMORA. Auch der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen unterstützt uns, u.a. mit der Planung des RS4 – Radschnellweg Euregio. Bei allen ohnehin anstehenden Straßenbaumaßnahmen prüfen wir, ob der Ausbau der Radverkehrsanlagen direkt mit umgesetzt werden kann. Das erspart mehrfachen Planungs- und Bauaufwand und hilft uns, die Fördermittel und unsere finanziellen Eigenanteile effektiv und wirtschaftlich einzusetzen.

Wo sinnvoll setzen wir auch übergangsweise auf gute Zwischenlösungen, die das Radfahren auch schon vor dem grundlegenden Umbau einer Radachse attraktiver machen. Gute Vorbilder hierfür liefert z. B. die Umsetzungsinitiative „einfach x einfach“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“

Dr. Tim Grüttemeier

Städteregionsrat der StädteRegion Aachen

Radschnellverbindung zwischen Aachen und Baesweiler

Eingebundene Kommunen	Aachen, Würselen, Alsdorf, Baesweiler
Länge	20,9 km (westlicher Strang) 18,2 km (östlicher Strang)
Potentiale (Vereinfachte Berechnung)	1.300 – 1.600 Radfahrende/Tag (Baesweiler) 3.000 – 8.300 Radfahrende/Tag (Alsdorf, Würselen) 5.000 – 10.000 Radfahrende/Tag (Aachen)
Kosten	9,06 Mio. € (westlicher Strang) 10,77 Mio. € (östlicher Strang)
Kosten/km	0,43 Mio. € (westlicher Strang) 0,59 Mio. € (östlicher Strang)
Nutzen-Kosten-Verhältnis	13,6 (westlicher Strang) 10,7 (östlicher Strang)
Kurzfristig im RSV-Standard realisierbar	13,6 km
Mittelfristig im RSV-Standard realisierbar	19,0 km
Langfristig im RSV-Standard realisierbar	4,0 km
Ingenieurbauwerke	1 Brücke 1 Unterführung (Alternativstrecke)

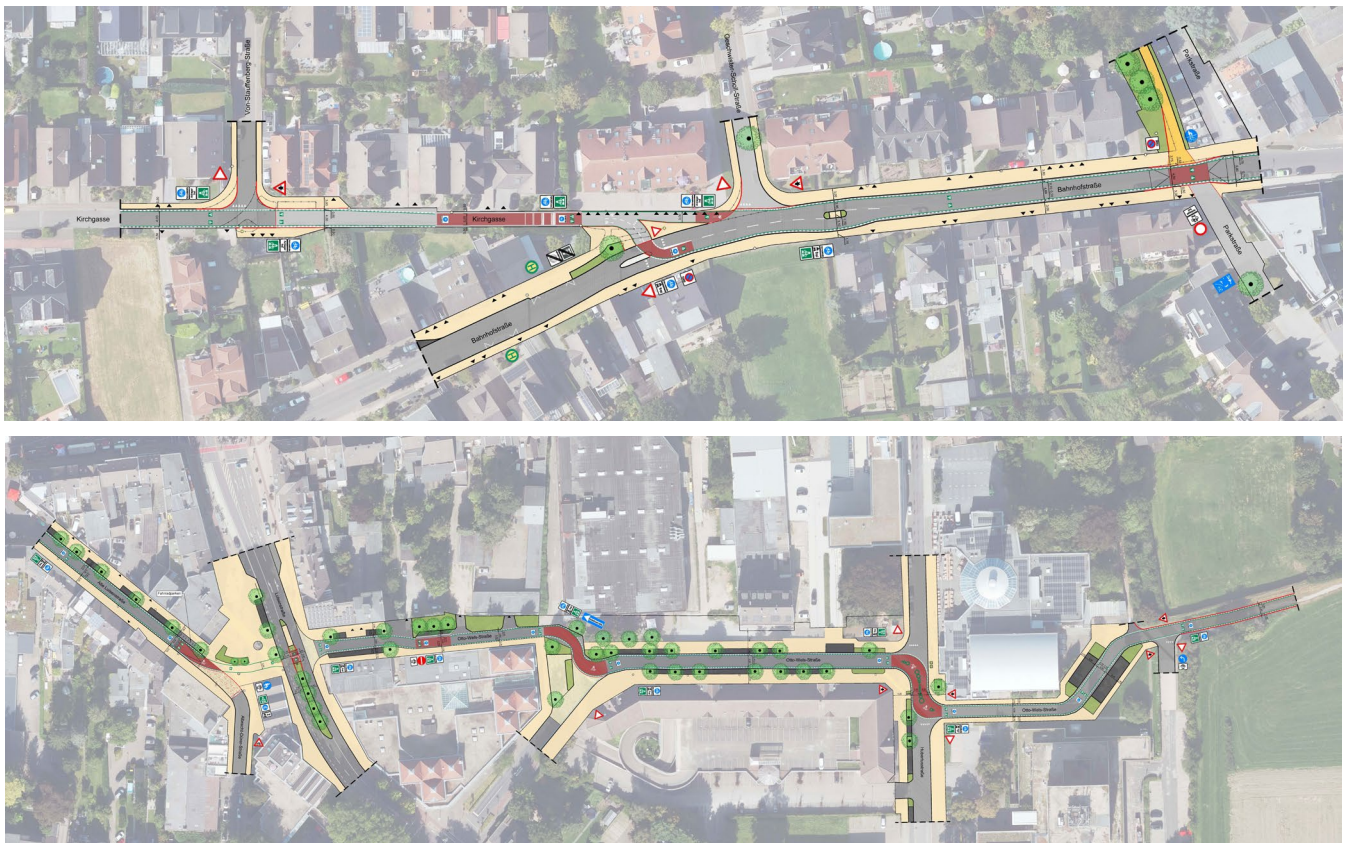


Abbildung 12: Detailliertere Ausplanungen (Quelle: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)

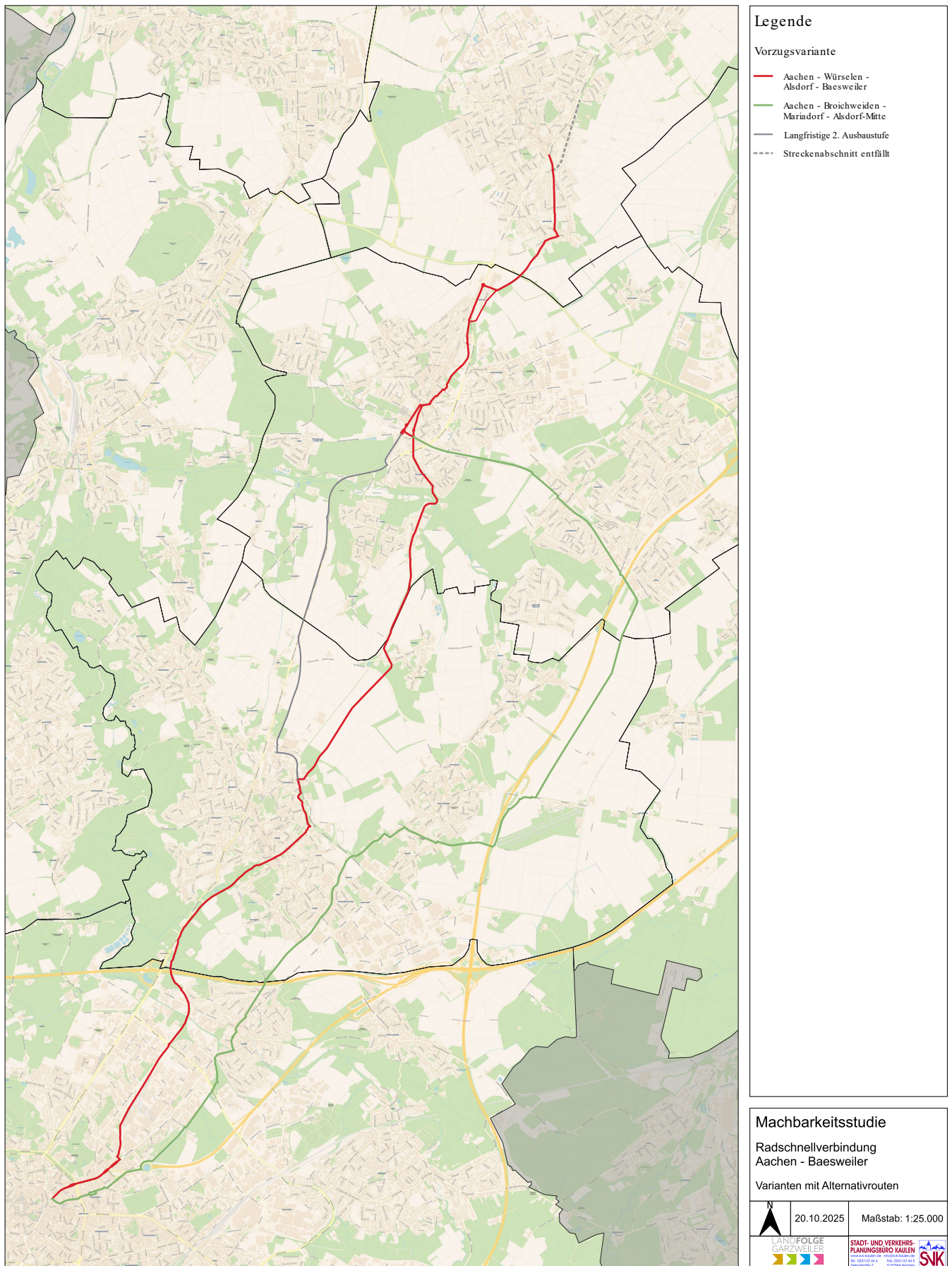


Abbildung 13: Studie Aachen – Baesweiler (Quelle: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)

Radschnellverbindung Städteregion Aachen – Düren – Frechen

Mit der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Aachen – Düren – Frechen wurde für das Rheinische Revier eine durchgehende, hochwertige Radverbindung zwischen den Städten und Gemeinden Aachen, Stolberg, Eschweiler, Langerwehe, Düren, Merzenich, Kerpen und Frechen untersucht. Ziel war es zu prüfen, ob und in welchem Standard eine solche Verbindung technisch, räumlich und wirtschaftlich realisierbar ist.

