

Chartbericht Stand 27. Oktober 2025

# Machbarkeitsstudie Themenradroute im Rheinischen Braunkohlerevier



# Inhaltsverzeichnis

Inhalt		Seite
1	<b>Projektansatz, Zielvorstellung und Vorgehen</b> 1.1 Aufgabe und Methodik   inkl. Abstimmung/Beteiligung	
2	<b>Analyse und Entwicklungspotenziale</b> 2.1 Rahmenbedingungen 2.2 Nutzendenpotenziale 2.3 Qualitäts- und Angebotsanforderungen 2.4 Landschaftliche Attraktivität und (touristisches) Freizeit-Angebot 2.5 Zielgruppen im Kerngebiet	
3	<b>Konzept Themenradroute</b> 3.1 Zielvorstellung und Anforderungen 3.2 Definition des Untersuchungsgebiets 3.3 Routenverlauf mit Anknüpfungspunkten an angrenzende Ballungs- und Einzugsgebiete 3.4 Anknüpfungspunkte Bahnstrecken und Bahnhöfe als Portale 3.5 Allgemeine Kriterien für die Radwegeinfrastruktur 3.6 Definition von touristischen Qualitätskriterien	
4	<b>Storytelling-Ansatz</b> 4.1 Metastory und Narrative 4.2 Erlebnisstationen und Elemente 4.3 Übersicht Inszenierung-Baukasten	

# Inhaltsverzeichnis

Inhalt		Seite
5	<b>Bestandsaufnahme und -analyse</b> 5.1 Analyse der Trasse 5.2 Inszenierungsstandorte 2027 5.3 Inszenierungsstandorte 2035	
6	<b>Maßnahmenkataster</b> <b>6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur</b> 6.1.1 Strecken 6.1.2 Knotenpunkt <b>6.2 Maßnahmen Wegweisung</b> <b>6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte</b> <b>6.4 Maßnahmen Infrastruktur &amp; Service</b> <b>6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines touristischen Angebotes</b> 6.5.1 Organisation 6.5.2 Interne Kommunikation 6.5.3 Namensgebung 6.5.4 Ausarbeitung der Story inkl. Gestaltungslinie 6.5.5 Anbindung Leistungsträger 6.5.6 Maßnahme Angebots- und Vertriebsentwicklung	
7	<b>Realisierungsstrategie</b>	

# 1. Projektansatz, Zielstellung und Vorgehen

## 1.1 Aufgabe und Methodik

### Aufgabe und Ziel

Im Rahmen der Projektentwicklung soll eine Machbarkeitsstudie für eine Themenradroute erstellt werden, die die drei Tagebaue im Rheinischen Revier sowie die Tagebaurundwege um die entstehenden Seen miteinander verknüpft. Ziel ist die Schaffung einer durchgängigen, qualitativ hochwertigen Radverbindung, die Kreise, Städte und Gemeinden innerhalb der Region verbindet und zugleich eine attraktive Anbindung an umliegende Ballungsräume ermöglicht – sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr.

Zentrale Grundlage bildet dabei die Prüfung und Integration bestehender Wegestrukturen sowie die Einbindung der Planungen der Tagebauumfeldverbünde Indeland, Neuland Hambach und LANDFOLGE Garzweiler. Diese gilt es in ein stimmiges Gesamtkonzept zu überführen. Ergänzend sollen infrastrukturelle Qualitätsstandards berücksichtigt werden, die in enger Abstimmung mit der Steuerungsgruppe Rheinisches Radverkehrsrevier definiert und durch die Kriterien des ADFC ergänzt werden, um eine hohe Aufenthalts- und Erlebnisqualität sicherzustellen.

Parallel zur technischen Machbarkeitsprüfung steht die inhaltliche Profilierung der Route im Fokus. Dabei soll ein thematischer Rahmen entwickelt werden, der zentrale Projekte, Entwicklungen und Schwerpunkte des Strukturwandels im Rheinischen Revier sichtbar macht. Entlang der Strecke sind sogenannte Inszenierungsstandorte zu identifizieren, die den Wandel der Region erlebbar machen und zur Stärkung der regionalen Identität beitragen.



©Rainer Gottwald, Radregion Rheinland e.V.

# 1. Projektansatz, Zielstellung und Vorgehen

## 1.1 Aufgabe und Methodik

### Projektentwicklung und Partizipation

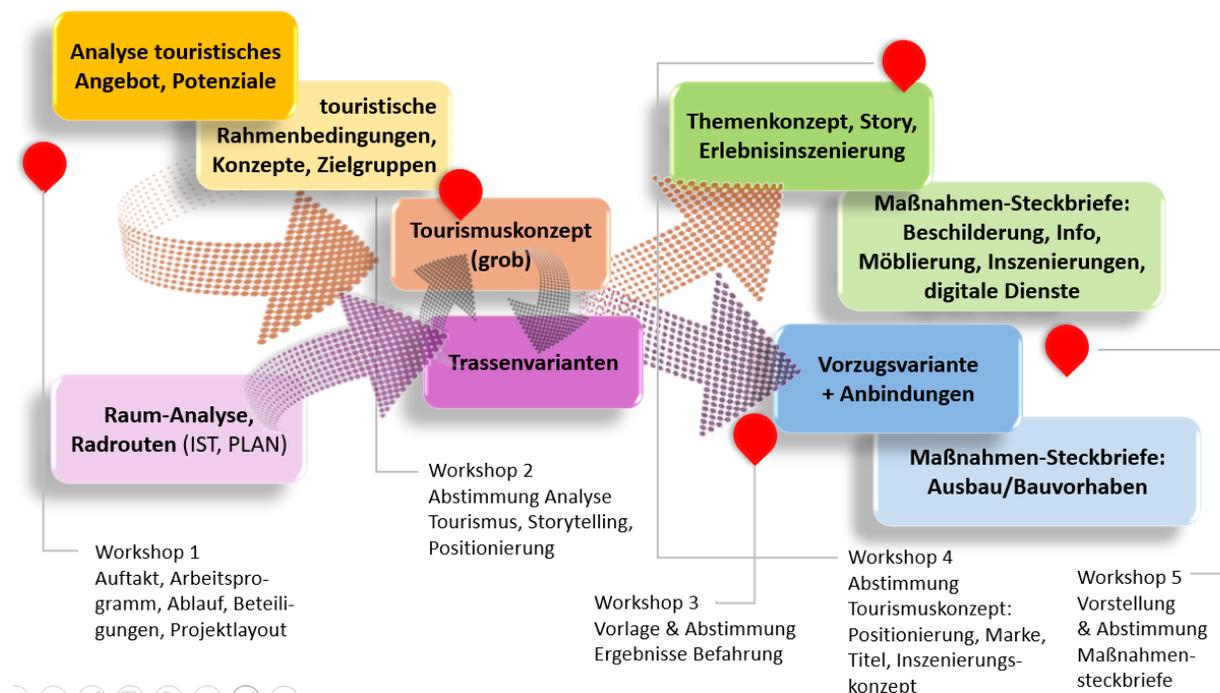
Erfolgreiche Projekte entstehen im Dialog. Durch eine integrative Projektentwicklung, die auf Transparenz, Beteiligung und gemeinsame Verantwortung setzt, werden Lösungen geschaffen, die den Bedürfnissen aller Beteiligten gerecht werden.

Insbesondere die Entwicklung eines Themenradwegs lebt vom Miteinander. Von der ersten Idee bis zur Umsetzung ist die Einbindung lokaler Akteur\*innen, Gemeinden und Interessengruppen entscheidend. Durch transparente Prozesse und aktive Mitgestaltung entsteht nicht nur eine attraktive Radroute, sondern auch ein gemeinschaftlich getragenes Projekt, das regionale Identität und nachhaltige Mobilität fördert.

Im Rahmen projektbegleitender Austauschformate wurden je nach Themenfokus folgende Akteure eingebunden: Vertretende der drei Tagebaumfeldinitiativen, der Steuerungsgruppe Rheinisches Radverkehrsrevier, aus dem Kompetenznetzwerk Tourismus im Rheinischen Revier und der regionalen und lokalen Tourismusorganisationen sowie vom

Landesverband Tourismus NRW e.V., RWE Power GmbH, Landschaftsverband Rheinland.

### Projektlayout, Vorgehen und Abstimmungen



# 1. Projektansatz, Zielstellung und Vorgehen

## 1.1 Aufgabe und Methodik

### Arbeitsschritte und Abstimmungstermine



**Ziel:**  
„Themenradroute  
im Rheinischen  
Revier“

**Workshop 01. Juli mit Lenkungsgruppe  
und Tourismuszuständigen:**  
Endabstimmung Storytelling und  
Inszenierungskonzept, Festlegung zu  
notwendigen Maßnahmen

**Auftakt-Workshop  
07. Februar:**  
Abstimmung  
Arbeitsprogramm,  
Zeitplan, Beteiligungen

**Recherche und Sichtung  
Konzepte und Planungen**

**Befahrung der Strecke diverse  
Abstimmungsgespräche  
zwischen Landfolge  
Garzweiler, BTE und SVK**



**Abstimmungen 08. April / 22. Mai  
mit der Steuerungsgruppe  
Rheinisches Radverkehrsrevier:**  
Trassenführung,  
Inszenierungsstandorte und  
Qualitätskriterien

**Workshop 27. März mit Lenkungsgruppe & Tourismuszuständigen:**  
Abstimmung Analyse und Konzept zum Storytelling, Entwicklung von  
Inszenierungsstandorten und Diskussion zum Routenverlauf

**Abschlusspräsentation  
30. September: finale  
Abstimmung der Ergebnisse**



## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.1 Rahmenbedingungen

#### **Rheinisches Revier - Raum mit besonderen Rahmenbedingungen**

Das Rheinische Revier – gelegen im Westen Nordrhein-Westfalens zwischen Aachen, Köln und Mönchengladbach – steht derzeit vor einem tiefgreifenden Strukturwandel. Über Jahrzehnte war die Region durch den Braunkohleabbau geprägt. Mit dem politisch beschlossenen Kohleausstieg bis 2030 vollzieht sich nun ein umfassender Transformationsprozess, der weitreichende Veränderungen für Landschaft, Infrastruktur, Wirtschaft und Gesellschaft mit sich bringt.

Der Tagebau hat die Landschaft des Rheinischen Reviers massiv verändert – mit riesigen Gruben, Abraumhalden und künstlich geschaffenen Wasserläufen. Im Laufe der Zeit wurden rekultivierte Landschaften entwickelt und es entstehen Chancen zur landschaftlichen Neugestaltung. Unter anderem werden aus den Tagebau-Restlöcher künftig große Seen, Naturräume und Wälder neu geschaffen oder erweitert.

Themen wie Biodiversität, Digitalisierung erreichen einen Aufschwung und es eröffnen sich Möglichkeiten, ehemals rein industrielle Flächen in lebenswerte und ökologische Lebensräume zu transformieren, alte Kraftwerksstandorte werden in Industrie- und Innovationsstandorte umgewandelt. Statt fossiler Energieerzeugung rückt der Aufbau von erneuerbaren Energien (Wind, Solar, Wasserstoff) in den Vordergrund und digitale Technologien sind im Rheinischen Revier ein wichtiger Pfeiler auf dem Weg zur klimaneutralen Industrie.

Mit dem Wandel geht eine grundlegende Erneuerung der Verkehrs- und Energieinfrastruktur einher. Neue Bahnverbindungen und hochwertige Radwegenetze entstehen, bessere Anbindungen an urbane Zentren werden in den Fokus genommen und die Region zukünftig stärken. Ziel ist die Schaffung einer modernen Wirtschafts- und Wissenschaftsregion, die für Einwohnende lebenswert und Gäste interessant ist.

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.1 Rahmenbedingungen

#### **Potenziale für Freizeitwirtschaft und Tourismusedwicklung**

Durch die Neugestaltung der Landschaft ergeben sich neue Potenziale für die Freizeitwirtschaft und die Tourismusedwicklung. Die entstehenden Tagebauseen bieten Möglichkeiten für Wassersport, Naherholung und naturnahen Tourismus. Rad- und Wanderwege durch renaturierte Gebiete locken Besuchende an und ehemalige Industrieanlagen werden zu spannenden Event- und Erlebnisorten und somit nicht nur zum Ziel der angrenzenden Ballungsräume, sondern werden der Region überregionale Bekanntheit verschaffen. Kurzum - der Wandel birgt das Potenzial, das Rheinische Revier als attraktives Reiseziel zu positionieren - fernab des Images einer „Abbauregion“.

Gleichzeitig sind gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen festzustellen. Der Strukturwandel betrifft zehntausende Arbeitsplätze – insbesondere in der Energiebranche und in Zulieferbetrieben. Parallel entstehen jedoch neue Jobs in den Bereichen Energietechnologie, Umwelt, Digitalisierung, Bildung und Freizeit/Tourismus.

Aus- und Weiterbildungsinitiativen begleiten den Wandel, um Menschen in neue Arbeitsfelder zu integrieren. Die Region erhält staatliche Fördermittel in Milliardenhöhe, um den Wandel sozial und wirtschaftlich abzufedern.

#### **Fazit**

Der Strukturwandel im Rheinischen Revier ist mehr als ein ökologischer und ökonomischer Umbau – er ist ein tiefgreifender regionaler Transformationsprozess. Landschaften werden neu gedacht, Infrastruktur modernisiert, und neue Lebensqualitäten entstehen.

Die Herausforderung liegt in der nachhaltigen Umsetzung – ökologisch sinnvoll, sozial gerecht und wirtschaftlich zukunftsfähig.

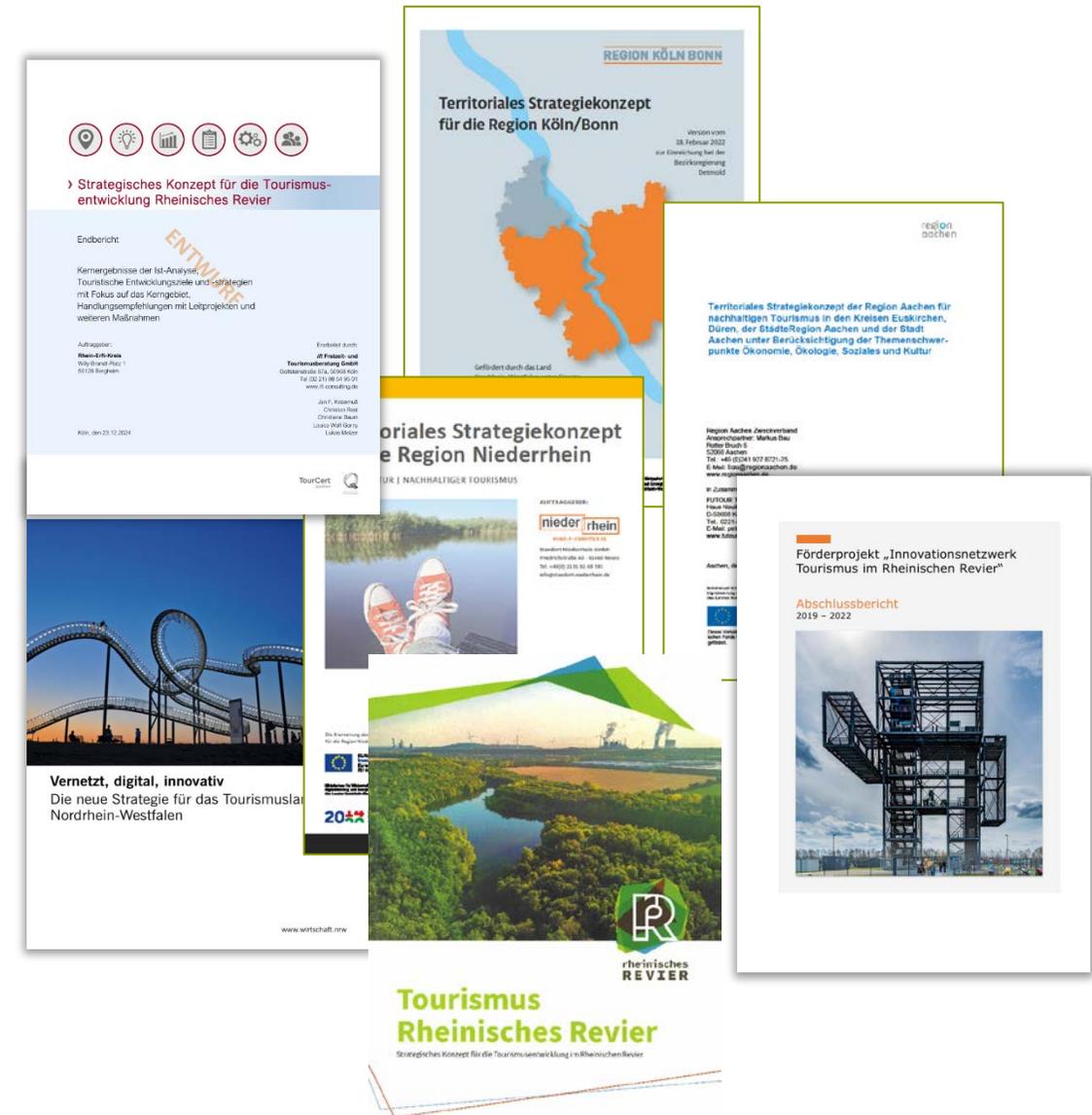
Diese Entwicklungen sollen mit der Themenradroute durch das Rheinische Revier sichtbar gemacht werden - nicht zuletzt, um Wissen zu vermitteln und diesen neuen abwechslungsreichen Raum erleben zu können.

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.1 Rahmenbedingungen

Für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurden u. a. folgende Planungen, Konzepte und Entwicklungen im Rheinischen Revier berücksichtigt

- Rheinisches Radverkehrsrevier
- Strategiekonzept Tourismus im Rheinischen Revier
- Tagebau-Rundwege: Blau-Grünes Band Garzweiler, Hambach Loop, Rundweg am Tagebau Inden
- Übergeordnete touristische Strategien, Grundlagen und Konzepte, z. B. Landesverband Tourismus NRW e. V., Regionalmanagements
- Qualitätskriterien, u. a. der Radregion Rheinland und des ADFC
- Entwicklungen im und am Kraftwerk Frimmersdorf, Archäologischer Kulturlandschaftspark LVR am Tagebau Hambach, usw.
- Entwicklungen im Zusammenhang mit der IBTA



## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.2 Nutzendenpotenziale

#### Radfahren ist Volumenmarkt

Radfahren ist seit vielen Jahren wichtige Freizeitaktivität: 55 % der Deutschen fahren in Urlaub und Freizeit Fahrrad, weitere 34 % fahren sportlich Fahrrad.

- Besonders hohe Nachfrage: Tages- und Halbtagestouren vom Wohn- oder vom Urlaubsort
- Wichtiger Volumenmarkt mit starker Konkurrenz: es gibt sehr gute Qualitäten am Markt  
Konsequenz: Erfolg ist nur mit guter Angebotsqualität + regionalem Profil (Story, Inszenierung) zu erreichen
- Radfahrende sind aktivitätstreu, zielgebietsuntreu und damit aufgeschlossen für neue Angebote und sie entdecken gerne Neues: das spricht für ein neues Angebot im Rheinischen Revier
- Aktuelle Impulse setzen v. a. E-Bikes, Gravel-, Lasten- und Familien-Räder. Für den Themenradweg werden zwar nicht die Gravel-Biker in den Fokus genommen, jedoch sollte mit Blick auf Familien die Barrierefreiheit Berücksichtigung finden.

**5 Mio.**  
**Kurz-Radreisende**  
mit < 3 Übernachtungen  
**7 Mio. Kurz-Radreisen**

**3,6 Mio.**  
**Radreisende**  
mit > 2 Übernachtung  
**5,5 Mio. Radreisen**

**99 Mio.\***  
**Tagesausflüge**  
mit dem Rad  
im Urlaub

**455 Mio.**  
**Tagesausflüge**  
mit dem Rad  
von 36,4 Mio. Ausflugs-  
radfahrenden

\* Wert aus 2018; RA 2024: 10,6 Mio. Menschen haben 2023 im Urlaub das Rad genutzt

© Daten: ADFC-Travelbike: Radreiseanalyse 2024

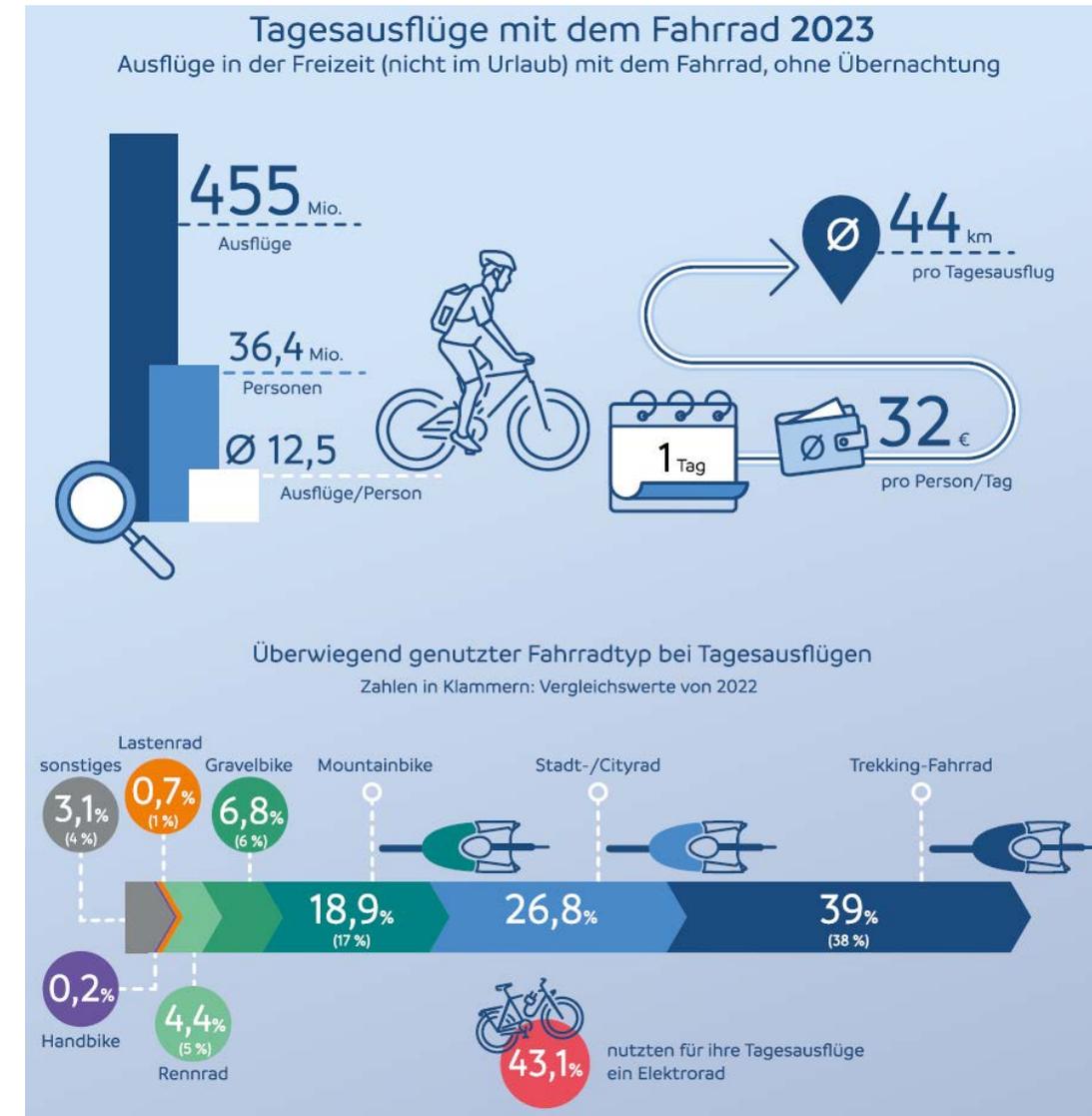
## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.2 Nutzendenpotenziale

#### Tagesausflüge per Rad – stabiles Nachfrageverhalten, hoher Qualitätsanspruch, starker Wettbewerb

Tagesausflüge mit dem Fahrrad erfreuen sich wachsender Beliebtheit – sowohl zur Erholung als auch zur aktiven Freizeitgestaltung. Viele Einwohnende nutzen das Rad, um Natur und Umgebung bewusst zu erleben, kurze Distanzen zurückzulegen oder touristisch attraktive Ziele in der Region zu erkunden. Besonders bei gut ausgebauter Radinfrastruktur und naturnahen Routen steigt die Nachfrage deutlich. Dabei zeigt sich ein Trend zu spontanen, wetterabhängigen Ausflügen, oft am Wochenende. E-Bikes erweitern zudem den Aktionsradius und machen Radtouren für unterschiedliche Altersgruppen attraktiver. Insgesamt gewinnt das Fahrrad zunehmend an Bedeutung als nachhaltiges, gesundes und erlebnisorientiertes Verkehrsmittel für Tagesausflüge.

Die Themenradroute im Rheinischen Revier trägt diesem Trend Rechnung und braucht eine abgestimmte Infrastruktur mit guter Qualität, digitale wie analoge Serviceangebote, eine einladende Gastgeberkultur und eine emotionale Aufladung - etwa durch thematische Erzählungen und Inszenierungsorte.



Quelle: ADFC 2024; Radreiseanalyse 2024

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.2 Nutzendenpotenziale

#### Radfahren im Urlaub – aktive Erholung und neue Perspektiven

Radfahren hat sich in den letzten Jahren zu einer der beliebten Freizeitaktivitäten auch im Urlaub entwickelt. Ob entspanntes Genussradeln entlang idyllischer Flussläufe, sportliche Touren mit dem Gravel- oder Mountainbike oder ausgedehnte Tagesausflüge mit dem E-Bike – das Fahrrad ermöglicht eine aktive, umweltfreundliche und naturnahe Form des Reisens, die individuelle Erholung mit Entdeckungslust verbindet. Gerade im Urlaub bietet das Radfahren die Chance neue Perspektiven auf eine Region zu gewinnen. Die flexible Fortbewegung, das Tempo der Entschleunigung und die Nähe zur Umgebung schaffen ein Reiseerlebnis mit hohem Erinnerungswert.

Für das Rheinische Revier bietet die zukünftige Themenradroute eine große Chance, denn insbesondere Reisende, deren Hauptmotiv ein anderes ist in die Region zu kommen, werden häufig durch gut ausgebaute Radwege mit thematischer Aufbereitung motiviert Tages- oder Halbtagestouren zu unternehmen. Die Aufenthaltsqualität wird erhöht, längere Verweildauern werden gefördert, eine nachhaltige Tourismusedwicklung unterstützt und die regionale Wertschöpfungskette gestärkt.



Quelle: ADFC 2024; Radreiseanalyse 2024

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.2 Nutzendenpotenziale

#### Quellgebiet für das Rheinische Revier

Attraktive Lage mit bevölkerungsreichem Einzugsgebiet - innerhalb eines Radius von

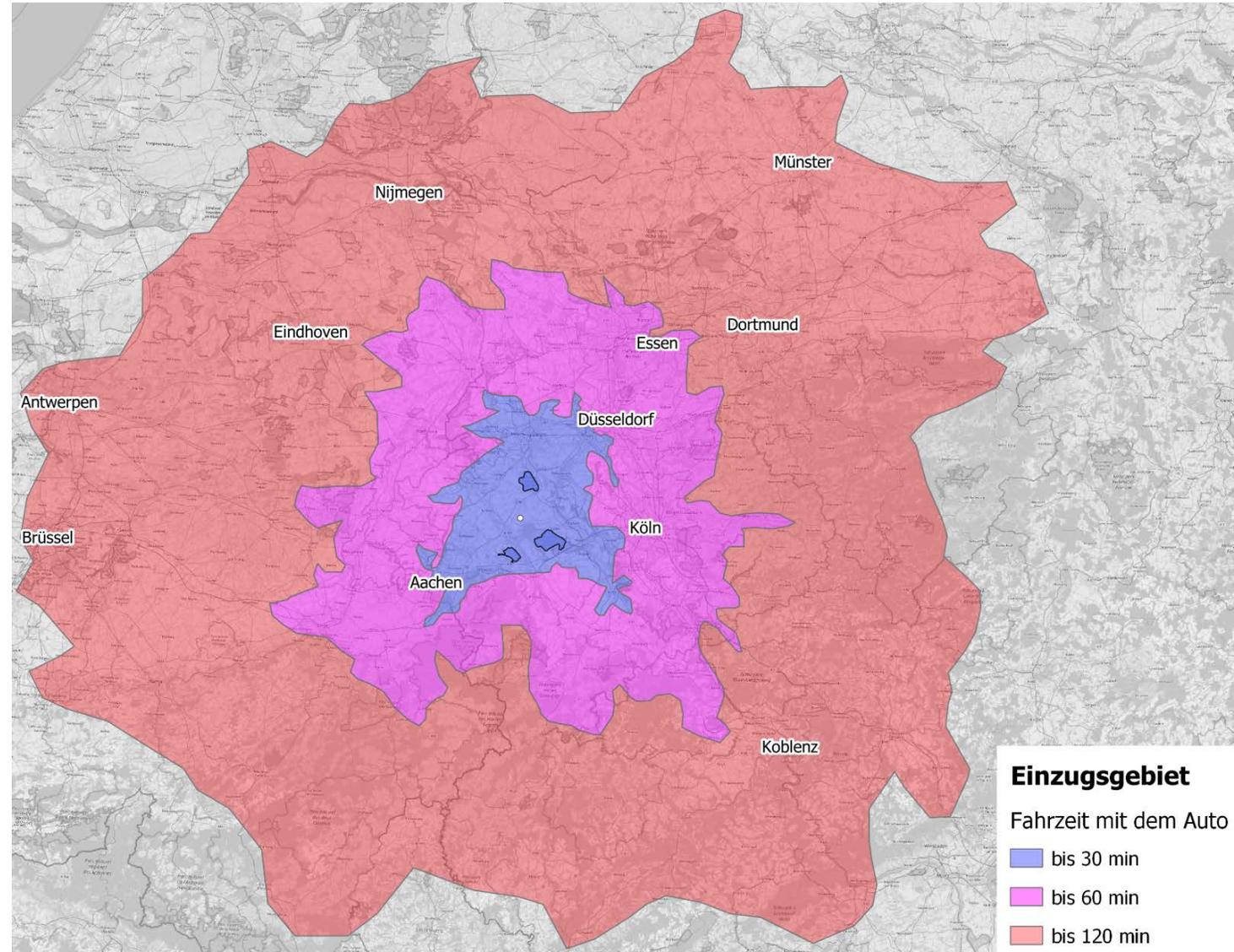
- bis 30 Minuten PKW-Fahrtzeit leben 7 Mio. Menschen
- bis 2 Stunden PKW-Fahrtzeit leben 47 Mio. Menschen
- → hohes Potenzial insbesondere für Tagesgäste, aber auch Übernachtungsreisende

**Tagestourismus** spielt bereits heute eine wichtige Rolle im Rheinischen Revier (110 Mio. Tagesgäste)  
→ aber: ungleiche Verteilung innerhalb der Region

Insgesamt positive Entwicklung bei den Übernachtungs- und Ankunftszahlen

→ aber: nur in Teilen des Kerngebietes, auch weil das Angebot und die Qualität im Gastgewerbe nicht gleich gut verteilt ist

Quelle: „Tourismusstrategie Rheinisches Revier“ (02/2025)