Der rund 65 km lange Untersuchungskorridor umfasst ein Gebiet mit über 600.000 Menschen, die in vielfältigen Alltagsbeziehungen miteinander verbunden sind. Für die Machbarkeitsstudie wurden mehr als 80 Trassenvarianten entwickelt, in acht Abschnitte gegliedert und miteinander verglichen.

Die Untersuchung zeigt, dass die technischen, räumlichen und umweltfachlichen Rahmenbedingungen eine Realisierung grundsätzlich zulassen. Rund 80 % der Strecke können im Standard einer Radschnellverbindung umgesetzt werden, wobei bei notwendigen Abweichungen meist der Standard einer Radvorrangroute erreicht

wird. Allerdings ist ein durchgängiger Ausbau im Radschnellverbindungsstandard nicht wirtschaftlich. Das hierfür erforderliche Potenzial von 2.000 Radfahrenden pro Tag wird nur auf wenigen, überwiegend innerstädtischen Abschnitten erreicht, während das Potenzial für eine Radvorrangroute (500–2.000 Radfahrende/Tag) mit Ausnahme des Abschnitts Düren – Kerpen-Sindorf überall erfüllt wird.

Vor diesem Hintergrund wird die Realisierung einer durchgängigen Radverbindung zwischen Aachen und Frechen dennoch empfohlen. Ein vollständiger Ausbau im Radschnellverbindungsstandard ist jedoch nicht erforderlich. Zwischen Aachen und Düren sowie zwischen Kerpen-Sindorf und Frechen können die Strecken als Radvorrangroute umgesetzt werden; aufkommensstarke Abschnitte sollten perspektivisch ausbaufähig bleiben. Der Abschnitt Düren – Kerpen-Sindorf kann zunächst im Basisstandard realisiert werden bzw. weist diesen abschnittsweise bereits auf. Der geringe Ausbaustandard führt zu einer besseren Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, was im weiteren Planungsverlauf im Detail zu prüfen ist.

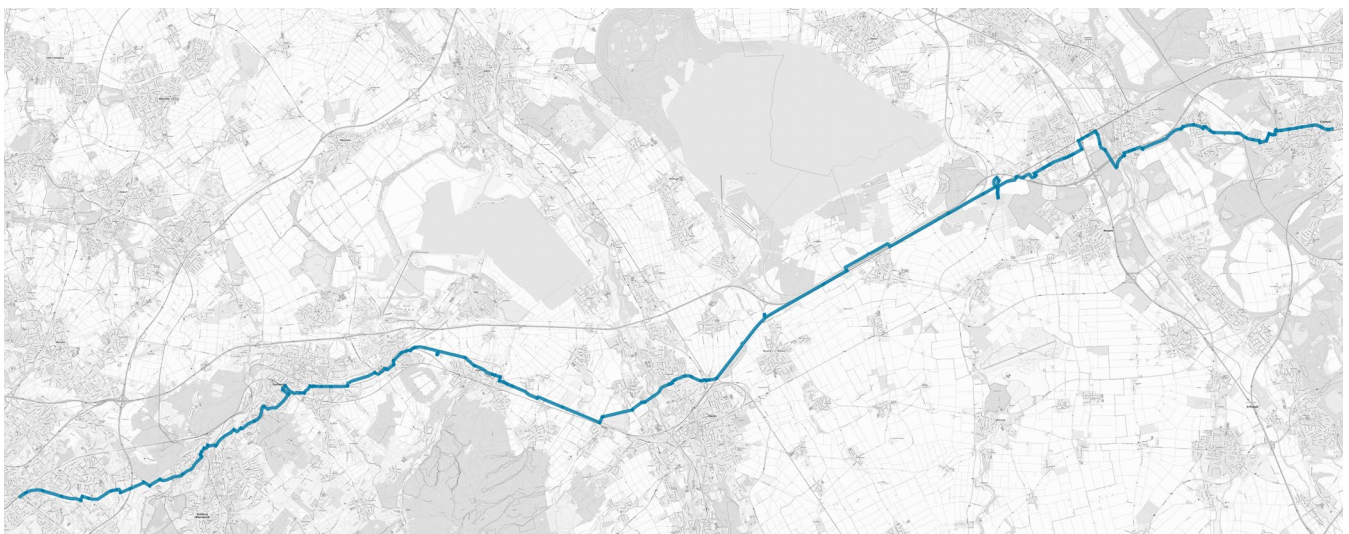


Abbildung 14: Studie Frechen – Düren – Aachen (Quelle: Planungsbüro ViA/Rheinisches Radverkehrsrevier)



„Der Ausbau eines gesamtregionalen Radverkehrsnetzes im Rheinischen Radverkehrsrevier stellt einen wichtigen Baustein zur Bewältigung des Strukturwandels im Herzen der von Braunkohleabbau und Energiegewinnung geprägten Region dar. Dabei ist die Schaffung eines überregionalen, durchgängigen, sicheren und komfortabel zu nutzenden Radverkehrsnetzes von zentraler Bedeutung. Das Radverkehrsnetz muss den Bedürfnissen der hier lebenden Menschen und den Besuchern der Region entsprechen. Radfahrerinnen und Radfahrer machen an Kreisgrenzen bekanntlich nicht halt. Nur in enger Kooperation mit allen Projektpartnern im Rheinischen Revier und dem Land NRW kann es uns gelingen, das gesamtregionale Radverkehrskonzept als herausfordernde Gemeinschaftsaufgabe zu begreifen und mit Hilfe von Fördermitteln in naher Zukunft auch gemeinsam in die Tat umzusetzen.“



Foto: Rhein-Erft-Kreis

Frank Rock

Landrat des Rhein-Erft-Kreis



„Der Kreis Düren freut sich, Teil des Rheinischen Radverkehrsreviers zu sein. Der gemeinsame Weg zu einer klimafreundlichen Region ist eine zentrale Aufgabe, der wir uns mit großer Entschlossenheit widmen und dabei kommt dem Radverkehr ein besonderer Stellenwert zu. Er ist ein wesentlicher Baustein für eine moderne und umweltbewusste Mobilität – und nebenher ist es auch gesundheitsfördernd. Unser Ziel bleibt klar: Wir wollen, dass die Radfahrerinnen und Radfahrer einen zunehmenden Anteil aller Verkehrsteilnehmenden ausmachen. Mit dem Abschluss aller planerischen Arbeiten haben wir für die Radwegeachsen jetzt ein solides Fundament gelegt. Wir werden im Kreis Düren intensiv daran arbeiten, dieses Netz hochwertiger Verbindungswege umzusetzen – in enger Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden.“