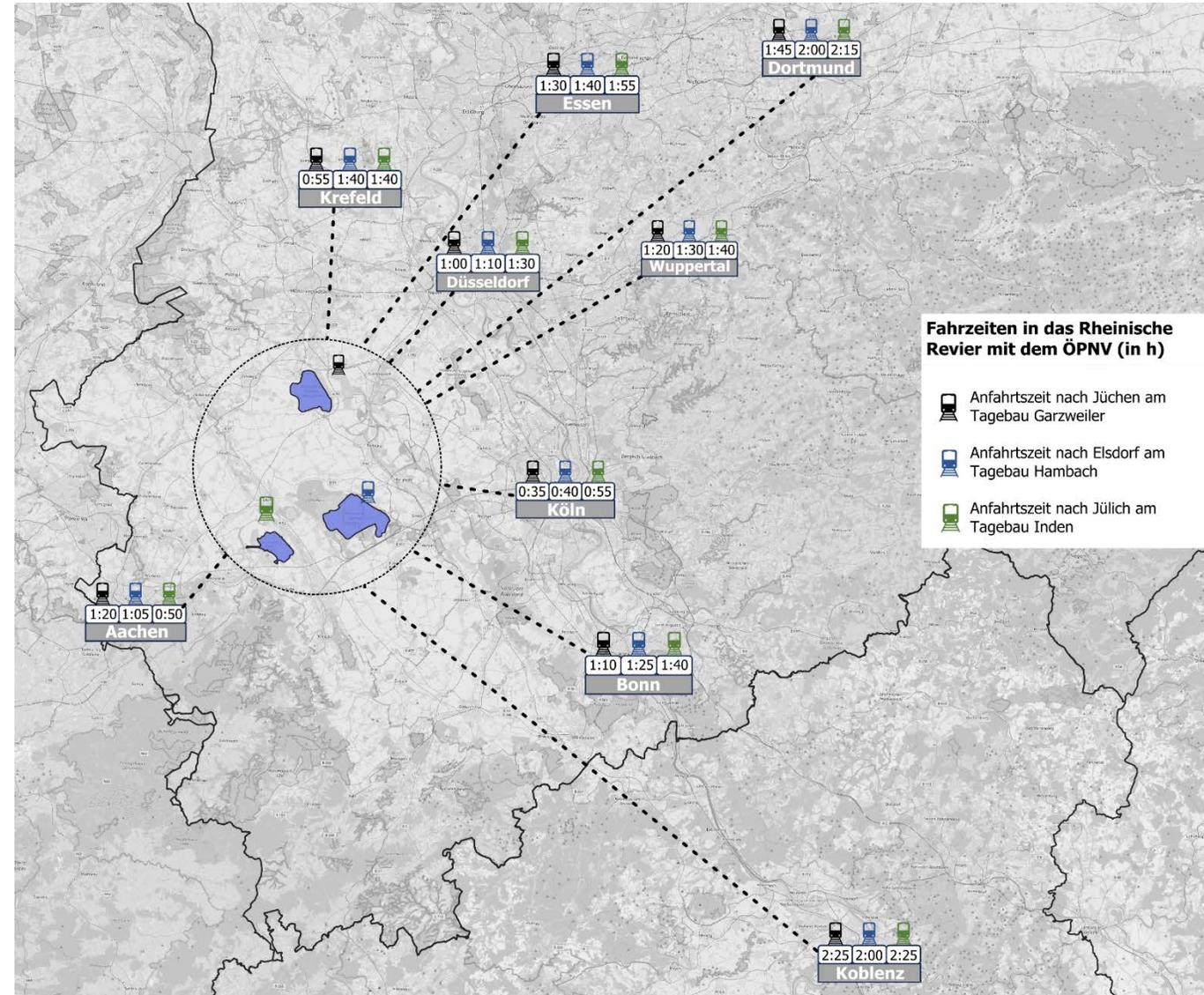
## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.2 Nutzendenpotenziale

#### ÖPNV-Anbindung

Zahlreiche Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet, gute ÖPNV-Anbindung an den Rand der Region u. a. über das Fernbahnnetz (Köln, Düsseldorf, Aachen).

Innerhalb der Region bestehen ausbaufähige ÖPNV-Verbindungen, vgl. Kapitel 6



Quelle: „Tourismusstrategie Rheinisches Revier“ (02/2025)

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.3 Qualitäts- und Angebotsanforderungen

#### Qualitätsanforderungen

Wesentliche Qualitätsanforderungen der Radfahrenden richten sich auf die Qualität der Radwege, Attraktivität der Landschaft und Qualität von Orientierung/ Besucherlenkung.

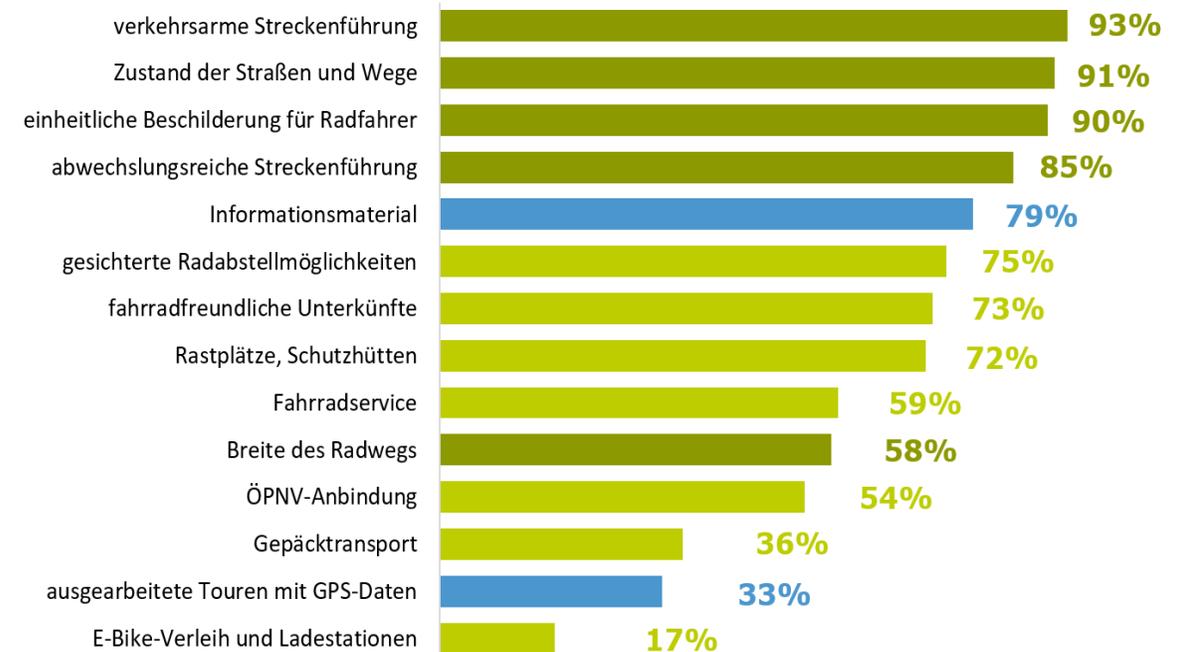
In der Besucherlenkung gewinnen digitale Dienste an Bedeutung: Tourenplaner, Apps, interaktive Karten. Diese sind bislang im Rheinischen Revier vereinzelt verfügbar, sie bieten großes Potenzial für eine zukunftsfähige Besucherinformation und -lenkung.

Knotenpunkte oder digitale Points of View ermöglichen eine intuitive Orientierung und steigern die Aufenthaltsqualität. Im Rheinischen Revier sind erste Strukturen dieser Art bereits vorhanden und bilden eine gute Grundlage für eine gezielte Weiterentwicklung.

Der Klimawandel zwingt zu klimaangepassten Angeboten: Strecken mit Verschattung, Trinkwasserangebote und Nähe zu Gewässern. Dies sind Aspekte, die auch im Rheinischen Revier gezielt aufgegriffen werden können, um den Aufenthalt im öffentlichen Raum unter sich wandelnden klimatischen Bedingungen attraktiv zu machen.

Zunehmende Bedeutung gewinnen Themen/Story und Inszenierungen (s. u.).

#### Qualitätsanforderungen der Radfahrenden



Quelle: Trendscape 2012: Radreise der Deutschen; n=1.023; Mehrfachnennung möglich

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.3 Qualitäts- und Angebotsanforderungen

#### Bedeutung von Themen und Inszenierungen

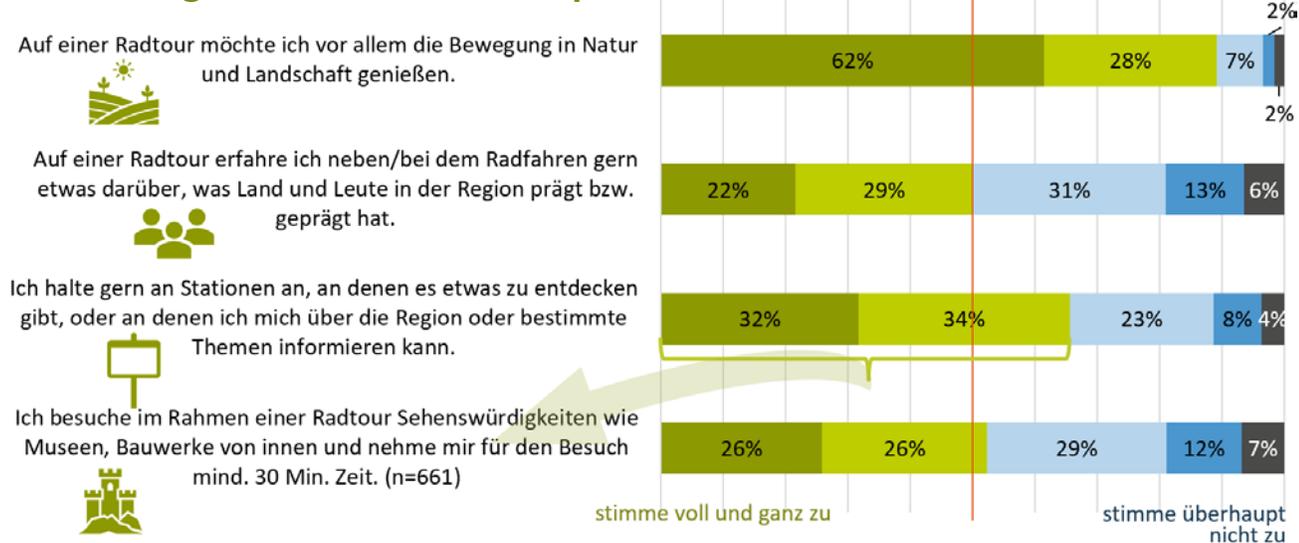
Entscheidendes Merkmal für die Auswahl einer Radregion/-route sind v. a. die Fahrradinfrastruktur und Landschaft. Die Erkundung regionaler Besonderheiten und Geschichten spielen ergänzend eine wichtige Rolle. Bzgl. des Interesses an und der Erfahrungen mit Themenrouten zeigt sich ein hohes bis sehr hohes Interesse in allen Altersklassen.

80% zeigen sich an Themen aus dem Bereich „Natur und Landschaft“, 65% an „Kultur/ Kulturgeschichte“ interessiert und 55% der Befragten zeigte sich interessiert an Orten mit bekannten Ereignissen.

Im Interesse an unterschiedlichen Inszenierungsformen stehen physische/ gebaute Installationen etwas vor digitalen Diensten – ein Mix aus beidem erscheint sinnvoll.

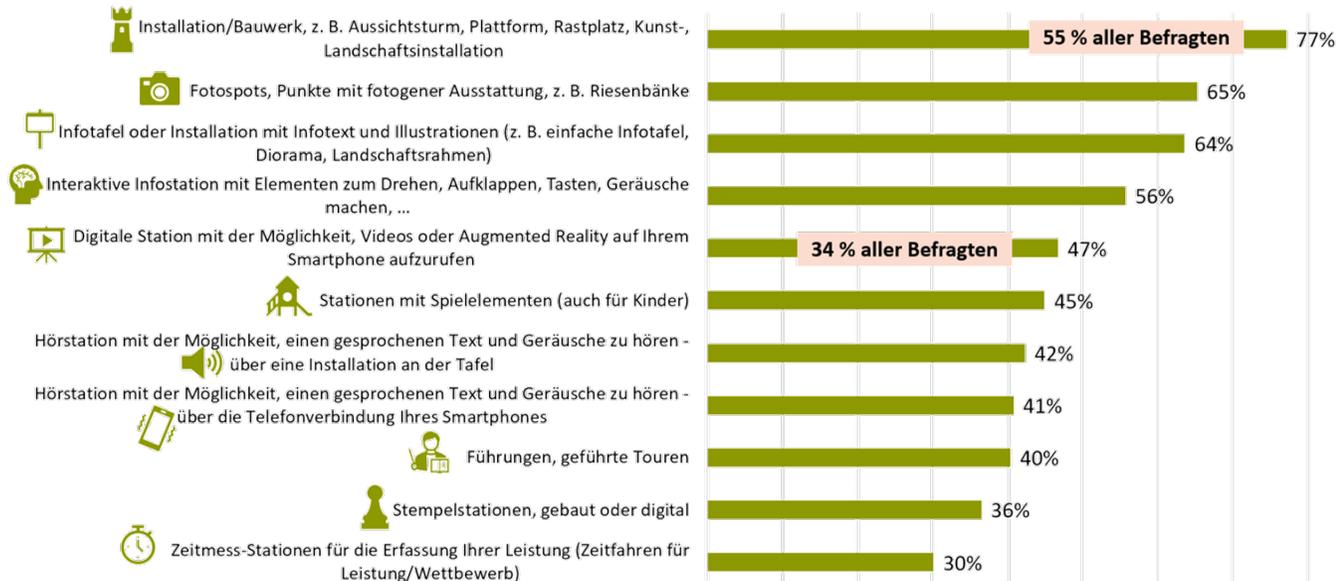
Quelle: BTE, 2025: „Bedeutung von Themen und Inszenierungen im Fahrradtourismus“, Ergebnisse einer im Hinblick auf die Verteilung der Altersgruppen und der Bundesländer bevölkerungsrepräsentative Marktforschung

#### Bedeutung unterschiedlicher Aspekte während der Radtour



#### Interesse an unterschiedlicher Inszenierungsformen

hier: der an Themenrouten interessierten



## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.4 Landschaftliche Attraktivität und (touristisches) Freizeit-Angebot

#### Landschaft im Rheinischen Revier – Wandel, Vielfalt und Potenzial

Die Landschaft des Rheinischen Reviers ist geprägt von einem außergewöhnlichen Wandel und einer großen landschaftlichen Vielfalt, die sowohl durch natürliche Gegebenheiten als auch durch die jahrzehntelange Nutzung als Braunkohle-revier entstanden ist. Diese besondere Dynamik macht die Region heute zu einem spannenden Erlebnisraum mit großem freizeitskulturellem und touristischen Potenzial.

#### Kernraum - Transformation und neue Landschaftsbilder

Im Kernraum, also jenen Gebieten, die derzeit unmittelbar durch die Braunkohletagebaue geprägt werden, steht die Landschaft vor einer tiefgreifenden Neugestaltung. Rekultivierungsflächen, ehemalige Gruben und zukünftige Seen dominieren das Bild. Besonders markant sind die Auenlandschaften, renaturierte Räume mit neuer ökologischer Qualität und das großmaßstäbliche Erleben der Weite –

oftmals eingerahmt durch imposante Landmarken wie Halden oder Kraftwerke. Perspektivisch wird die Flutung der Tagebaue große Seenlandschaften hervorbringen, die langfristig eine hohe Anziehungskraft für Freizeit, Tourismus und Naturerleben entfalten können. Bereits heute lassen sich erste neue Nutzungsmöglichkeiten und gestalterische Visionen ablesen.



© Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.4 Landschaftliche Attraktivität und (touristisches) Freizeit-Angebot

#### Gesamtraum – Vielfalt und gewachsene Kulturlandschaft

Im Gesamtraum des Rheinischen Reviers zeigt sich ein kontrastreiches Landschaftsbild, das vor allem von gewachsenen Strukturen geprägt ist. Die fruchtbaren Bördelandschaften mit ihren offenen Feldern, historischen Dörfern und Höfen, die bereits vor Jahrzehnten in ehemaligen Tagebauen angelegten Seen, renaturierte Flussauen sowie bewaldete Höhenzüge bieten eine abwechslungsreiche Kulisse. Burgen, Schlösser und andere Kulturgüter fügen sich als identitätsstiftende Elemente in die Umgebung ein. Bereits etablierte Naherholungsräume ergänzen das Bild und bilden die Basis für Freizeitnutzung und touristische Entwicklung – besonders im Bereich des naturnahen Rad- und Wandertourismus.