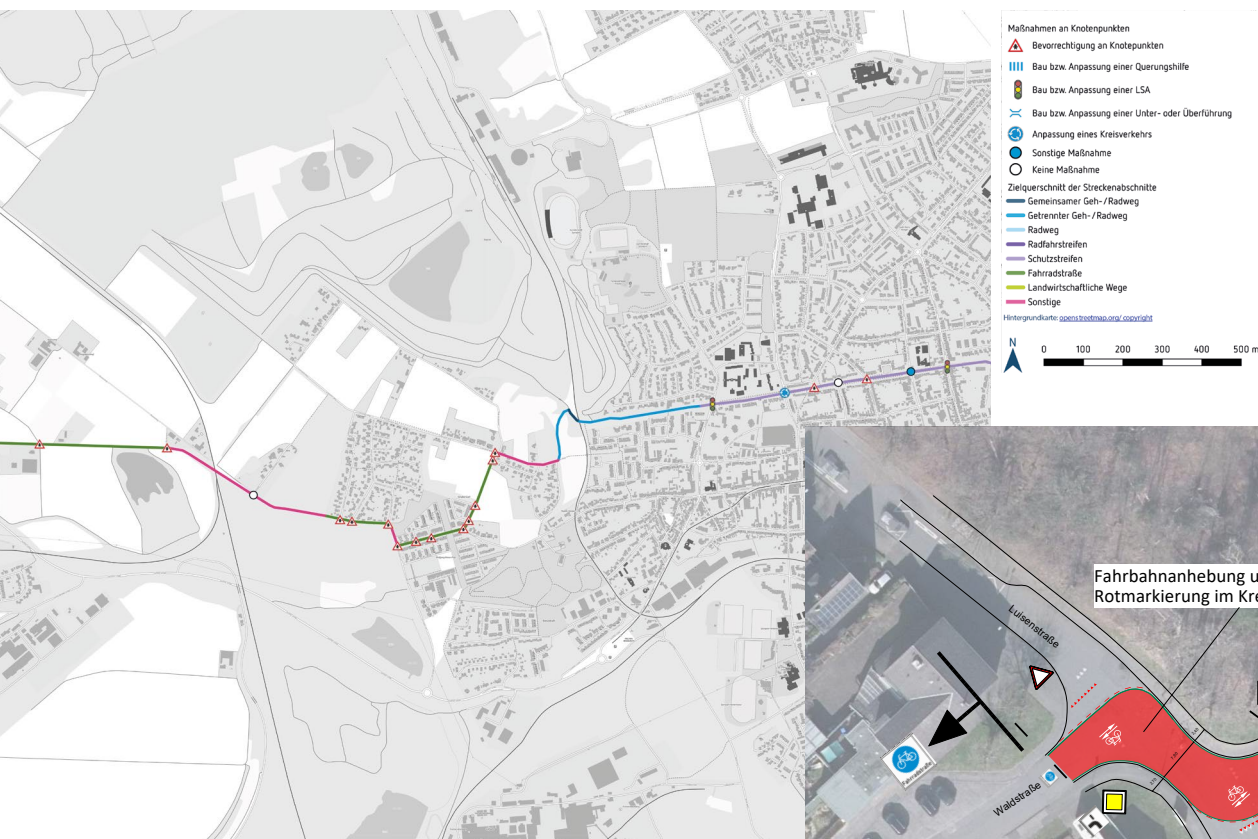
Foto: Ralf Sonderrmann

Dr. Ralf Nolten

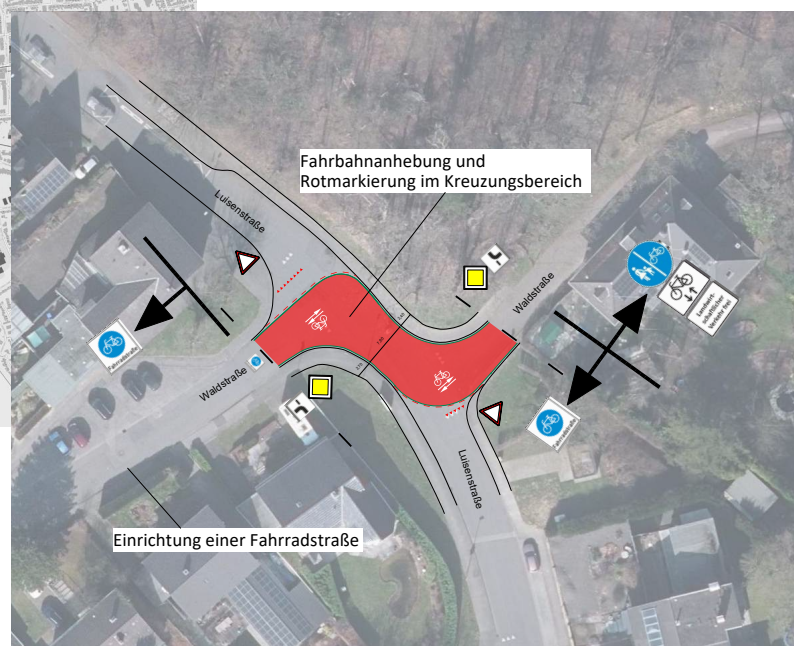
Landrat des Kreises Düren

Radschnellverbindung Städtereion Aachen – Düren – Frechen

Eingebundene Kommunen (Landkreise, Städte, Gemeinden)	Aachen, Stolberg, Eschweiler, Langerwehe, Düren, Merzenich, Kerpen, Frechen
Länge	64,3 km
Potentiale (detaillierte Berechnung)	300 – 3.500 Radfahrende/Tag
Kosten	55,3 Mio. €
Kosten/km	0,9 Mio. € (durchschnittlicher Kostensatz)
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0,69
Kurzfristig im RSV-Standard realisierbar	15,1 km
Mittelfristig im RSV-Standard realisierbar	20,4 km
Langfristig im RSV-Standard realisierbar Fall Langfristig = Grunderwerb	28,8 km
Ingenieurbauwerke	8 Sonderbauwerke



Grafiken: Planungsbüro ViA





Ausarbeitung von Radvorrangrouten im Kreis Euskirchen

Im Kreis Euskirchen liegt der Schwerpunkt der Arbeiten in der unmittelbaren Realisierung von Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsreviers.

Der Kreis Euskirchen hat mit der Erarbeitung des Masterplans Radverkehr bereits vor der Mitgliedschaft in der Projektgruppe die Basis für die Ausgestaltung eines Alltagsradverkehrsnetzes gelegt. Die bereits prioritär betrachteten Radpendler Routen wurden im Zuge der Netzwerkarbeit durch ein Geflecht von Radvorrangrouten ergänzt.

Die Stärke des geplanten Radverkehrsnetzes liegt sowohl in der Schaffung von Synergien zwischen Alltagsverkehren und touristischen Routen als auch in einer engen Verzahnung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern und Mobilitätskonzepten.

Die ausgewählten Planungsabschnitte liegen auf den Erweiterungen der bereits in Planung befindlichen Radpendler Routen, welche im Kreis Euskirchen zukünftig das Rückgrat des Alltagsradverkehrs darstellen, um so die vom Land NRW angestrebten 25 % Radverkehrsanteil

am Modal Split zu erreichen. Die modellhaften Abschnitte sollen durch ihre unterschiedlich gelagerten Führungsformen als Blaupause für zukünftige Planungen im Kreis Euskirchen dienen. Inkludiert sind Leistungen ausgehend von Markierungen und Beschilderungen, über Sanierungs- und Ausbauabschnitte bis hin zum Neubau von Radwegestrukturen.

Viele der erarbeiteten Maßnahmen bedingen einen mehrstufigen Ansatz, um die gewünschte Akzeptanz für ein Mehr an Radverkehr zu erlangen: Hier sei zum Beispiel die angestrebte Fahrradstraße genannt. Auch wenn diese Maßnahme grundsätzlich umsetzbar wäre, wurde sich in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe darauf verständigt als Sofortmaßnahme einfache Markierungslösungen zur Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer zu wählen.

Untersucht wurden die Abschnitte:

- Schleiden – Hellenthal
- Nettersheim – Zingsheim
- Schmidtheim – Dahlem
- Kall – Urft



„Die Mitgliedschaft des Kreises Euskirchen im Rheinischen Radverkehrsrevier ist ein wichtiger Schritt, um die Förderung des Alltagsradverkehrs in unserer Region nachhaltig voranzutreiben. Als Teil dieses starken, regionalen Netzwerks profitieren wir von einem intensiven fachlichen Austausch, gemeinsamen Strategien und einer verbesserten Abstimmung zwischen den Akteuren. Unsere Vorteile: Wir können Radwege sicherer, komfortabler und für Alltags- wie Freizeitradler attraktiver gestalten – und das über die Kreisgrenzen hinaus. Denn nur gemeinsam mit unseren Partnern wird aus vielen einzelnen Maßnahmen eine starke, gut vernetzte Radverkehrsregion.“



Foto: Kreis Euskirchen/
R. Sonderrmann

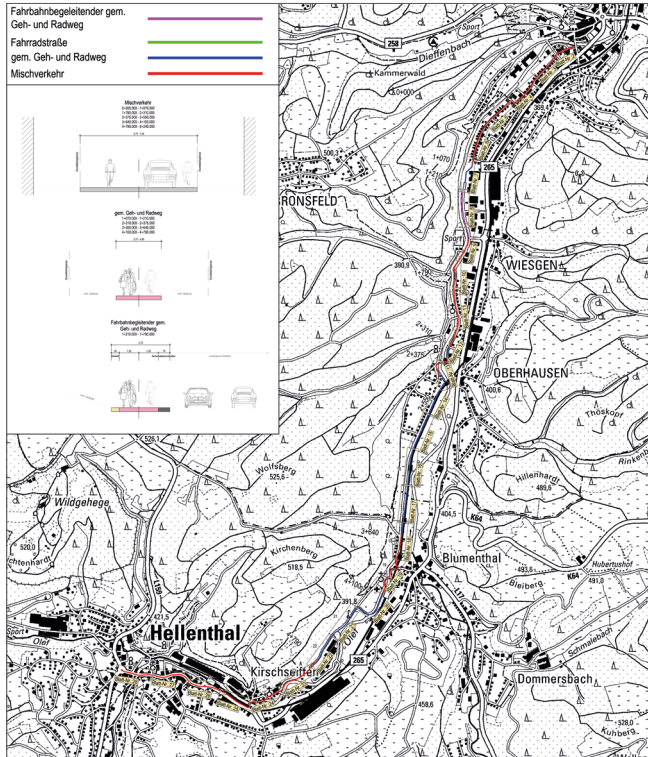
Markus Ramers
Landrat Kreis Euskirchen

Schleiden – Hellenthal

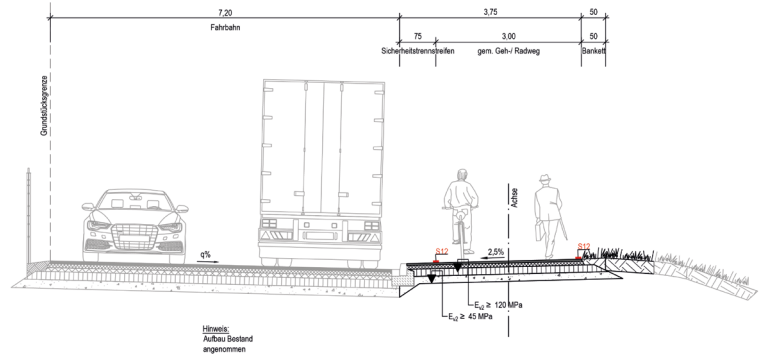
Geplante Maßnahme: Neubau gem. Rad-/Gehweg