#### Ein Gesamterlebnis im Wandel

Ob Rekultivierung, kulturell geprägte Landschaften oder technische Monumente – das Rheinische Revier vereint Gegensätze und bietet eine landschaftliche Vielfalt, die durch den Strukturwandel nicht nur gesichert, sondern aktiv gestaltet werden kann. Der entstehende Landschaftsraum besitzt das Potenzial, sich zu einem attraktiven Erlebnisraum mit überregionaler Strahlkraft zu entwickeln – im Einklang mit Natur, Kultur und neuen Nutzungsformen.



## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.4 Landschaftliche Attraktivität und (touristisches) Freizeit-Angebot

#### (Touristisches) Freizeit-Angebot

Ein vielfältiges Angebot ist ein zentraler Faktor für Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit einer Region. Es trägt zur Stärkung der regionalen Identität bei und spielt eine bedeutende Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung. Freizeit- und Naherholungsangebote schaffen Arbeitsplätze, generieren Einnahmen für lokale Betriebe und fördern die Infrastrukturentwicklung. Sie bieten für Einwohnende und Naherholungssuchende ein abwechslungsreiches Umfeld und wirken als Impulsgeber für den Erhalt und die Inszenierung von Kultur, Natur und regionalem Erbe.

Besonders in Zeiten des Wandels – etwa durch strukturelle Veränderungen oder klimatische Herausforderungen – kann ein gut konzipiertes (touristisches) Freizeit-Angebot zur Neuorientierung und Zukunftssicherung einer Region beitragen. Dabei gewinnen nachhaltige, zielgruppengerechte und authentische Erlebnisse zunehmend an Bedeutung. Einwohnende und Besuchende der Region suchen nicht nur nach Erholung, sondern nach Sinnstiftung, Erlebnisvielfalt und Qualität.

Eine strategisch ausgerichtete Freizeit- und Tourismusedwicklung stärkt zudem die Lebensqualität der lokalen Bevölkerung, indem der Ausbau öffentlicher Angebote, kultureller Einrichtungen und attraktiver Freizeitmöglichkeiten vorangetrieben werden. Begegnung, Dialog und Offenheit werden gefördert und die Region über ihre Grenzen hinaus sichtbar.



© Rainer Gottwald, Radregion Rheinland e.V.



© Rhein-Kreis Neuss

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.4 Landschaftliche Attraktivität und (touristisches) Freizeit-Angebot

#### (Touristisches) Freizeit-Angebot

Eine zentrale Rolle spielt die Entwicklung aktiver Freizeitmöglichkeiten – allen voran das Radwegenetz – sowie kulturelle Highlights, wie z. B. Burgen und Schlösser, die zu den wichtigsten touristischen Anziehungspunkten der Gesamtregion zählen.

Im Kerngebiet des Rheinischen Reviers besteht jedoch bislang ein deutlicher Entwicklungsbedarf: Attraktive und profilbildende Freizeit- und Tourismusangebote, die konkrete Reiseanlässe schaffen, sind aktuell nur in begrenztem Umfang vorhanden. Gerade in diesem Bereich liegt jedoch ein erhebliches Potenzial für die Zukunft.

Charakteristisch für das Kerngebiet sind die Tagebaulandschaften sowie das übergeordnete Thema Wasser. Beide Elemente bieten in ihrer Transformation eine starke inhaltliche Grundlage für neue, nachfragestarke touristische Angebote. Mit der geplanten Flutung der ehemaligen Tagebaue entstehen perspektivisch einzigartige Wasserlandschaften, die einen deutlichen Bedeutungszuwachs für den Tourismus erwarten lassen – sowohl in Bezug auf Erholung und Naturerlebnis als auch auf neue Formen des Aktivtourismus.

Quelle: „Tourismusstrategie Rheinisches Revier“  
(02/2025)

#### Ausgewählte touristische Infrastrukturen im Rheinischen Revier und jährliche Zahl von Besuchenden

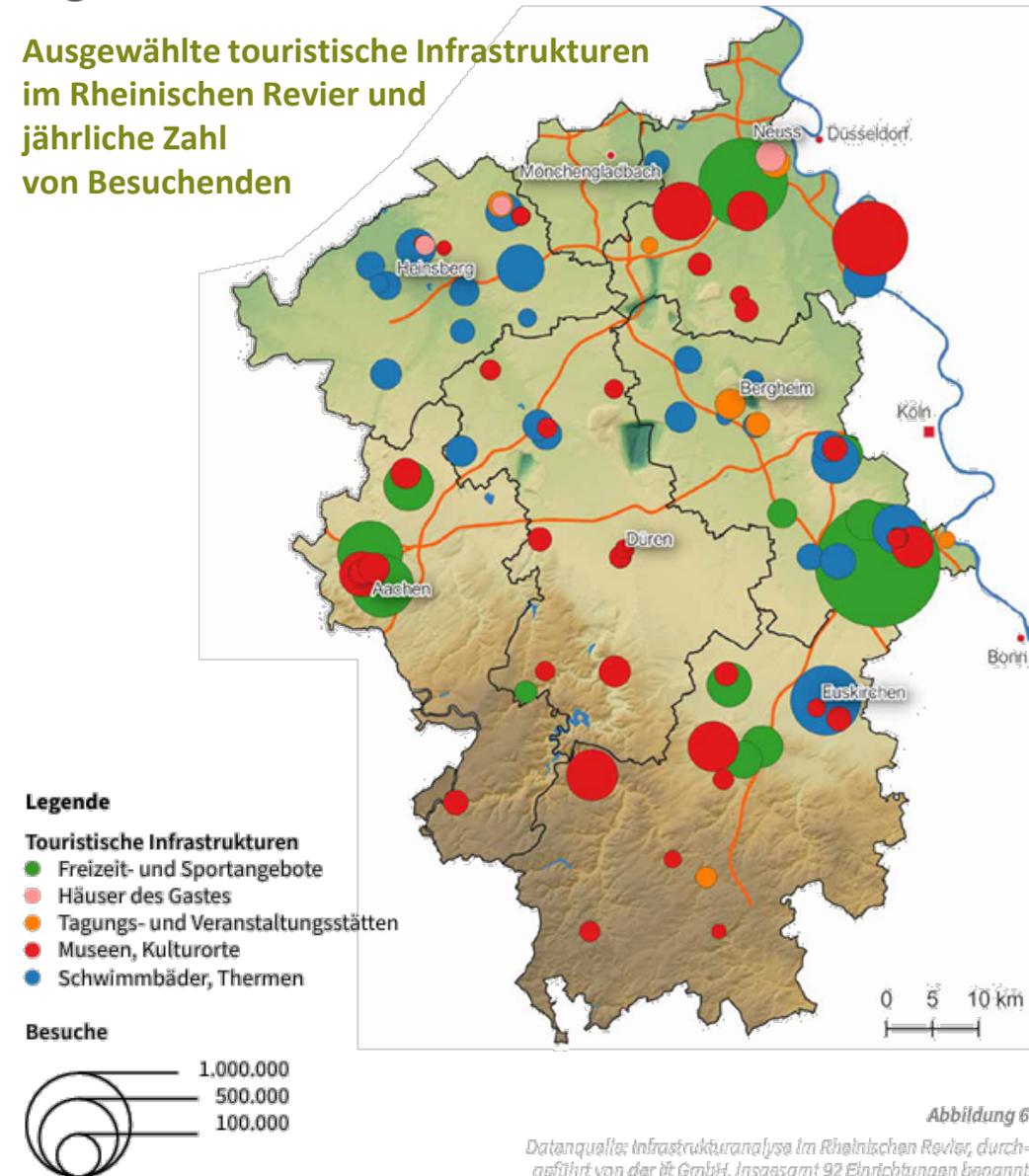


Abbildung 6

Datenquelle: Infrastrukturanalyse im Rheinischen Revier, durchgeführt von der ift GmbH, insgesamt 92 Einrichtungen benannt

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.4 Landschaftliche Attraktivität und (touristisches) Freizeit-Angebot

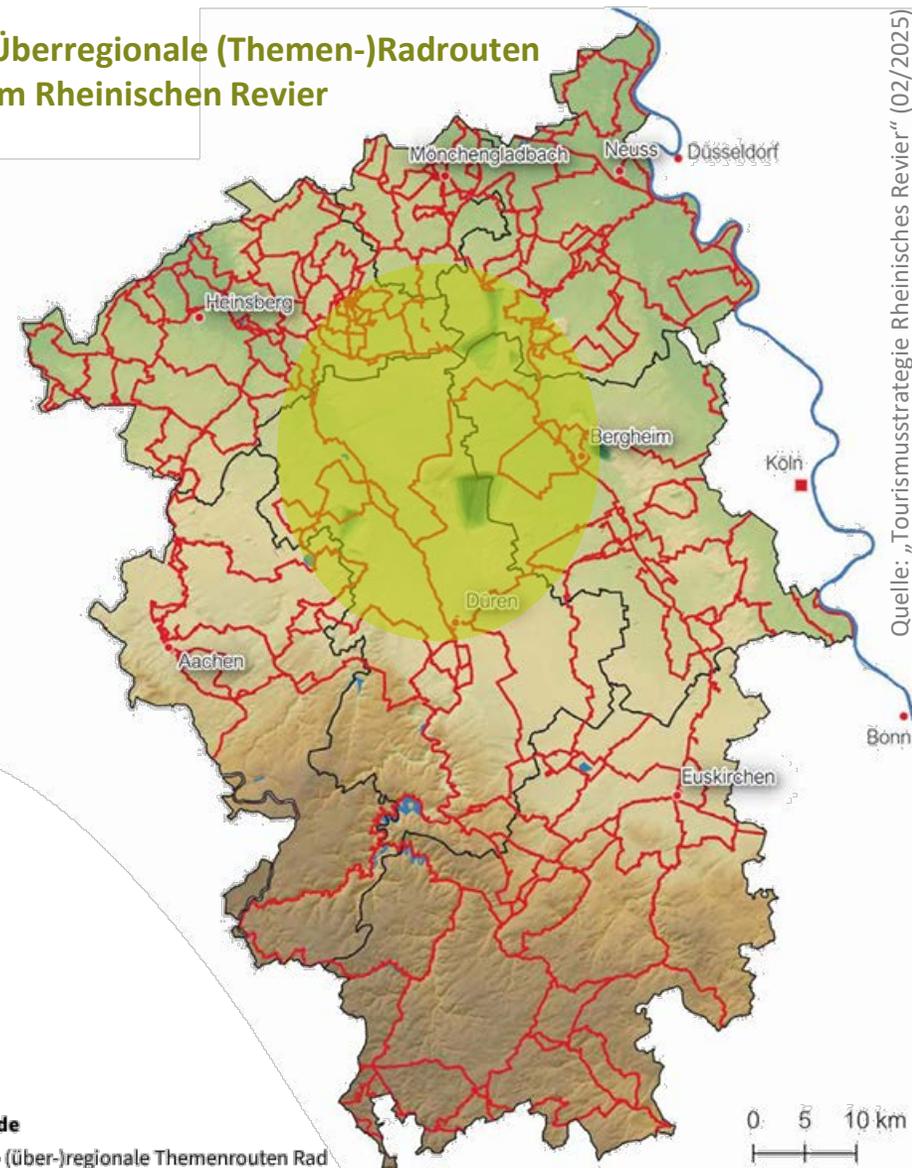
#### (Über-)regionale Themenradrouten – Qualität, Vernetzung und Potenzial

Das Rheinische Revier verfügt über ein gut ausgebautes Netz an überregionalen und regionalen Radwegen, das vielen Nutzenden bereits heute attraktive Möglichkeiten für Alltags- und Freizeitradverkehr bietet. Besonders in den nördlichen Bereichen (v. a. Kreis Heinsberg, Mönchengladbach, Rhein-Kreis Neuss) sowie im Süden (v. a. Kreis Euskirchen) ist die Radwegeinfrastruktur bereits sehr gut ausgebaut und wird intensiv genutzt. Hier knüpfen überregionale Themenradrouten (u. a. der Erft-Radweg und der RurUfer-Radweg) an bestehende Netze an und ermöglichen abwechslungsreiche, teils thematisch inszenierte Rad-Erlebnisse.

Im Wandertourismus zeigt sich ein ähnliches Bild: Vor allem im südlichen Teil der Region (Kreis Euskirchen, südlicher Kreis Düren, Städteregion Aachen) finden sich zertifizierte Wanderwege in hoher Qualität, die mit einer klaren Themenorientierung und guter Erschließung überzeugen. Diese Gebiete haben sich als Freizeit- und Erholungsräume bereits erfolgreich etabliert.

Im Kerngebiet des Rheinischen Reviers besteht das Knotenpunktsystem. In Bezug auf die Qualität der Routen-Infrastruktur besteht Entwicklungsbedarf. Durch die Anbindung über bestehende Routen (u. a. Erft-Radweg, RurUfer-Radweg) an die Ballungsräume entsteht ein zusammenhängendes, attraktives und zukunftsfähiges Radwegenetz (als Rheinische Radverkehrsrevier), das die Region stärkt.

#### Überregionale (Themen-)Radrouten im Rheinischen Revier



## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.5 Zielgruppen im Kerngebiet

Die Landestourismusstrategie NRW gibt einen themenorientierten Zielgruppenansatz in der Ansprache der Gäste vor und hat dafür die erfolversprechenden SINUS-Milieus für NRW definiert.