Untersuchungsraum: 5,2 km

Kosten: rund 740.000 €



Straßenquerschnitt 2
Fahrbahnbegleitender
gem. Geh-/ Radweg
1+465.000

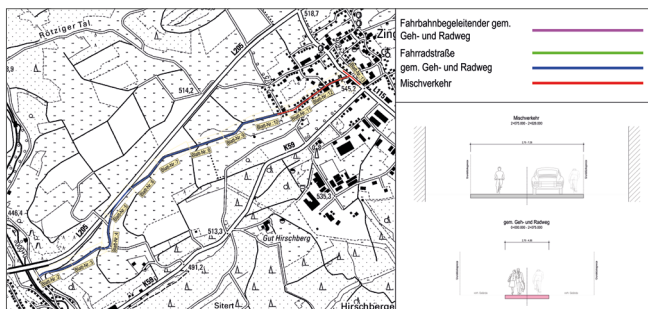


Nettersheim – Zingsheim

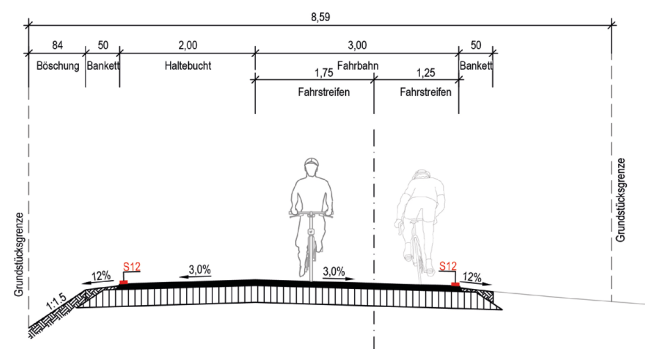
Geplante Maßnahme: Sanierung Wirtschaftsweg (inkl. Ausweichbucht)

Untersuchungsraum: 2,6 km

Kosten: rund 670.000 €



Straßenquerschnitt 2
1+255.000



Aufbau Radweg
8 cm Asphalttragschicht
25 cm Schottertragschicht
33 cm Gesamtaufbau

Aufbau gem. RLW Teil 2 - Hohe Beanspruchung und
Annahme der Tragfähigkeit des Planums von 45 MPa (Ev2)

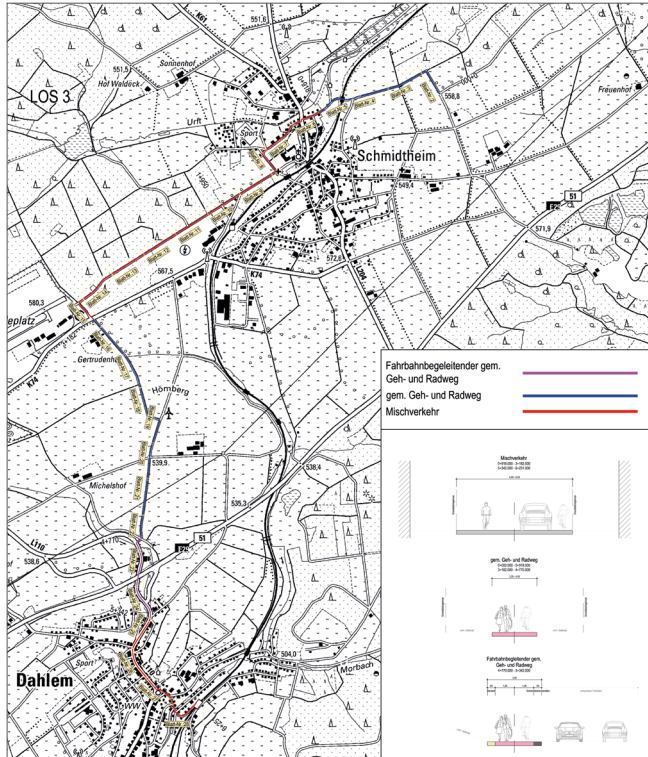




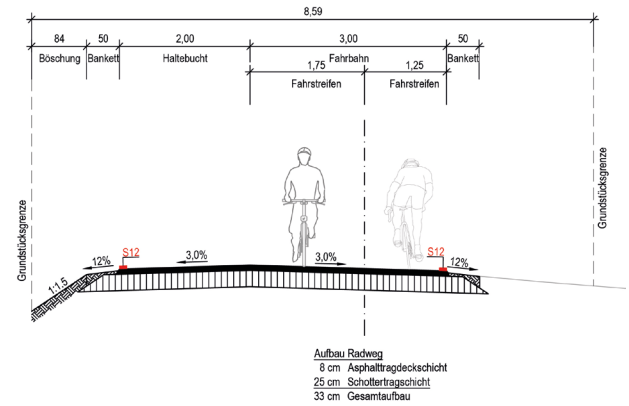
Schmidtheim – Dahlem

Gepl. Maßnahme: Markierung u. Beschilderung (Piktogrammketten Tempo 50 km/h → zukünftig Fahrradstraße)

Untersuchungsraum: 6,2 km Kosten: rund 1.289.000 €



Straßenquerschnitt 2
1+255.000

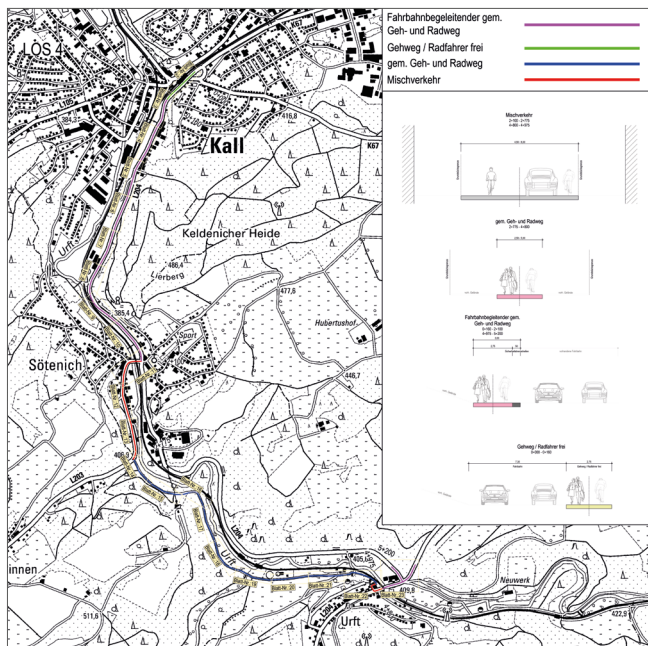


Kall – Urft

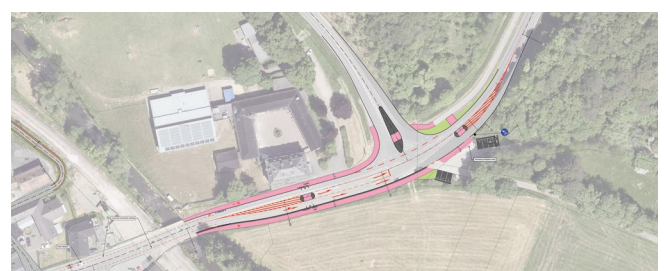
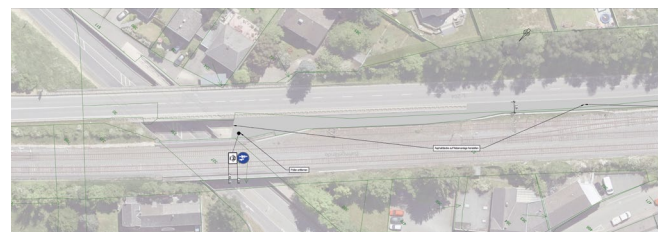
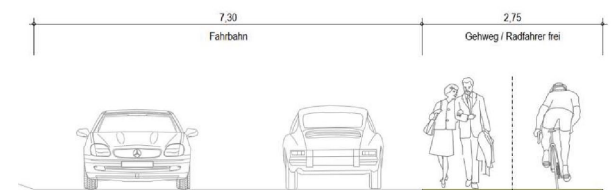
Geplante Maßnahme: Gehweg / Radfahrer frei

Untersuchungsraum: 5,0 km

Kosten: rund 1.139.000 €



Gehweg / Radfahrer frei



Knotenpunkt
Umgestaltung

Themenradroute Rheinisches Revier

Die Machbarkeitsstudie für eine Themenradroute im Rheinischen Revier verfolgt das Ziel, die drei Tagebaue sowie die entstehenden Tagebaurundwege um die entstehenden Seen miteinander zu verbinden – und den tiefgreifenden Wandel in der Region erlebbar zu machen. Es wurde eine durchgängige, qualitativ hochwertige Radverbindung abgestimmt, die Kreise, Städte und Gemeinden innerhalb der Region verknüpft und zugleich eine attraktive Anbindung an umliegende Ballungsräume ermöglicht – sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr.

Zentrale Grundlage bildete die Prüfung und Integration bestehender Wegestrukturen sowie die Einbindung der Planungen der Tagebauumfeldverbünde Indeland, Neuland Hambach und LANDFOLGE Garzweiler. Diese wurden in ein stimmiges Gesamtkonzept überführt. Ergänzend wurden infrastrukturelle Qualitätsstandards berücksichtigt, die in enger Abstimmung mit der Steuerungsgruppe „Rheinisches Radverkehrsrevier“ definiert und durch Kriterien des ADFC ergänzt wurden, um eine hohe Aufenthalts- und Erlebnisqualität sicherzustellen.

Parallel zur technischen Machbarkeitsprüfung war die inhaltliche Profilierung der Route von zentraler Bedeutung. So galt es, Inszenierungsstandorte zu identifizieren, an denen der Strukturwandel sichtbar wird und die regionale Identität gestärkt werden kann. Für die Informations- und Erlebnisstationen wurde gemeinsam mit den Beteiligten ein modulares Baukastensystem erarbeitet, dessen Varianten sich insbesondere in Größe, Umfang und inhaltlicher Ausrichtung unterscheiden – abgestimmt auf die spezifischen Gegebenheiten der einzelnen Standorte.

Ergänzt wird das Konzept durch einen mit den Vertretenden der Kreise und Tourismusorganisationen abgestimmten Storytelling-Ansatz, der Transformation und Wandel als übergreifende Leitidee aufgreift. Drei Kernthemen stehen dabei im Fokus: Landschaft & Ortsbilder, Gesellschaft & Mensch sowie Energie & Wirtschaft. Im Detail geht es u. a. um Flutungen, Arbeits- und Lebenswelten, Umsiedlungen, Technik und Innovation. Erste Ideen zu Erzählfiguren und Erzählsträngen wurden ebenfalls entwickelt.

RurUfer Radweg, Foto: Dennis Stratmann, Grünmetropole e.V.





Die Konzeption der Themenradroute berücksichtigte insbesondere folgende Aspekte:

- Anbindung an überregionale Radrouten, u. a. an den RurUfer-Radweg und den Erft-Radweg,
- Anbindung an die umliegenden Ballungsräume – Köln, Aachen, Neuss und die Niederlande,
- Integration in das bestehende Radleitsystem, insbesondere die Einbindung in das Radverkehrsnetz NRW sowie eine priorisierte Führung im Knotenpunktsystem,
- Verknüpfung mit relevanten ÖPNV-Stationen zur Förderung intermodaler Mobilität,
- Streckenführung durch landschaftlich und städtebaulich attraktive Räume mit hoher Trassenqualität,
- Entwicklung von Erlebnis- und Informationsstandorten und Entwicklung eines thematischen Rahmens,

Streckenführung mit Ziel 2027

Der Verlauf der Themenradroute ist eng verknüpft mit dem Wandel der Region. Angestrebt wird eine vorläufige Eröffnung der Themenradroute im Jahr 2027. Da zu diesem Zeitpunkt die Tagebaue noch aktiv sind, bestehen vor allem im direkten Umfeld der zukünftigen Seen

vorläufige Strecken. Auch einzelne Inszenierungsstandorte sind noch nicht ertüchtigt und werden erst zu einem späteren Zeitpunkt angebunden.

Die Anbindung der umliegenden Ballungsräume erfolgt über das Knotenpunktnetz und bestehende touristische Wege, z. B. den Erft-Radweg.

Streckenführung mit Ziel 2035

Die endgültige Eröffnung der Themenradroute ist für das Jahr 2035 vorgesehen. Die Befüllung der Seen hat zu diesem Zeitpunkt bereits teilweise begonnen. Auch das direkte Umfeld der Seen ist damit zunehmend nutzbar. Die Tagebaurundwege werden daher nun Teil der Themenradroute.



„Themenradrouten, die Qualität, authentische Geschichten und vielfältige Erlebnisse entlang des Weges vereinen, sind weit mehr als touristische Angebote – sie sind Botschafter einer Region im Aufbruch. Sie ermöglichen Zugang zu komplexen Themen, eröffnen neue Perspektiven und helfen dabei, einer sich wandelnden Landschaft ein positives, einladendes Profil zu verleihen. Auch wenn bis zur vollständigen Umsetzung der Themenradroute im Rheinischen Revier noch gemeinsame Anstrengungen vor uns liegen, diese Investition lohnt sich, denn wir laden damit Menschen aus nah und fern dazu ein, das Revier mit frischen Augen zu entdecken und seinen Wandel aktiv mitzuerleben.“



Foto: Jenni Prucha

Mirca Litto

Geschäftsführerin des Radregion Rheinland e.V.

Legende

Orte der Inszenierung

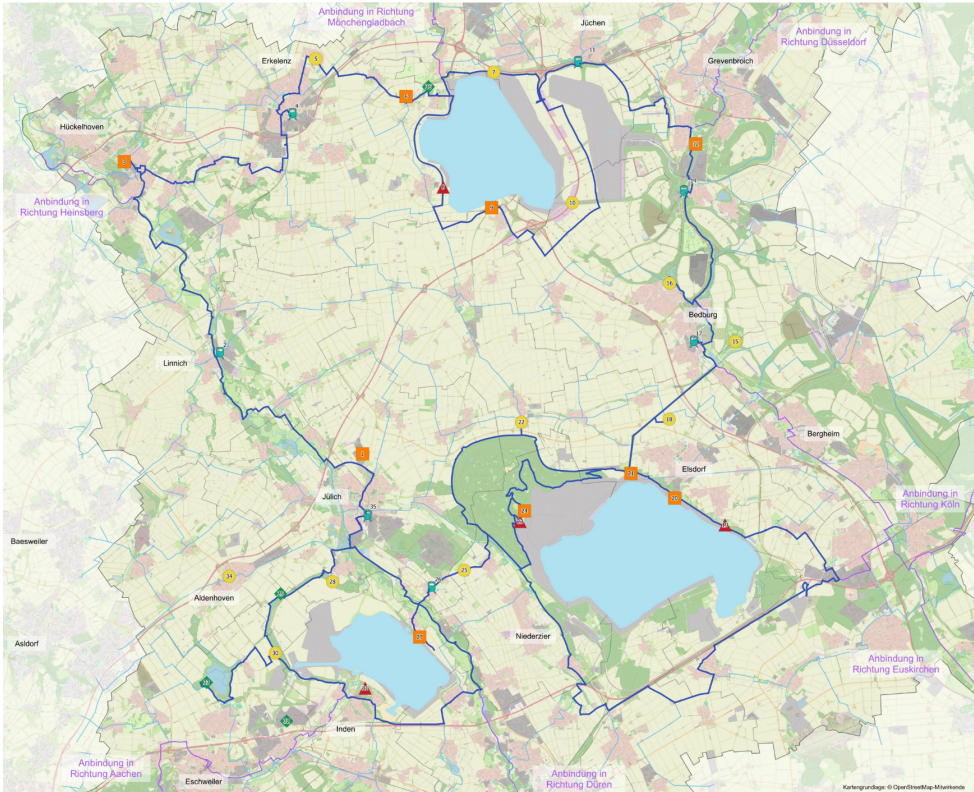
- ▲ interaktive Station mit digitalem und analogem Erlebnischarakter; betreuter Besucheranlaufpunkt (Größe nach Absprache)
- größere Erlebnis-Station mit Objektbezug am Wegesrand mit analogem Erlebnischarakter und digitaler Verlängerung (> 50 m²)
- kleinere Informationspunkte zur objektbezogenen Informationsvermittlung mit digitaler Verlängerung (< 50 m²)
- ◆ an strategischen Orten: analoge Image- und Infoelemente mit Fokus auf Erläuterung der Gesamtroute
- 🚶 an Bahnhöfen als Ein- und Ausstiegspunkten: analoge Image- und Infoelemente mit Fokus auf Erläuterung der Gesamtroute

Streckenverlauf der Themenroute

- Routenführung 2027

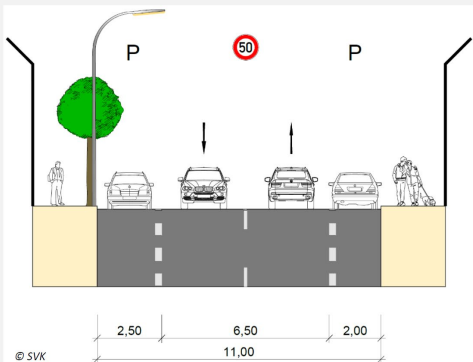
Sonstiges

- Knotenpunktnetz
- Verbindungsachsen in die umliegenden Ballungszentren
- Tagebauseen
- Wohngebiete
- Gewerbe- und Industriegebiete
- Städte und Gemeinden
- Grenze des Untersuchungsraums