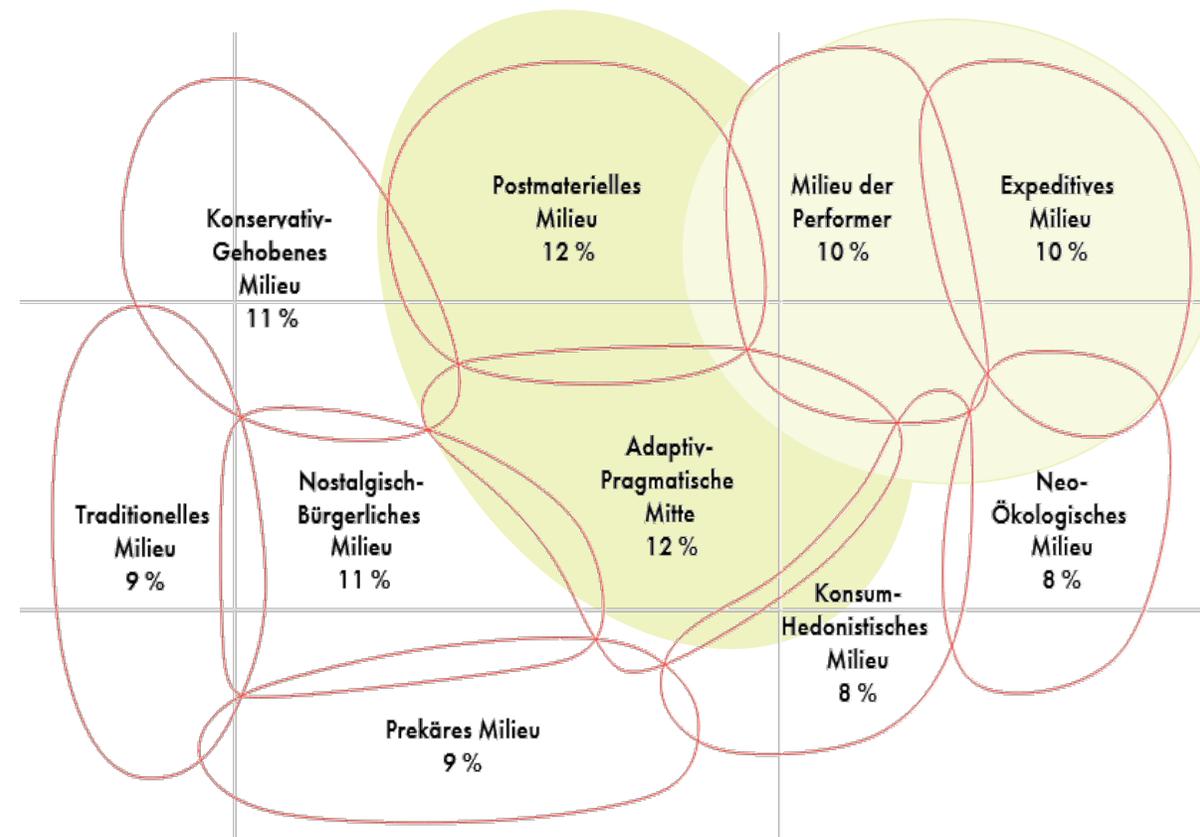
Auf Grundlage der Landestourismusstrategie wurden im aktuellen Strategiekonzept zur touristischen Entwicklung des Rheinischen Reviers zwei Leitzielgruppen für das Kerngebiet aufgrund ihrer Soziodemografie, ihres Bildungsstatus und ihrer Interessen festgelegt:

- Adaptiv-Pragmatische Mitte | moderne Mainstream
- Postmaterielles Milieu | engagiert-souveräne Bildungselite mit liberaler Grundhaltung

#### ergänzend

- Expeditives Milieu | ambitionierte kreative Bohème, Mindset "Grenzen sind da, um überschritten zu werden"
- Milieu der Performer | effizienzorientierte und fortschrittsoptimistische Leistungselite

#### Angestrebte Zielgruppen im Rheinischen Revier nach Sinus-Milieus



## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.5 Zielgruppen im Kerngebiet

#### Ansprüche der „Adaptiv-Pragmatischen Mitte“ – Freizeitangebote für aktive Familien und Erlebnisorientierte

Die *Adaptiv-Pragmatische Mitte* stellt eine zentrale Zielgruppe im Freizeit- und Radtourismus dar – insbesondere im Rheinischen Revier. Es handelt sich dabei um aktive, erlebnisorientierte Menschen, die Wert auf Ausgewogenheit zwischen Unterhaltung, Naturerlebnis und Familienfreundlichkeit legen. Im Fokus stehen gemeinsame Aktivitäten, wie Ausflüge mit der Familie – auch mit jüngeren Kindern – der Besuch spannender Attraktionen sowie entspannte, naturnahe Erlebnisse beim Wandern oder auf Radtouren.

Diese Zielgruppe hat hohe Erwartungen an Freizeitangebote: Sie wünscht sich Flexibilität, Abwechslung und Erlebnisvielfalt – gern auch mit einem gewissen Maß an Action. Multimediale und interaktive Formate, die möglichst viele Sinne ansprechen, sorgen für Aufmerksamkeit und nachhaltige Eindrücke. Inhalte sollen unterhaltsam, spielerisch und zugleich informativ aufbereitet sein – idealerweise niedrigschwellig und intuitiv zugänglich.



Eine Themenradroute eignet sich hervorragend, um diese Erwartungen zu bedienen, denn mit der Integration von beispielhaften Fotopunkten (Selfie-Spots), QR-Codes, Mitmachstationen oder spielerischen Elementen werden die Bedürfnisse dieser Gruppe gezielt angesprochen. Eine gute Beschilderung, Orientierungshilfen und digitale Zusatzangebote runden das Nutzungserlebnis ab und ermöglichen spontane Entscheidungen unterwegs – ganz im Sinne der gewünschten Flexibilität.

Für Regionen wie das Rheinische Revier liegt hier eine große Chance: Wer Angebote entwickelt, die Erlebnis, Bewegung, Lernen und Unterhaltung auf familienfreundliche Weise verbinden, kann diese aktive Zielgruppe nicht nur gewinnen, sondern dauerhaft binden.

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.5 Zielgruppen im Kerngebiet

#### Postmaterielles Milieu – Kulturinteressiert, bewusst und bildungsorientiert unterwegs

Das postmaterielle Milieu zählt zu den besonders qualitäts- und inhaltsorientierten Zielgruppen. Menschen aus diesem Milieu legen großen Wert auf Sinnhaftigkeit, Authentizität und kulturelle Tiefe. Sie suchen keine oberflächliche Unterhaltung. Ihre Freizeitgestaltung ist bewusst gewählt – sie dient nicht nur der Erholung, sondern auch der persönlichen Weiterentwicklung.

Typische Aktivitäten dieser Gruppe umfassen Besuche in Museen und Ausstellungen, Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen sowie (Weiter-)Bildungsangebote mit gesellschaftlichem oder historischem Bezug. Im Rahmen eines Familienurlaubs – häufig mit älteren Kindern – stehen gemeinsame Ausflüge im Zeichen von Entdecken, Verstehen und Reflektieren. Natur und Kultur werden als zusammenhängender Erfahrungsraum wahrgenommen.

Die Erwartungen an Angebote sind entsprechend hoch: Anspruch sind Inhalte mit Bedeutung, keine oberflächliche Unterhaltung. Multimediale Informationen mit klarem Kulturbezug, gut auf-



bereitete Hintergrundgeschichten sowie ein respektvoller Umgang mit Landschaft und Geschichte sind zentrale Erfolgsfaktoren. Authentizität ist für diese Zielgruppe Voraussetzung, kein Zusatznutzen.

Eine Themenradroute mit gesellschaftlichem oder landschaftlichem Bezug, Infotafeln mit inhaltlicher Tiefe, historische Bezüge, Umweltbildung und kulturellen Narrativen ist attraktiv. Dabei sollte das Informationsangebot sowohl analog (z. B. durch Tafeln) als auch digital (etwa per QR-Code oder Audioguide) zugänglich sein – gerne mit Bezug zur Region und ihren Wandlungsprozessen.

Das postmaterielle Milieu bietet damit ein Potenzial für eine bewusst nachhaltige, inhaltlich profilierte Angebotsentwicklung – besonders in einem Raum wie dem Rheinischen Revier, der Geschichte, Wandel und Zukunft verbindet.

## 2. Analyse und Entwicklungspotenziale

### 2.5 Zielgruppen im Kerngebiet

Die Empfehlung ist, im nächsten Schritt Personas aus den für das Rheinische Revier ausgewählten SINUS-Milieus als Grundlage für die detaillierte Angebotsentwicklung und die späteren Kommunikationsmaßnahmen entwickeln zu lassen.

- Personas stehen als **typische Vertreter:innen** einer Zielgruppe und ersetzen oft stereotypischen Zielgruppenbilder durch differenziertere, realitätsnähere und dynamischere Profile.
- Für jede **Zielgruppe** können **eigene Personas** entwickelt werden, durch die ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse, Motive, Werte und das Verhalten heutiger und zukünftiger Reisender entstehen.
- Durch **vertiefende Informationen** zu soziodemographischen und verhaltensbasierten Daten und Fakten, einem Foto etc. ist die Persona jedoch **besser vorstellbar**. Es ist daher einfacher „Barbara Müller“ anzusprechen, als die „Interkulturellen Kulturliebhaber“.



## 3. Konzept Themenradroute

### 3.1 Zielstellung und Anforderungen

#### Zielstellung Themenradroute als 2-3 Tagestour (150-200 km)

Die Konzeption der Themenradroute berücksichtigt zentrale Aspekte zur attraktiven und zukunftsfähigen Ausgestaltung. Neben der überregionalen Anbindung und Integration in bestehende Infrastrukturen stehen insbesondere die Qualität der Streckenführung sowie die flexible Weiterentwicklung im Vordergrund

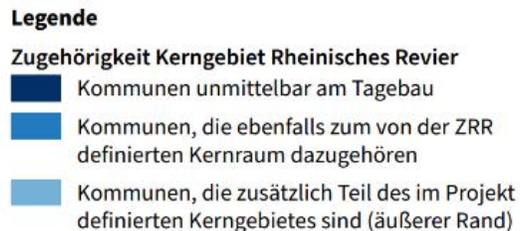
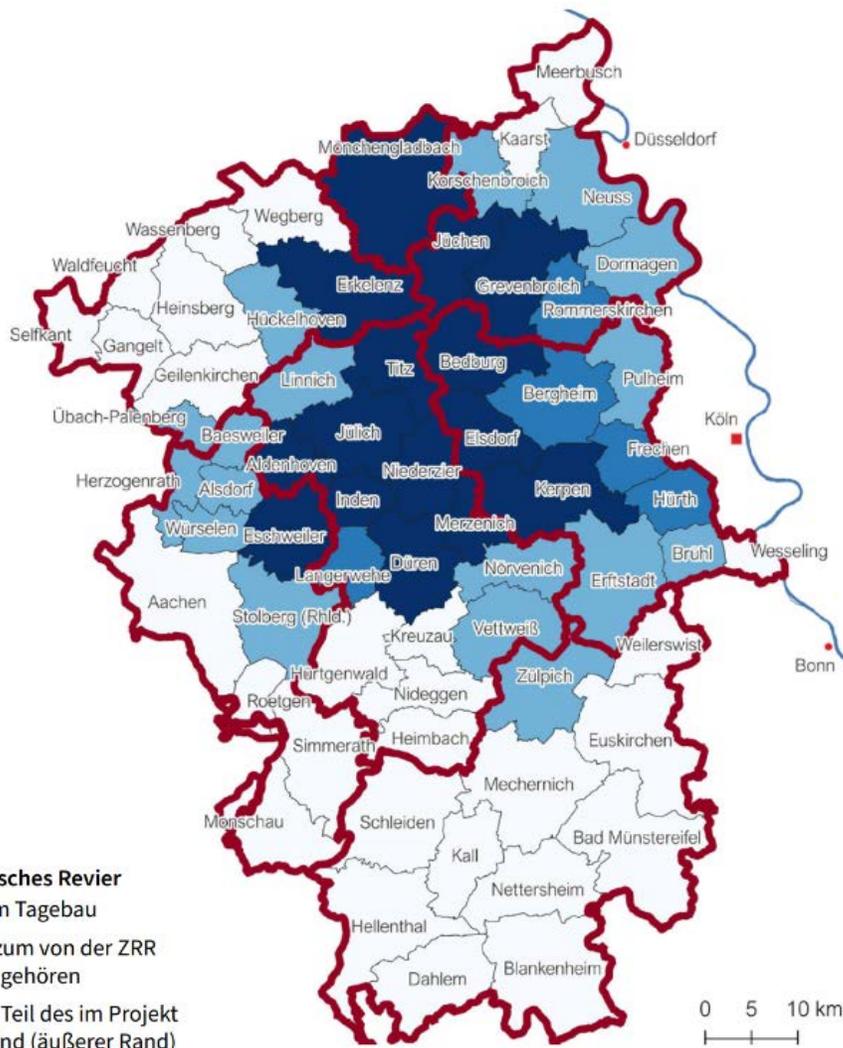
- Anbindung an überregionale Radrouten, u. a. an den RurUfer-Radweg und den Erft-Radweg
- Anbindung an die Ballungsräume – in Richtung Köln, Aachen, Neuss und die Niederlande
- Integration in das bestehende Radleitsystem, insbesondere Einbindung in das Radverkehrsnetz NRW und priorisierte Führung auf dem Knotenpunktsystem
- Verknüpfung mit relevanten ÖPNV-Stationen zur Förderung intermodaler Mobilität
- Streckenführung durch landschaftlich und städtebaulich attraktive Räume mit hoher Trassenqualität
- Berücksichtigung eines gestuften Ausbaukonzepts: Übergangsverlauf der Route bis 2027/8, unter Einbindung neuer Wegestrukturen im Umfeld der Tagebaue und geplanter Radverbindungen
- Berücksichtigung wichtiger und wertschöpfender Infrastruktur
  - Gastbetriebe (fahrradfreundliche Hotels, Gastronomie)
  - Radserviceangebote, z. B. geplante oder vorhandene Radverleihangebote
  - Sehenswürdigkeiten
- Positionierung der Themenradroute über Kernqualitäten: Story + Attraktionen
- Erlebnis der Bergbaufolgelandschaft mit Themenschwerpunkten zum Strukturwandel im Rheinischen Revier
- Anbindung der Attraktionen, denkbare Erlebnispunkte und Projekte, die auf das Thema der Route einzahlen
- Zuschneiden auf die Kernzielgruppen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des Fahrradangebotes: z. B. zuverlässig, sicher, abwechslungsreich und modern

# 3. Konzept Themenradroute

## 3.2 Definition des Untersuchungsgebiets

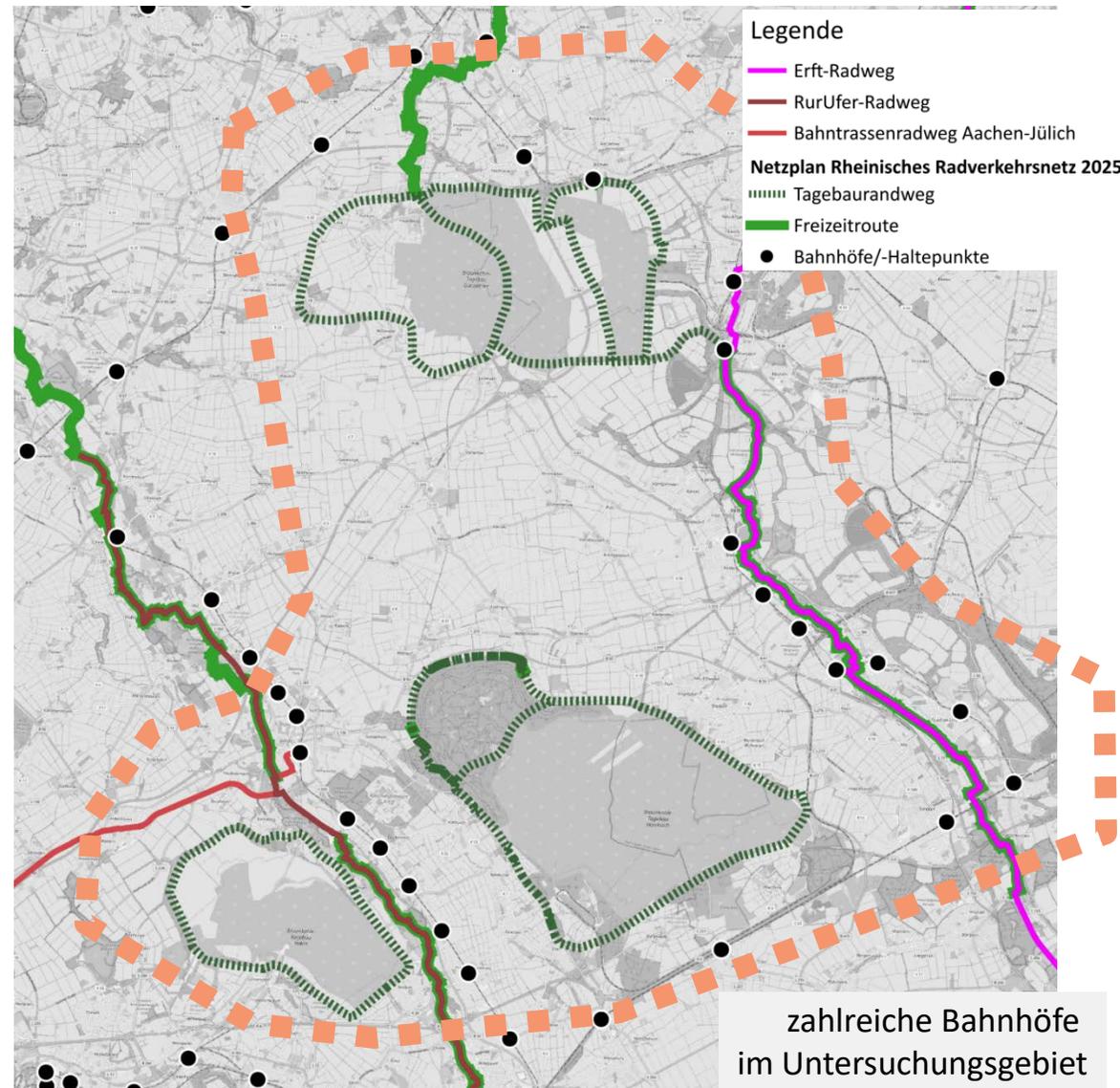
**Ausgangslage**

- Fokus = Kerngebiet
- d. h. im Zentrum des Rheinischen Reviers rund um die drei Tagebaue