Orte der Inszenierung: 1 – Brainergy Park; 2 – Bahnhof Linnich; 3 – ehem. Förderturm „Schacht 3“; 4 – Bahnhof Erkelenz; 5 – Orte der Zukunft (Neu-Immerath, Neu-Borschenich, Neu-Beverath, Neu-Westrich); 6 – erhaltene Dörfer (Kuckum, Ober- & Unterwesslich, Keyenberg); 7 – Aussichtspunkt Hochneukirch; 8 – Dokumentationszentrum Garzweiler; 9 – Innovation Tower; 10 – Aussichtsplattform am Weg 100; 11 – Bahnhof Jüchen; 12 – Gustorfer Mühle; 13 – Kraftwerk Frimmersdorf; 14 – Bahnhof Frimmersdorf; 15 – Peringsmaar; 16 – Alt Kaster & Kasterer See; 17 – Bahnhof Bedburg; 18 – Speedway & Ert; 19 – Besucherzentrum terranova; 20 – Zukunftsterrassen Elsdorf; 21 – Rheinwassertransportleitung; 22 – LVR-Amt für Bodendenkmalpflege; 23 – Besucherzentrum Sophienhöhe; 24 – Sophienhöhe; 25 – Seeverbindung; 26 – Bahnhof Selgersdorf; 27 – Aussichtspunkt Schophoven; 28 – Aussichtspunkt Kirchberg; 29 – Aussichtspunkt Schaufelradbagger; 30 – Aussichtspunkt Gedächtniskapelle; 31 – Besucherzentrum Inden; 32 – Kraftwerk Weisweiler; 33 – Blausteinsee; 34 – Bergmannshaus & Museum; 35 – Bahnhof Jülich; 36 – Niers-Quelle

Querschnitt Bestand



Querschnitt Planung

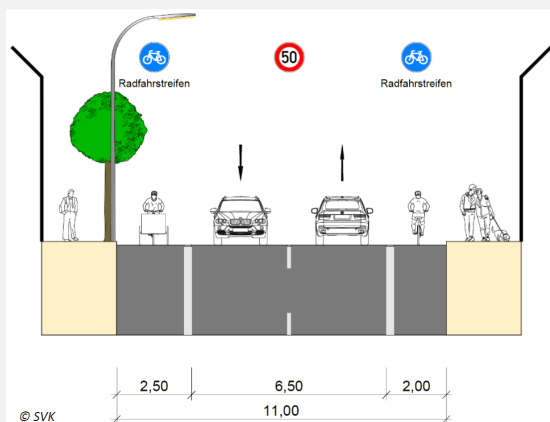


Abbildung 15: Themenradroute Rheinisches Revier
(Quelle: BTE/SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)



Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

7 Umsetzungsschritte



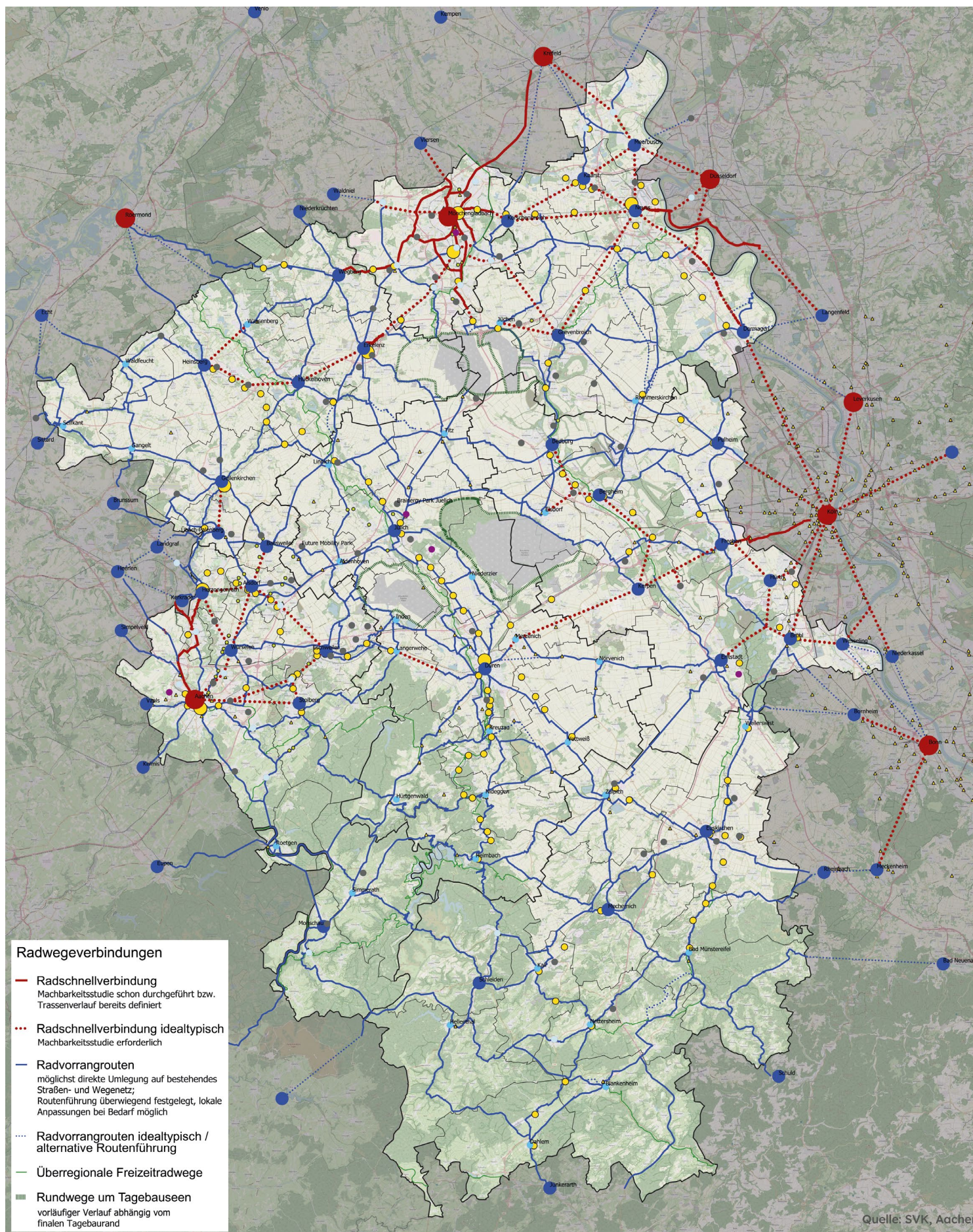


Abbildung 16: Netzplan (Quelle: SVK Aachen)



Die wesentlichen Inhalte des Projektzeitraums 2023 bis 2025 waren:

- Erarbeitung der fünf Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen,
- Erarbeitung der touristischen Themenroute,
- Ausarbeitung von Radvorrangrouten im Kreis Euskirchen,
- Erarbeitung einer ersten Realisierungsstrategie inklusive Prioritätensetzung für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten,
- Erarbeitung der Realisierungsprozesse zur schnellstmöglichen Realisierung der Radverkehrsanlagen,
- Definition eines Förderverfahrens zur schnellstmöglichen Bereitstellung höchstmöglicher Fördersätze.

Basierend auf diesen Arbeiten stehen für die Periode 2026 – 2029 neben der Erarbeitung einer Realisierungssystematik primär der Bau/die Markierung der Radverkehrsinfrastruktur im Fokus der Arbeiten.

Verantwortlichkeiten, Akteursebene und Förderung

Ziel der Bundesregierung und des Landes Nordrhein-Westfalen ist es mit dem Rheinischen Revier u.a. eine Modellregion für nachhaltige Mobilität zu gestalten und diese systematisch, standardisiert und stringent zum Jahr 2040 umzusetzen.

Zur Umsetzung dieser Zielsetzung wurde durch den Deutschen Bundestag aufgrund des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen vom 14. August 2020 ein Sondervermögen bereitgestellt. Darüber hinaus stehen seitens des Landes Nordrhein-Westfalen ebenfalls Fördermittel zur Realisierung der Radverkehrsinfrastruktur auf Grundlage der Förderrichtlinien Nahmobilität zur Verfügung.

Neben diesen finanziellen Rahmenbedingungen bedürfen ebenfalls planerische Komponenten einer Berücksichtigung, da das Land Nordrhein-Westfalen aktuell das landesweite Radvorrangnetz und den Bedarfsplan für Radschnellverbindungen erarbeitet.

Zur schnellstmöglichen Umsetzung des angestrebten Transformationsprozesses unter Berücksichtigung möglicher Bindungen durch die Landesprojekte wurde durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler, das MUNV, den Landesbetrieb Straßenbau NRW und das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen eine Realisierungsstrategie erarbeitet, welche

- die schnellstmögliche Realisierung der Achsen im Rheinischen Radverkehrsrevier bis zum Jahr 2040 und
 - die finanzielle Unterstützung der Projekte mit einer höchstmöglichen Förderung
- zum Inhalt hat.

Nach einer intensiven Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde sich darauf verständigt, sowohl die Radschnellverbindungen als auch die Radvorrangrouten – unabhängig von der Baulast – durch die Kommunen des Rheinischen Reviers zu realisieren. Dies hat folgende Vorteile:

- Die Umsetzung aller Netzelemente kann in Anwendung eines rechtssicheren Planungsverfahren sofort beginnen und innerhalb der Förderperiode, d.h., bis zum Jahr 2038 fertiggestellt werden.
- Die Fördersätze für das Rheinische Radverkehrsrevier liegen aufgrund des Sondervermögens des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen mit einer Förderung von 90 % – 97,5 % deutlich über den aktuellen Fördersätzen des Landes Nordrhein-Westfalen. Weiterhin sind neben der Infrastruktur auch Arbeits- und Planungsleistungen Dritter förderfähig.
- Seitens des Zweckverbandes go.Rheinland wurden im Rheinischen Revier die Schwellwerte zum Aufbau von Mobilstationen reduziert. Weiterhin steht den Kommunen ein kostenloses Beratungsangebot zur Verfügung.