0 5 10 km

Abbildung 19  
Quelle: ift GmbH



zahlreiche Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet

## 3. Konzept Themenradroute

### 3.3 Routenverlauf mit Anknüpfungspunkten an angrenzende Ballungs- und Einzugsgebiete

#### 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.

*Hinweis: Durch den Bau der Transportleitung wird der Speedway für eine längere Zeit gesperrt sein – es wird jedoch Umleitungen für Radfahrer geben. Vermutlich werden die Arbeiten jedoch bis 2028/29 abgeschlossen sein, so dass die Routenführung so bestehen bleiben kann.*

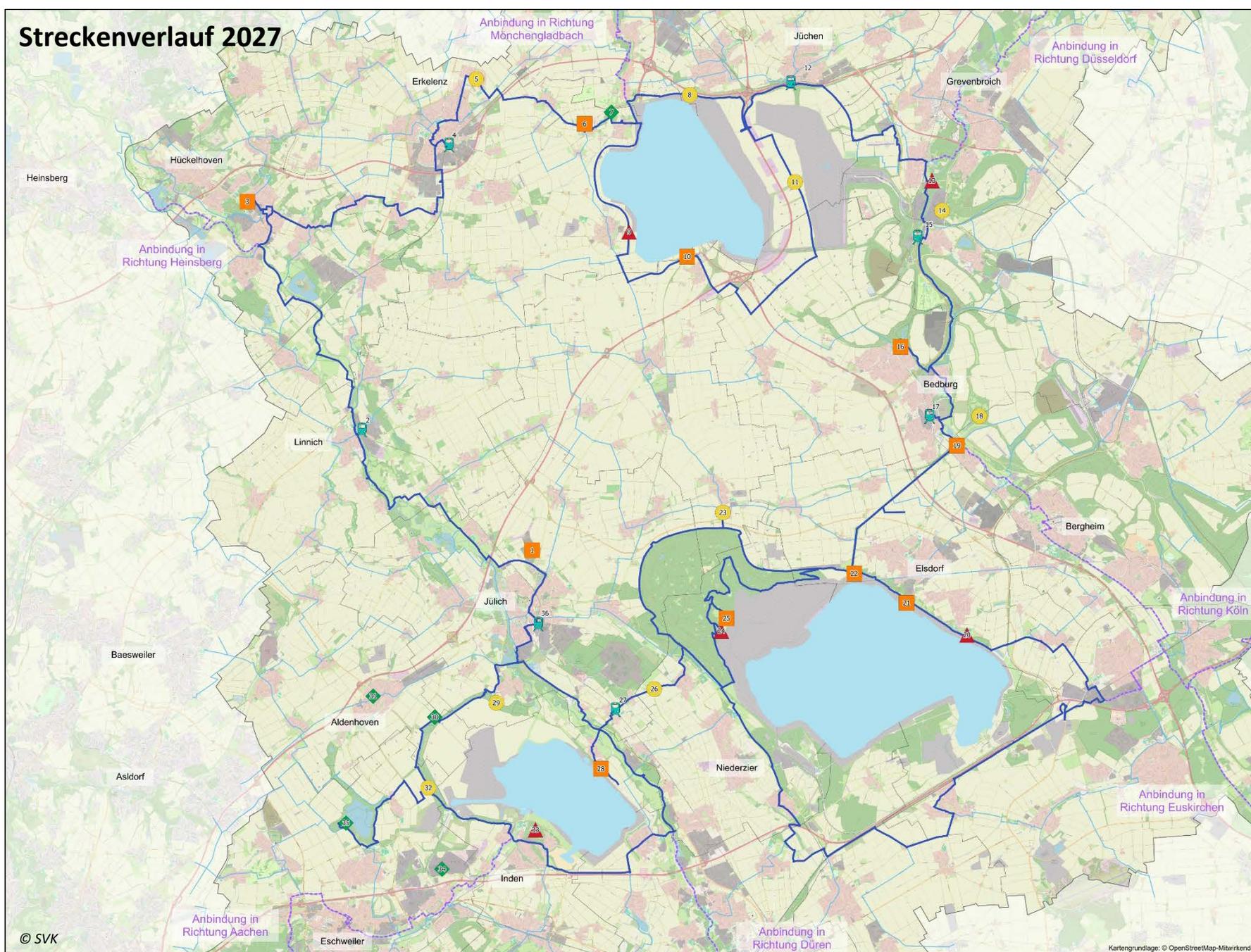
#### Streckenführung mit Ziel 2035

Die endgültige Eröffnung der Themenradroute ist für das Jahr 2035 vorgesehen. Die Befüllung der Seen hat zu diesem Zeitpunkt bereits teilweise begonnen (Garzweiler startet 2036, die IGA findet 2037 statt). Auch das direkte Umfeld der Seen ist damit zunehmend nutzbar. Die Tagebaurundwege werden daher nun Teil der Themenradroute.

#### Alternative Trassenführungen

Durch die erwartbare starke Entwicklung der Tagebaumfelder ist im weiteren zeitlichen Verlauf die Entwicklung von Trassenvarianten denkbar. So könnte beispielsweise zwischen Hückelhoven und Erkelenz die geplante RSV Mönchengladbach – Heinsberg Bestandteil der Themenroute werden. Durch das geplante Pre-Opening und die damit verbundene Integration der Themenroute in das bestehende Knotenpunktsystem wurden jedoch zunächst bestehende Wegeverbindungen genutzt.

# Streckenverlauf 2027



## 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 m<sup>2</sup>)
-  kleinere Informationspunkte zur objektbezogenen Informationsvermittlung mit digitaler Verlängerung (< 50 m<sup>2</sup>)
-  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

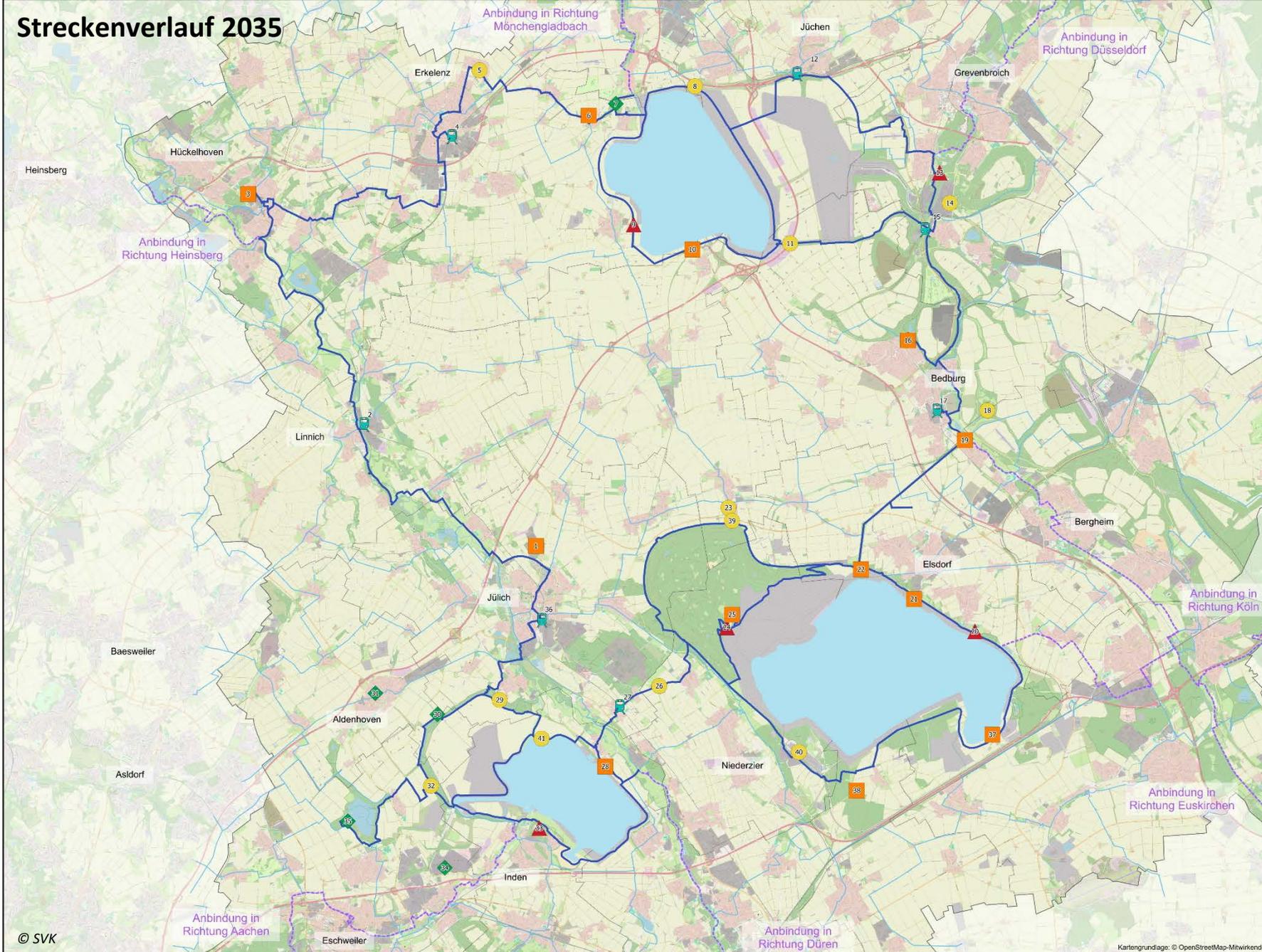
-  Routenführung 2027

### Sonstiges

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

**Länge der Route: 234 km**

# Streckenverlauf 2035



## 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 2035

### Sonstiges

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

Länge der Route: 217 km

### 3. Konzept Themenradroute

#### 3.4 Anknüpfungspunkte Bahnstrecken und Bahnhöfe als Portale

##### Feststellung

Bahnhöfe fungieren als wichtiger Knotenpunkt und sollten bestimmte Voraussetzung erfüllen, um als „Portale“ für die Themenradroute im Rheinischen Revier, u. a. im Rahmen der zukünftigen Kommunikation, in den Fokus genommen zu werden.

Im Rahmen der Fragestellung, welche Bahnhöfe in den Fokus genommen werden sollten, haben Abstimmungen mit der Zukunftsagentur Rheinische Revier und Go.Rheinland folgendes gezeigt:

- Es liegt keine Übersicht über die geplanten Projekte bzw. Prozesse zur Entwicklung des ÖPNV im Rheinischen Revier vor.
- Es liegt keine Übersicht zu zeitlichen Umsetzungsschritten zur Inwertsetzung von Bahnhöfen vor.
- Voraussicht ab Sommer 2026 kann eine Übersicht zu den entstehenden Mobilstationen an den Bahnhöfen getätigt werden. Mobilstationen haben jedoch für Radfahrer, die die Region besuchen eine geringe Relevanz.
- Es gibt keine Kriterien oder Vorgaben für den Ausbau von Bahnhöfen im Rheinischen Revier.



### 3. Konzept Themenradroute

#### 3.4 Anknüpfungspunkte Bahnstrecken und Bahnhöfe als Portale

##### Empfehlung

Mindestens folgende Kriterien zur Ausstattung sollten im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen von Bahnhöfen in den Fokus genommen werden und gleichzeitig als Grundlage für künftige Förderaufrufe als Berücksichtigung finden, um einheitliche Standards zu erreichen. Zu den wichtigsten Kriterien gehören:

- Verkehrliche Lage
  - Gute Anbindung: über ÖPNV (Busse, Straßenbahnen) und über ausgebaute Radwege, verbunden mit einem einfachen Zugang zu den regionalen und überregionalen Zugverbindungen
  - Ausreichende Kapazität: Die Wartebereiche sollten ausreichend groß sein, um Radgruppen und den entsprechenden Rädern gerecht zu werden.
- Infrastruktur
  - Moderne Ausstattung: moderne Annehmlichkeiten wie kostenloses WLAN, Ladestationen für Smartphones und E-Bikes und komfortabler Wartebereich
  - Barrierefreiheit: z. B. sollten die Räder entweder über Laufschielen auf den oder von dem Bahnsteig befördert werden können oder es sollten ausreichend große Fahrstühle zu Verfügung stehen
  - Sicherheit und Sauberkeit im und um den Bahnhof bieten den Reisenden ein angenehmes Reiseerlebnis



### 3. Konzept Themenradroute

#### 3.4 Anknüpfungspunkte Bahnstrecken und Bahnhöfe als Portale

- Angebote
  - Versorgungsangebote: Der Bahnhof sollte mindestens eine Möglichkeit bieten, sich mit Getränken und Lebensmitteln zu versorgen, z. B. Café, Restaurant, Geschäft
  - Zusätzliche Dienstleistungen erhöhen den Komfort: z. B. Gepäckservice, Gepäckaufbewahrung
  - Informationsangebot: umfassende Informationen mit Fahrplänen, Reiseinformationen und Hinweise auf Sehenswürdigkeiten, Radrouten und Radservices, ist wichtig, um den Reisenden den Einstieg in die Region zu erleichtern
  
- Integration in die Region
  - Verbindung zu regionalen Zentren: vorteilhaft ist eine gute Verbindung zu wichtigen regionalen Zentren (über Rad- und Fußwege, beschildert), um potenzielle Bedarfe decken zu können und Wertschöpfung zu erzielen.
  - Kooperation mit lokalen Anbietern: Die Kooperation mit lokalen Anbietern, wie z. B. Touristeninformationen und Radstationen/-verleihangeboten kann den Bahnhof zu einem attraktiven Dreh- und Angelpunkt für Reisende machen.
  - Analoge oder digitale Wegweisung zu den überregionalen Themenradwegen



Informationsangebot mit Servicestation im Allgäu © BTE

### 3. Konzept Themenradroute

#### 3.4 Anknüpfungspunkte Bahnstrecken und Bahnhöfe als Portale

##### Bahnstrecken

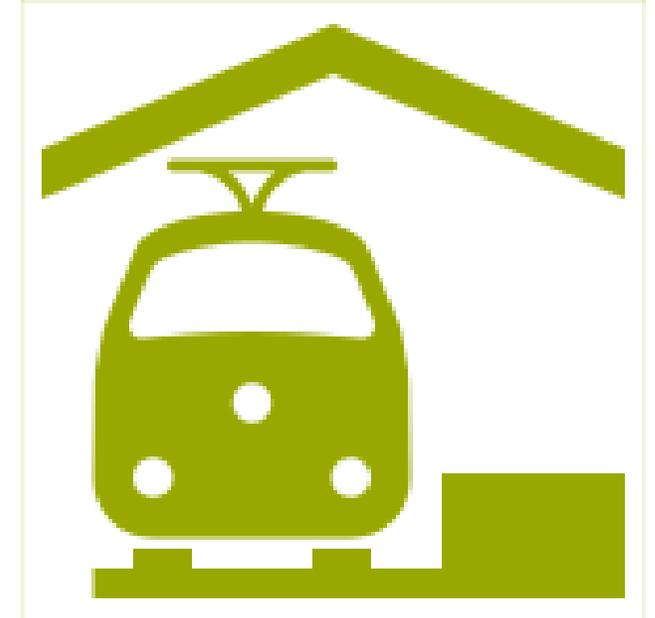
Anknüpfungspunkte für die Themenradroute sind folgende Bahnstrecken:

- Aachen-Düren-Horrem-Köln
- Mönchengladbach-Rheydt-Jüchen-Köln
- Horrem-Bedburg-Neuss
- Düren-Linnich
- Aachen-Erkelenz-Mönchengladbach
- Düsseldorf-Neuss-Grevenbroich-Bedburg