Daher wird den Baulastträgern des Rheinischen Radverkehrsreviers eine Umsetzung der Radverkehrsinfrastruktur in Eigeninitiative nahegelegt. Dieser Prozess wird sowohl durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler als auch durch das MUNV größtmöglich unterstützt und begleitet.

Beratung durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

Zur Prozessbeschleunigung der Realisierung des Rheinischen Radverkehrsreviers stellt der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler in enger Abstimmung mit dem Verkehrsministerium das Bindeglied zwischen den Kommunen und der Bezirksregierung als Zuwendungsgeber dar.

Folgende Aufgaben übernimmt der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler:

- Beratung der Kommunen zu geplanten Vorhaben unter in Anspruchnahme der höchstmöglichen Fördersätze,
- Prüfung der Radverkehrsvorhaben hinsichtlich der Relevanz für das Rheinische Radverkehrsrevier,
- Übermittlung des Votums des Zweckverbands LANDFOLGE Garzweiler an das MUNV,
- Koordination gegenüber der Bezirksregierung Köln.

Diese Verfahrensweise trägt ebenfalls zur Beschleunigung der Prozesse im Rheinischen Revier bei.



Verfahren der Förderantragsstellung

Zur Umsetzung des Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes stehen verschiedene Fördermittel zur Verfügung. Neben den Strukturmitteln für das Rheinische Revier gibt es weitere spezifische Programme für den Radverkehr, die sich aus Landes- und Bundesmitteln speisen. Dieses erstellte Handout soll den Gebietskörperschaften im Rheinischen Revier als Handlungsempfehlung zum Abrufen von Strukturwandelmitteln zur Verfügung stehen.

1. Antragsverfahren:

Der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler fungiert als Koordinierungsstelle zur Abstimmung und geordneten Umsetzung der Radinfrastruktur im Rheinischen Radverkehrsrevier. **Antragsentwürfe** sollen zunächst an den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler geschickt werden. Von dort wird dann eine **Empfehlung bzw. Einordnung der Antragseinreichung** erfolgen.

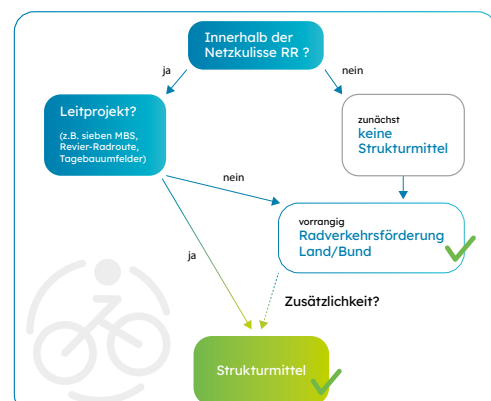


Strukturwandelmittel für die Planung und investive Umsetzung der Radverkehrsprojekte sind bei der Bezirksregierung Köln zu beantragen.

2. Abrufen von Strukturwandelmittel über die Landesrahmenrichtlinie:

Damit ein Projekt durch Strukturwandelmittel gefördert werden kann ist zunächst zu prüfen, ob sich das Vorhaben **innerhalb des Netzplanes des Rheinischen Radverkehrsreviers** befindet.¹ Dies ist z.B. eindeutig der Fall, wenn es sich um eine **Radschnellverbindung** oder eine **Radvorrangroute** innerhalb des Netzplans handelt.

Ist dies der Fall, muss zunächst geprüft werden ob es sich um eines der regionalen **Leitprojekte**² handelt. Falls ja, können Strukturwandelmittel beantragt werden.



Förderhandout (Quelle: TEMA AG/
Rheinisches Radverkehrsrevier)



Blaue Route
Mönchengladbach
(Foto: TEMA AG/
Rheinisches
Radverkehrsrevier)



Bei den weiteren (lokalen) Projekten können Strukturwandelmittel dann gewährt werden, wenn keine anderen Mittel aus den spezifischen Förderprogrammen für den Radverkehr (Bund/Land) zur Verfügung stehen, da im Investitionsgesetz Kohlere Regionen die Zusätzlichkeit gefordert wird. Diese notwendige Zusätzlichkeit ist aber auch gegeben, wenn bestehende Förderprogramme überzeichnet sind, also nicht alle beantragten Vorhaben gefördert werden können. Bei Projekten, die in den Netzplan einzahlen ist daher prinzipiell eine Förderung über Strukturwandelmittel möglich.

Förderbedingungen der Landesrahmenrichtlinie

Zuwendungsfähig sind

- unrentierliche Ausgaben für Investitionen
- im Zusammenhang mit der Hauptmaßnahme: Ausgaben für Planung, Beratung und Projektsteuerung einschließlich vorbereitender Machbarkeitsstudien

Antragsberechtigt sind

- **Gemeinden/Gemeindeverbände** (sowie juristische Personen in deren Hand)
- **rechtlich selbstständige Gesellschaften und Einrichtungen des Landes NRW** (ausgenommen Landesbetriebe)
- **sonstige juristische Personen** (bei Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe)

Notwendig sind

- **Regionalsiegel** der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (bereits für das Gesamtprogramm „Rheinisches Radverkehrsrevier“ erteilt)
- **Zusätzlichkeit** (vorhabenbezogen, im Antrag begründet)

Förderquote:

- grundsätzlich **bis 90 %**
- **90 – 100 %** bei Gemeinden oder Gemeindeverbänden je nach Haushaltslage und Arbeitslosenquote
- nur in Einzelfällen **bis 100 %** bei überwiegendem Landesinteresse (nach LHO)

Ausführliche Informationen erhalten Sie unter:

<https://www.wirtschaft.nrw/strukturwandel-im-rheinischen-revier>

¹ Dieser Netzplan wurde im Dezember 2021 vom Aufsichtsrat der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR) beschlossen

² Als Leitprojekte gelten beispielsweise die Korridore der Machbarkeitsstudien innerhalb des Projekts Rheinisches Radverkehrsrevier, die Revier-Radroute und die Tagebaumfelder.

Umsetzung der Radverbindungen

Definition von Standards

Die Mitglieder der Steuerungsgruppen entschieden sich einvernehmlich, die in den „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)“ Ausgabe 2021 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definierten Standards für die Radvorrangrouten im Rheinischen Radverkehrsrevier anzuwenden. Ergänzend hierzu finden die im Kapitel 5 dargestellten Standards Anwendung.

Die touristische Themenroute hat das Ziel zukünftig der ADFC **** Kategorie zu entsprechen, daher wird auch zukünftig eine hohe touristische Nachfrage erwartet. Vor diesem Hintergrund wurde die touristische Themenroute ebenfalls im Standard von Radvorrangrouten erarbeitet. Darüber hinaus wurden für Streckenabschnitte, die ausschließlich eine touristische Zielgruppe erwarten lassen, die ergänzenden Qualitätsstandards zu Teilen spezifiziert. Diese beinhalten:

- Grundsätzliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr im unmittelbaren Umfeld der drei Seen.
- Die Beleuchtung erfolgt situativ in Abhängigkeit vom Umfeld.
- Winterdienst ist nicht zwingend notwendig.
- Die Oberfläche kann in Abhängigkeit von Umfeld und lokalen Rahmenbedingungen ebenfalls als wassergebundene Decke ausgeführt werden.

Erarbeitung einer Realisierungsstrategie für Radvorrangrouten

Das Netz der Radvorrangrouten umfasst eine Gesamtlänge von mehr als 2.000 km. Die anstehenden Arbeiten umfassen in der Regel

- den Neubau von hochwertigen Radverkehrsanlagen und
- den qualitativ hochwertigen Ausbau von existenten Radverkehrsanlagen.

Im Hinblick auf den angestrebten Transformationsprozess bedürfen diese Arbeiten einer Systematisierung und der Erarbeitung einer Realisierungsstrategie. Folgende Aspekte finden hierbei Berücksichtigung:

- die Schulwegsicherung und die Sicherung von existenten Gefahrenstellen haben höchste Priorität,
- Netzlücken sollen prioritär geschlossen werden, um sicher befahrbare durchgängige Achsen zu gewähren,
- im Rheinischen Revier werden eine Vielzahl von neuen Wohngebieten und Arbeitsplätzen entstehen, zwangsläufig orientieren sich die Bürgerinnen und Bürger bei Wohnort- bzw. Arbeitsplatzwechsel in der Mobilität neu und haben eine hohe Sensibilität für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Daher müssen vor der Fertigstellung der neuen Wohn- und Gewerbegebiete die multimodalen Wegeketten im Umweltverbund fertig gestellt sein, um diesen Mobilitätswechsel zu ermöglichen. Gleichzeitig impliziert dies einen Standortvorteil für Unternehmen im Rheinischen Revier.



Foto: Radvorrangroute in Aachen-Brand
(TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)



In Umsetzung dieser Ziele wurde innerhalb des Projekts ein erster Entwurf für ein Stufenkonzept zur sukzessiven Umsetzung der Radvorrangrouten im Rheinischen Radverkehrsrevier erarbeitet.

Auf Basis dieses Erstentwurfs erfolgte im Rahmen der Steuerungsgruppensitzungen eine erste Prüfung und Weitentwicklung, indem

- Bindung und Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Projekten formuliert wurden und
- Im Hinblick auf eine systematische und strukturierte Realisierung ein erster Entwurf zur Prioritätensetzung und Zeitreihung der Radvorrangrouten im Rheinischen Radverkehrsrevier diskutiert wurde.

Diese Arbeiten bedürfen zukünftig in enger Zusammenarbeit mit allen Kommunen und Baulastträgern einer weiteren Präzisierung, Vertiefung und kontinuierlichen Fortschreibung. Letztendlich müssen diese Arbeiten in einer regionalen Umsetzungsstrategie zur strukturierten Realisierung des Rheinischen Radverkehrsreviers münden.



Steuerungsgruppe 2025 (Foto: SVK)



Speedway :terra nova
(Foto: TEMA AG/Rheinisches
Radverkehrsrevier)

Realisierung der Radverbindungen

Auf Grundlage der o.a. Prozesssteuerung sind die Teilabschnitte der Radvorrangrouten/der Themenroute in eine Prioritätenreihung zu setzen und möglichst lange Bauabschnitte unter Anwendung von gemeinsamen Standards baureif zu planen und zeitnah umzusetzen. In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass die erarbeiteten Planungsprioritäten nicht zwingend die Realisierungsprioritäten sind, da Synergien mit anderen Baumaßnahmen und Projekten genutzt werden müssen.

Die Machbarkeitsstudien der Radschnellverbindungen sind ebenfalls in diese Realisierungsstrategie zu integrieren, indem jeder einzelne Teilabschnitt der Machbarkeitsstudien daraufhin überprüft wird, inwieweit

- Teilstücke schon heute realisiert werden können und
- Streckenabschnitte mittels einer ergänzenden, vertieften Planung zur rechtssicheren Realisierung ertüchtigt werden.

Diese Arbeitsweise schafft die Grundlage die Radschnellverbindungen sukzessive fertigzustellen. Wie bereits in den letzten fünf Jahren erfolgreich praktiziert, müssen auch diese Arbeiten im Konsens zwischen allen Partnerinnen und Partnern erfolgen.

Schaffung organisatorischer Voraussetzungen

Nachdem in den letzten fünf Jahren der Arbeitsphasen 1 und 2 umfangreiche strukturelle und konzeptionelle Arbeiten erfolgt sind, befindet sich in den kommenden Jahren die Realisierung der Einzelmaßnahmen des Rheinischen Radverkehrsrevier im Fokus. Hierzu stehen schon heute umfangreiche Finanzmittel zu Verfügung. Zusätzlich wird eine Realisierung seitens des Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler unterstützt.

Im Rahmen der Umsetzung kommt allen beteiligten Baulastträgern zukünftig eine zentrale Aufgabe zu. Vor diesem Hintergrund bedarf es einer individuellen Aufgabendiskussion bzw. Definition der Verantwortlichkeiten, so dass für die nun anstehende Realisierungsphase ausreichend Personalkapazitäten zur Verfügung stehen.

Radweg außerorts
in Meerbusch (Foto:
TEMA AG/Rheinisches
Radverkehrsrevier)





Rheinisches
**Radverkehrs
Revier**

8 **Ausblick**



Im Rahmen der nun anstehenden dritten Arbeitsphase stehen folgende Arbeitsschritte im Fokus:

- Innerhalb des gesamten Rheinischen Radverkehrsreviers müssen alle Projekte mit einer verkehrserzeugenden Wirkung systematisch identifiziert und im Hinblick auf eine Realisierungsstrategie strukturiert auf eine Zeitachse gesetzt werden.
- In Analogie zu anderen Regionen, wie bspw. Utrecht, ist es zielführend verkehrsrelevante Projekte und die Planungen von neuen Wohn-, Gewerbe- und Freizeitgebiete zu einem Gesamtrealisierungskonzept des Rheinischen Reviers zu vereinen.
- Neubaumaßnahmen innerhalb des Rheinischen Radverkehrsreviers sollten den Standards der nachhaltigen Mobilität entsprechen. Hierbei ist es sinnvoll bereits in frühzeitigen Planungs- und Genehmigungsprozessen auf Standards hinsichtlich der Erschließung im Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, multimodale Schnittstellen) hinzuwirken.
- Der Netzplan des Rheinischen Radverkehrsreviers muss mit dem sich in Aufstellung befindlichen Bedarfsplan für Radschnellverbindungen sowie dem landesweiten Radvorrangnetz des Landes Nordrhein-Westfalen in Einklang gebracht werden.
- Die Maßnahmen des Rheinischen Radverkehrsreviers müssen in realistisch umsetzbare Einzelprojekte überführt und schrittweise einer Umsetzung zugeführt werden.
- Politische Beschlüsse zur Umsetzung der Einzelmaßnahmen müssen getroffen werden.
- Es empfiehlt sich etablierte Arbeitsstrukturen, wie z.B. die Steuerungsgruppe des Rheinischen Radverkehrsreviers und Arbeitsgremien innerhalb der Landkreise weiter zu nutzen.

Radvorrangroute Aachen
(Foto: TEMA AG/Rheinisches
Radverkehrsrevier)





Abbildungsverzeichnis

Jahreskonferenz 2024 (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	4
Foto: MUNV / Mark Hermenau	5
Foto: Tomas Rodriguez	6
Foto: Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler	7
Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier	8
Abbildung 1: Multimodalität (Grafik: SVK)	10
Mönchengladbach Nordpark (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	11
Abbildung 2: Planungssystematik Radverkehrsnetz (Grafik: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)	13
Abbildung 3: Vereinfachter Netzplan Radverkehrsrevier (Grafik: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	14
Foto: go.Rheinland/ Smilla Dankert	15
Mönchengladbach Nordpark (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	16
Podiumsdiskussion bei der Jahreskonferenz 2025 (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	18
Jahreskonferenz 2025 (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	18
Workshop zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Neuss – Mönchengladbach 2024 (Foto: SVK)	19
Workshop zur Machbarkeitsstudie Frechen – Düren – Aachen (Foto: Planersocietät Frehn Steinberg)	19
Videokonferenz (Screenshot: SVK)	19
Speedway :terra nova (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	20
Knotennetzpunkt (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	21
Abbildung 4: Qualitätsstandards (Grafik: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)	22
Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier	23
Abbildung 5: Erlass NRW (Quelle: MUNV)	24
K16 Schutzstreifen außerorts (Foto: Kreis Düren)	24
Abbildung 6: Erlass NRW (Quelle: MUNV)	25
K16 Schutzstreifen außerorts bei Markierungsarbeiten (Foto: Kreis Düren)	25
Radschnellverbindung Neuss (Foto: Stadt Neuss)	26
Abbildung 7: Studienübersicht (Grafik: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)	28
Foto: Andreas Baum/Rhein-Kreis Neuss	28
Abbildung 8: Machbarkeitsstudie Neuss – Mönchengladbach (Quelle: SVK)	29
Grafiken: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier	30
Abbildung 9: Knotenpunktplanung (Quelle: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)	31

Abbildung 10: Studie Heinsberg – Mönchengladbach (Quelle: Fischer Teamplan/Rheinisches Radverkehrsrevier)	32
Visualisierung Radschnellverbindung (Quelle: Fischer Teamplan/Rheinisches Radverkehrsrevier)	32
Foto: Kreis Heinsberg	33
Foto: Stadt Mönchengladbach	34
Abbildung 11: Studie Mönchengladbach – Grevenbroich (Quelle: Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH/Rheinisches Radverkehrsrevier)	35
Kreuzungsfreie Querung Würselen (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	36
Foto: Katharina Heger, StädteRegion Aachen	37
Abbildung 12: Detailliertere Ausplanungen (Quelle: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)	38
Abbildung 13: Studie Aachen – Baesweiler (Quelle: SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)	39
Abbildung 14: Studie Frechen – Düren – Aachen (Quelle: Planungsbüro ViA/Rheinisches Radverkehrsrevier)	40
Foto: Rhein-Erft-Kreis	40
Foto: Ralph Sondermann	41
Grafiken: Planungsbüro ViA	42
Foto: Kreis Euskirchen/R. Sondermann	43
Grafiken S.44/45 (Quelle: Fischer Teamplan/Rheinisches Radverkehrsrevier)	44
RurUfer Radweg, Foto: Dennis Stratmann, Grünmetropole e.V.	46
Foto: Jenni Prucha	47
Abbildung 15: Themenradroute Rheinisches Revier (Quelle: BTE/SVK/Rheinisches Radverkehrsrevier)	48
Mobilstation Bahnhof Rommerskirchen (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	49
Abbildung 16: Netzplan (Quelle: SVK Aachen)	50
Förderhandout (Quelle: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	52
Blaue Route Mönchengladbach (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	53
Foto: Radvorrangroute in Aachen-Brand (TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	54
Speedway :terra nova (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	55
Steuerungsgruppe 2025 (Foto: SVK)	55
Radweg außerorts in Meerbusch (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	56
Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier	57
Radvorrangroute Aachen (Foto: TEMA AG/Rheinisches Radverkehrsrevier)	58

Partner:



Kontakt

LANDFOLGE
GARZWEILER
ZWECKVERBAND

In Kuckum 68a
41812 Erkelenz

Tel. 02164 70366-0
info@landfolge.de

www.radverkehrsrevier.de



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Gefördert durch:

Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen



RHEINISCHES
REVIER