##### Bahnhöfe als Portale

Folgende Bahnhöfe sollten auf Grund ihrer Lage an den wesentlichen überregionalen Bahnstrecken und ihrer Nähe zur Themenradroute zunächst in den Fokus genommen werden und sukzessive in Bezug auf die genannten Qualitätskriterien weiter entwickelt werden:

- Bedburg, Düren, Grevenbroich, Kerpen-Buir, Kerpen-Horrem, Jüchen, Jülich, Erkelenz
- Köln-Sindorf – per S-Bahn von Köln

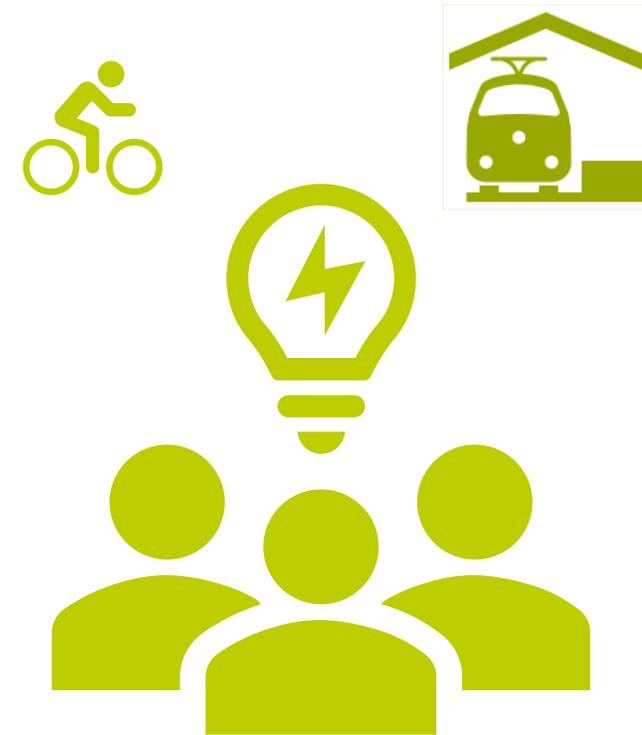


### 3. Konzept Themenradroute

#### 3.4 Anknüpfungspunkte Bahnstrecken und Bahnhöfe als Portale

##### Weitere Schritte und Maßnahmen

- Abstimmung dieser Kriterien mit der Zukunftsagentur Rheinisches Revier, Steuerungsgruppe Rheinisches Radverkehrsrevier, Kompetenznetzwerk Tourismus.
- Klärung über das Kompetenznetzwerk und die Zukunftsagentur, ob zukünftig an Bahnhöfen eine abgestimmte Vermarktung zum Rheinischen Revier erfolgt und eine Integration der Themenradroute, mindestens mit digitaler Verlängerung erfolgen soll. Hier kommen z. B. die Bahnhöfe Kerpen-Buir, Kerpen-Horrem und Bergheim-Paffendorf in Frage, die aus Aachen bzw. Köln kommend ggf. als Startpunkte für Radfahrende in Frage kommen.
- Klärung, welche abgelegeneren, kleineren Bahnhöfe ebenfalls für die zukünftige Bewerbung der Themenradroute sinnvoll nutzbar sind.



## 3. Konzept Themenradroute

### 3.5 Allgemeine Kriterien für die Radwegeinfrastruktur

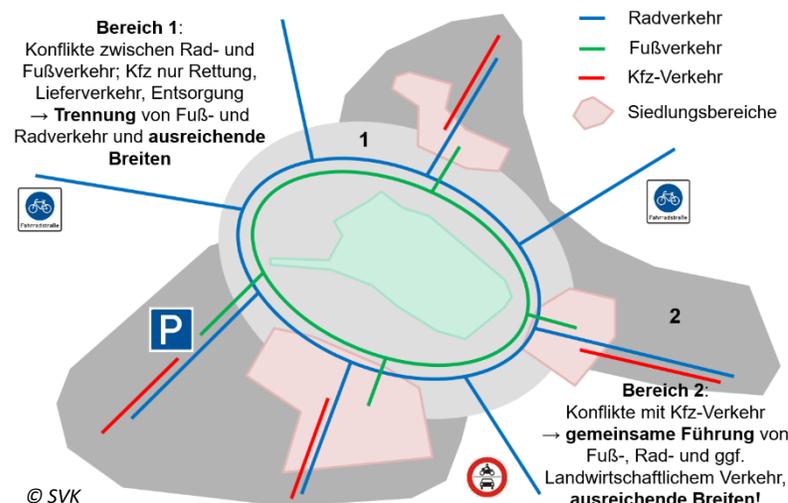
#### Auswahl der Führungsformen

Erfahrungen aus anderen touristischen Destinationen verdeutlichen im unmittelbaren Umfeld von Seen oder sonstigen Attraktionen umfangreiche Konflikte zwischen Zufußgehenden, Radfahrenden und verweilenden Menschen. Diese Konflikte sollen durch eine Auswahl der Führungselemente frühzeitig vermieden werden:

Im direkten Umfeld der Seen werden Rad- und Fußverkehr sowie Aufenthaltsbereiche durch eigenständige Flächen getrennt. Auf Strecken, die eine Verbindung zwischen den Siedlungsbereichen und den Seen sicherstellen, wird eine Separation vom fließenden Kfz-Verkehr empfohlen, gleichzeitig ist eine gemeinsame Führung von Fuß-, Rad-, und ggf. landwirtschaftlichem Verkehr möglich.

#### Breiten der Netzelemente

Aufgrund der zu erwartenden Radverkehrsmenge und der Netzfunktion werden die Breiten gemäß H RSV im Standard „Radvorrangroute“ gewählt (vgl. Kapitel 5.1.2).



#### Führung an Knotenpunkten

Um die radtouristische Erschließung der Region zu fördern, wird folgende Vorfahrtregelung empfohlen:

- Themenradroute kreuzt kommunale Wohn-/Erschließungsstraße oder Wirtschaftsweg: Vorrang für den Radverkehr
- Themenradoute kreuzt klassifizierte Straße: Vorrang für den Kfz-Verkehr

Eine Einzelfallprüfung ist zwingend notwendig. Grundsätzlich ist an allen Kreuzungen die Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung.

### 3. Konzept Themenradroute

#### 3.5 Allgemeine Kriterien für die Radwegeinfrastruktur

##### Ergänzende Qualitätskriterien

Neben den allgemeinen Anforderungen an die Führung des Radverkehrs spielen bei der Themenradroute folgende Aspekte eine Rolle:

- **Oberfläche**

Innerorts werden Asphalt oder vergleichbare Fahrbahnoberflächen empfohlen. Außerorts sollte ebenfalls ein möglichst geringer Rollwiderstand angestrebt werden. Dabei ist im Umfeld von sensiblen Landschafts- und Naturräumen eine angepasste Oberflächengestaltung denkbar, z. B. in Form einer wassergebundenen Decke.

- **Beleuchtung**

Innerorts ist eine gute Beleuchtung obligatorisch. Außerorts ist eine Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung des Umfelds notwendig. Gegebenenfalls ist der Einsatz innovativer Lösungen, wie einer dynamischen adaptiven Beleuchtung oder fluoreszierender Materialien möglich.

- **Zielwegweisung**

Die Strecken der Themenradroute sollten ein einheitliches Wegweisungssystem mit ziel- und routenorientierter Wegweisung nach HBR NRW-Standard aufweisen.

- **Winterdienst**

Sofern der gewählte Streckenabschnitt eine (optionale) Netzfunktion für den Alltagsverkehr hat, ist Winterdienst durchzuführen. Bei einer ausschließlichen Bedeutung für den Freizeitradverkehr ist dies nicht zwingend erforderlich.



## 3. Konzept Themenradroute

### 3.6 Definition von touristischen Qualitätskriterien

#### Qualitätskriterien ADFC

Neben den allgemeinen Qualitätskriterien für den Radverkehr nach H RSV spielen bezüglich der Themenradroute auch touristische Kriterien eine Rolle.

Für die Themenradroute wird eine Auszeichnung als 4-Sterne-Route nach den ADFC-Standards angestrebt. Die Bewertung erfolgt nach nebenstehenden Qualitätskriterien:



Quelle: ADFC

Bewertung			
Sterne	Punkte	Bewertung	
5	91-100	-	-
4	76-90	-	-
3	61-75	-	-
2	46-60	2	**
1	31-45	-	-
0	bis 30	-	-

- Qualitätsbeauftragter und Qualitätsmanagement
- Eindeutiger Name und touristische Bedeutung
- Verkehrsbelastung
- Breite
- Oberfläche
- Wegweisung
- Routenführung
- Touristische Infrastruktur
- Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- Marketing

## 4. Storytelling-Ansatz

### 4.1 Metastory und Narrative

Im Rahmen des Workshop- und Abstimmungsprozesses haben sich die Akteure auf folgende **Schwerpunkte und Themen als Basis des Storytellingsansatz** der Themenradroute im Rheinischen Revier verständigt. Kurz: darum soll es zukünftig im Storytelling gehen:

- Hauptthema ist **WANDEL / TRANSFORMATION**, v.a. im spannenden Zeitraum der Entwicklung der Tagebaue von ca. 1850 bis 2100.
- Eines oder mehrere der folgenden Kernthemen bzw. -narrative sind zu berücksichtigen:
  - **Landschaft & Ortsbilder** (Kultur- und Erholungslandschaften, Wasser, Rekultivierung, Flutungen)
  - **Gesellschaft & Mensch** (u.a. Arbeits- und Lebenswelten, Umsiedlungen, Freizeit)
  - **Energie & Wirtschaft** (Technik, Innovationen, Energiewende, ...).
- Betrachtet werden Historie, Gegenwart und Zukunft.
- Betrifft die größten und bekanntesten noch aktiven Tagebaue in Deutschland Garzweiler, Hambach und Inden, ihre Rekultivierung und Umnutzung zu einer großen Seenlandschaft.

#### Tagebau Garzweiler

- **Beginn:** Erste Braunkohleförderung in der Region um **Garzweiler** begann bereits im 19. Jahrhundert.
- **Industrialisierung:** Der großflächige Tagebau startete in den 1950er Jahren.
- **Garzweiler I (1983–2017):** Umfasst eine Fläche von 66 km<sup>2</sup>, zahlreiche Dörfer wurden umgesiedelt.
- **Garzweiler II (seit 2006):** Erweiterung auf 48 km<sup>2</sup>, stark umstritten wegen Umsiedlungen (z. B. Lützerath).
- **Gegenwart & Zukunft:** Aufgrund des Kohleausstiegs soll die Förderung 2030 enden, was früher als ursprünglich geplant (bis 2045) ist.

#### Tagebau Inden

- **Beginn:** 1957 wurde der Tagebau in Inden erschlossen.
- **Verlagerung:** Die Flüsse **Rur und Inde** mussten umgeleitet werden.
- **Ende der Förderung:** 2029 soll der Tagebau endgültig stillgelegt werden.
- **Nachnutzung:** Geplant ist ein großer **See (Indesee)**, der sich bis 2060 mit Wasser füllen soll.

#### Tagebau Hambach

- **Beginn:** Eröffnet 1978 als damals größter Tagebau Deutschlands.
- **Besonderheit:** Der tiefste Tagebau Europas (bis zu 450 m unter Geländeoberkante).
- **Zerstörungen:** Mehrere Dörfer und der **Hambacher Forst** wurden gerodet, was zu massiven Protesten führte.
- **Proteste:** Der „Hambacher Forst“ wurde zu einem Symbol des Widerstands gegen die Braunkohle.
- **Ende:** Die Kohleförderung soll bis **2030** auslaufen, ein großer Teil des Gebietes wird rekultiviert.

# 4. Storytelling-Ansatz

## 4.1 Metastory und Narrative

Die Abbildung zeigt den **abgestimmten Storytelling-Ansatz für die Themenradroute im Rheinischen Revier** (auf Basis des Narrativ-Modells, siehe Abb. rechts).

Die Erzählerfiguren „Miss Flux & Fluxi“ sind erste Ideen und als Arbeitstitel zu verstehen. Die genaue Ausführung und das Storyboard für die Erzählerfiguren und deren Geschichten sollte im Rahmen eines nachfolgenden Projektes geprüft und ausgearbeitet werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es nicht zu Doppelungen oder Themenüberschneidungen mit anderen Inszenierungen in der Region kommt (s. Steckbriefe 6.5.2 und 6.5.4)



**Entwürfe - Ausarbeitung erfolgt in nachfolgender Umsetzung**

Fotos: KI generiert mit MS Bing Fotocreator



## 4. Storytelling-Ansatz

### 4.1 Metastory und Narrative

Zur weiteren Ausarbeitung des Storytellingansatzes unter dem Hauptnarrativ „Treffen auf einer Zeitreise Zeitzeugen aus 250 Jahren Wandel in der Tagebau-Region!“ sind folgende **Erzählerfigur(en) und weitere Protagonisten** denkbar:

- Es gibt Erzählstränge für Erwachsene und für Kinder. Dabei „beamen“ sich an den Stationen eine jeweils an die Zielgruppen Erwachsene (Postmaterielle, Expeditiv) und Kinder/Familien angelehnte fiktive Erzählerfiguren in diverse Epochen (Arbeitstitel „Miss Flux“ und „Fluxi“)
- Die Zeitreisenden nehmen die Radfahrenden mit und treffen auf Zeitzeugen und Relikte aus dem Revier. Sie erfahren deren Geschichten zu realistischen Ereignissen aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft an den Tagebauen und in den Rekultivierungsgebieten.
- Eine weibliche Erzählerin (z. B. Miss Flux) aus der Ist-Zeit, ist angelehnt an das expeditiv Zielgruppen-Milieu. Sie stellt einen bewussten Gegenpart zu den oft männlich dominierten Geschichten und Themen dar.
- Ein Konterpart, z. B. in Form eines spezifischen Tieres (z. B. eine futuristisch anmutende freche Fledermaus, Fluxi) könnte die kinderspezifischen Inhalte spielerisch und in leichter Sprache bedienen.
- Die Geschichten zu den Stationen werden im Dialog von Miss Flux zu den Zeitzeugen vermittelt. Die Gesprächspartner sollten alle Gesellschaftsschichten repräsentieren und mind. eines der o.g. Themen / Kernnarrative aufgreifen.
- Die Zielgruppen sollen nicht nur über die Erzählfiguren, sondern bewusst auch über die „besuchten Zeitzeugen“ widergespiegelt werden.



**Entwürfe - Ausarbeitung  
in nachfolgender  
Umsetzung**

## 4. Storytelling-Ansatz

### 4.2 Erlebnisstationen und Elemente

Die **Werte und Stile der Inszenierung** im Rahmen des o. g. Storytellingansatzes lassen sich als: mitreißend, spannend, abenteuerlich, bildend, humorvoll, optimistisch, entdeckend, fantasievoll, spielerisch, zukunftsweisend, futuristisch, ... benennen. Es kann auch selbstbewusst, kritisch, aufrüttelnd inszeniert werden. Im Artwork ist eine Kombination von **realem Bild- und Filmmaterial** mit **KI-Art**, KI generierten Elementen oder auch **Graphic-Novel-Stil** möglich.

Dementsprechend sind folgende Gestaltungsspielräume bei den **Erlebnisstationen bzw. -elementen** an der Themenradroute vorstellbar:

- „Zeittore“ als analoge Info- oder Erlebnisstationen; z. B. inspiriert in der Art von „Beam-Stationen“ aus dem Science-Fiction-Bereich (s. Abbildungen)
- Verknüpfung der „Zeitreise-Station“ mit einem spezifischen Relikt, Gegenstand, Objekt aus der Geschichte der Tagebaue (z. B. Schaufelrad, Werkzeug, ...)
- mit moderner, zeitlos-futuristischer, innovativer Anmutung der Objekte, in einem eher aufgeräumten und naturnahen Stil
- gestaltet, mit charakteristischen Relikten als „Zeit-Medium“ bzw. mit regionaltypischen Baustoffen
- als Anlaufpunkte mit digitaler Verlängerung für die Smartphones der Gäste: Infotainment, Filme, Dokumente, Bilder, AR, Karten, ...

**Die endgültige Ausführung der Inszenierungsstandorte mit den Erlebnisstationen und Informationselementen wird in einem anschließenden Umsetzungsprojekt entwickelt und muss mit weiteren Vorhaben im Rheinischen Revier abgestimmt werden (s. Kap. 6)**



Entwürfe - Ausarbeitung  
in nachfolgender Umsetzung



## 4. Storytelling-Ansatz

### 4.2 Erlebnisstationen und Elemente

Bezüglich der **Ausführung der Erlebnis- und Informationsstationen** („Zeittore“) werden **4 Modelle** unterschieden (s. rechts). Diese Modelle können nach dem Baukastenprinzip je nach bester Eignung umgesetzt werden. Die Modelle variieren v.a. in Größe, Umfang, Inhalten und spiegeln die unterschiedlichen Bedingungen der Standorte wider. So orientieren sich die verschiedenen Stationen an den dann bereits vorhandenen Besucherzentren, wichtigen strategischen Orten - an denen die Zielgruppen auch ferner des Weges erreichbar sind, an bestehenden Aussichts- und Rastplätzen, Infotafel-Standorten und potenziell ausbaufähigen Flächen an der Themenradroute.

Insgesamt wurden im Rahmen der Studie **41 potenzielle Orte der Inszenierung** identifiziert und den 4 Modellen der Erlebnis- und Informationsstationen (s. rechts) zugeordnet. Eine nähere Erläuterung zu Inhalten und Umfang der Modelle sowie eine schematische Zusammenfassung des Baukastenprinzips finden sich auf den folgenden Seiten.

#### 4 Modelle der Erlebnis- und Informationsstationen

- 1 Erlebnisstation bei vorhandenen Besucherzentren sowie betreuten Anlaufstellen mit analogem und digitalem Charakter = 5 Inszenierungsorte (aktuell: DZ Tagebau Garzweiler; BZ Tagebau Hambach; Eingangstor Sophienhöhe; BZ Tagebau Inden, Besucherparkplatz Gustorfer Mühle; in Zukunft: Ergänzung Kraftwerk Frimmersdorf )
- 2 größere interaktive analoge Erlebnisstationen vor Ort am Wegesrand mit analogem Erlebnischarakter und digitaler Verlängerung, Kombination mit Aufenthaltsqualität = 12 Inszenierungsorte (10 ab 2027 und 2 ab 2035)
- 3 kleine analoge Informationspunkte am Wegesrand, einheitlich gestaltet zur objektbezogenen Informationsvermittlung mit digitaler Verlängerung = 13 Inszenierungsstandorte (10 ab 2027 und 3 ab 2035)
- 4 analoge Image- / Infoelemente an strategischen Orten mit Verweis auf Gesamtradroute = 11 Inszenierungsorte

## 4. Storytelling-Ansatz

### 4.2 Erlebnisstationen und Elemente

1

#### Modell 1: Stationen im Rahmen vorhandener Besucherzentren

Diese Art der Station kommt aktuell in Kombination mit den Besucher- und Dokumentationszentren Garzweiler, Hambach, Inden, Sophienhöhe und dem Besucherparkplatz an der Gustorfer Mühle in Betracht. Dies sind „betreute“ Anlaufstellen (innen/außen) die sich für Inszenierungen besonders gut eignen, die vandalismusanfällig oder betreuungsintensiv, analog oder digital sind,. Das Modell 1 umfasst:

- Info- bzw. Hinweistafel am (ggf. Eingang) Besucherzentrum mit Einleitung, Geschichte, Karte, Essenz aus dem Video / Animation / interaktiven Element sowie Handlungsanleitungen für die „Zeitreise“
- das eigentliche „Zeittor“ befindet sich im Besucherzentrum, es besitzt:
  - möglichst Teile eines spezifischen **Reliktes als „Auslöser für die Zeitreise“**,
  - im Idealfall werden dabei **bestehende Ausstellungselemente und -techniken**, genutzt, z. B. Display in der Ausstellung, charakteristische Ausstellungsobjekte.
  - ggf. **interaktive** Elemente oder Nutzung **VR-Anwendungen** zur Visualisierung historischer und zukünftiger Ereignisse (u. a. vorher / nachher);
  - ggf. Umsetzung und Ergänzung: **kindgerechter interaktiver Spiele**

**Die Umsetzung dieser Station muss in enger Abstimmung mit den vorhandenen Besucherzentren erfolgen!**



Quellen: KI generiert mit MS Bing Fotocreator; Tripadvisor auf [https://www.tripadvisor.de/Attraction\\_Review-g1085554-d15199021-ReviewsMuseum\\_fur\\_mittelalterlichen\\_Bergbau\\_im\\_Erzgebirge\\_MiBERZ-Dippoldiswalde\\_Saxony.html](https://www.tripadvisor.de/Attraction_Review-g1085554-d15199021-ReviewsMuseum_fur_mittelalterlichen_Bergbau_im_Erzgebirge_MiBERZ-Dippoldiswalde_Saxony.html); STZ / Jochen Tack in <https://www.zollverein.de/app/uploads/2022/09/Zollverein-Magazin-2-2022.pdf>; EDBYTO auf <https://edbyto.com/edbyto/app-in-den-steinbruch/>

# 4. Storytelling-Ansatz

## 4.2 Erlebnisstationen und Elemente

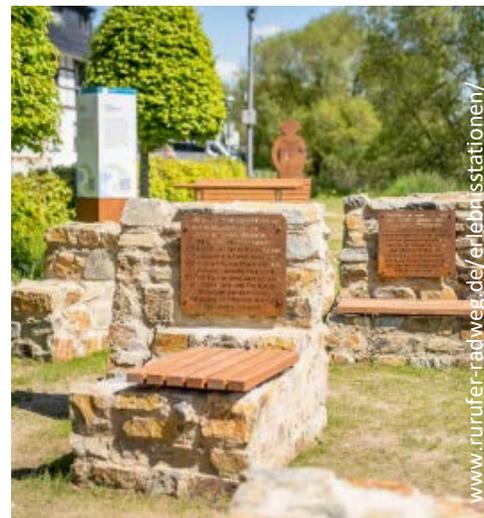
2

### Modell 2: Größere Erlebnisstationen am Weg mit Objektbezug

Diese Station ist nur umsetzbar auf größeren Flächen ab 50 qm am Wegesrand mit einem möglichst direkten Objektbezug. Das Modell 2 beinhaltet:

Als **analoge Elemente** - „Zeittor“-Station:

- Teile spezifischer Relikte als „Auslöser für die Zeitreise“, z.B. QR-Code auf altem Schaufelrad mit objektbezogener Geschichte
- Infotafel mit allg. und objektbezogenem Inhalt:
  - allg. Handlungsanleitungen zur „Zeitreise“ (QR-Code Webseite allg.)
  - Essenz aus digitaler Verlängerung (Text, Geschichte, Illustrationen, Karte, ...)
- Rast- und Servicemöglichkeiten im Außenbereich; Vandalismus sicher



sowie folgende Inhalte der **digitalen Verlängerung**:

- animiertes Video: wobei die Zeitreisenden die realitätsnahen Personen (z. B. Bergarbeiter um 1900) oder Relikte (z.B. Förderband um 1950) in Ihrer Zeit treffen, die ihre Geschichte zum Ort erzählen.
- Ergänzung der Video-Geschichte durch Texte, realistische Bilder, Dokumente, Planungsskizzen
  - digitale Karte mit Routing Option
  - Link auf allgemeine Inhalte
- Ergänzung: kindgerechte interaktive Spiele (z. B. Quiz / Memory mit Fluxi, z.B. Multiple Choice Geschichte der Station)

## 4. Storytelling-Ansatz

### 4.2 Erlebnisstationen und Elemente

3

#### Modell 3: kleine objektbezogene Informationspunkte

Diese Station ist nur umsetzbar auf kleineren Flächen bis 50 qm am Wegesrand mit möglichst direktem Objektbezug. Das Modell 3 beinhaltet:

- Als analoge Elemente / Inhalte vor Ort:
  - Infoelement mit Text, Geschichte, Illustrationen, ausgewählte Bilder und Karte zum Ort
  - ggf. Relikt als „Auslöser der Zeitreise“ bzw. QR-Code-Träger
- In der digitalen Verlängerung
  - weitere Infos: Fotos, Links, Texte zur Station (QR-Code zu Objektinhalte)
  - Hinweis auf „Zeitreise“ allgemein (QR-Code zu Webspaces allgemein)
  - hier keine aufwendigen Animationen / Videos

Beispiel:  
Infoelement für  
objektbezogene Inhalte am  
RurUferRadweg



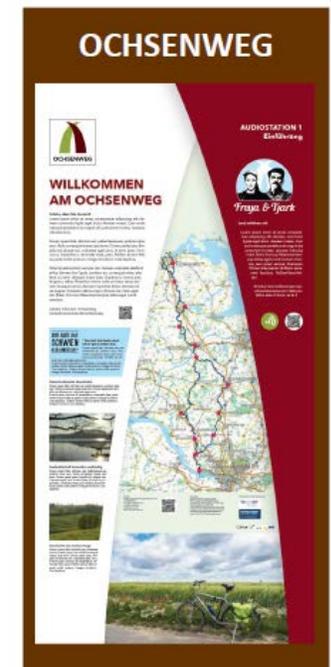
4

#### Modell 4: Image- und Infoelemente

Diese Station ist konzipiert für strategisch wichtige Orte zur Zielgruppenansprache eher auf kleineren Flächen bis 50 qm, auch weiter entfernt von der Route. Ein Objektbezug ist nicht notwendig, die Inhalte sind v.a. auf die gesamte Radroute bezogen. Das Modell 4 beinhaltet:

- analoge Elemente / Inhalte vor Ort
  - Infoelement mit allg. Text zum Projekt, zur Route und zur Zeitreise, inkl. Karte und ausgewählte Bilder
- digitale Verlängerung
  - Hinweis auf „Zeitreise“ allg. (QR-Code zu Webspaces allgemein)
  - nur allg. Animationen / Videos zum Einstieg

Beispiel:  
Infoelement  
für strategische  
Orte am Ochsenweg

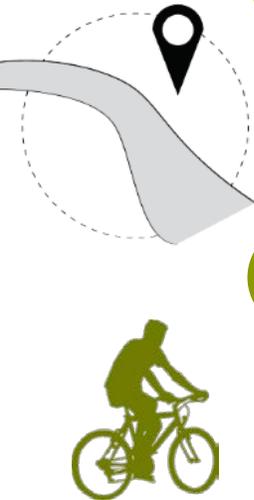


# 4. Storytelling-Ansatz

## 4.3 Übersicht Inszenierung-Baukasten

**Standorte**

Ø 5 bis 10 km



4

strategische Orte  
Ein- / Ausstieg,  
frequentierte,  
mit Bedeutung  
fürs Marketing



3

bestehende und  
geplante kleinere  
Infopunkte mit  
Objektbezug



2

bestehende und  
geplante größere  
Erlebnispunkte  
mit Objektbezug



1

bestehende  
Besucher-  
anlaufpunkte  
mit „Kümmere“



**Stationen**

Image- und  
Infoelemente mit Fokus  
Gesamtroute, weitere  
Inhalte über digitale  
Verlängerung

ca. 10 x  
bis 50 qm  
bis  
10.000 €



**Story**

analoge Infostation  
Fokus Objekt, weitere  
Inhalte über digitale  
Verlängerung

ca. 10 x  
bis 50 qm  
bis  
10.000 €

interaktive analoge  
Erlebnisse (Fühlen,  
Hören, Sehen), Rast-  
und Servicemöglich-  
keiten im Außenbereich;  
Vandalismus sicher

ca. 10 x  
ab 50 qm  
ab  
10.000 €

digitale und analoge Erlebnisse  
innen und außen die besonders  
vandalismusanfällig oder  
betreuungsintensiv sind

5 x  
nach  
Absprache



**digitale  
Verlängerung**



**Beispiele/Entwürfe - Ausarbeitung  
erfolgt in nachfolgender Umsetzung**



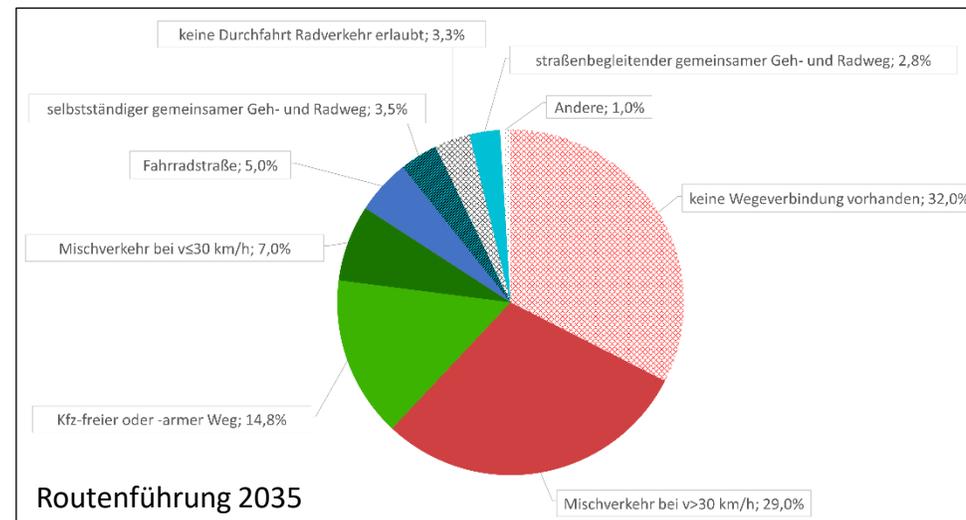
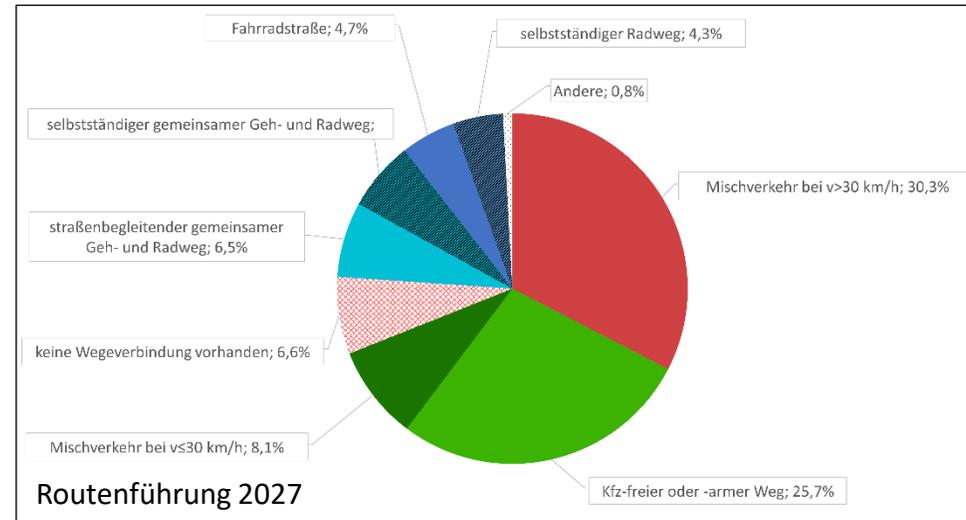


## 5. Bestandsaufnahme und -analyse

### 5.1 Analyse der Trasse

#### Bestand an Führungsformen

Die Analyse der bestehenden Führungsformen auf der Trasse zeigt, dass der Radverkehr hier überwiegend im Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 30 km/h geführt wird. Dies betrifft sowohl inner- als auch außerörtliche Streckenabschnitte. In innerörtlichen Wohngebieten liegen im Bestand zum Teil jedoch bereits Tempo-30-Zonen vor. Außerorts existieren zahlreiche Wirtschaftswege. Zum Teil wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt – straßenbegleitend sowie auf selbstständigen Wegen. Mit dem Speedway und dem Nordrandweg sind auch Fahrradstraßen Teil der Route. Zuletzt weist vor allem die Routenführung von 2035 zahlreiche Abschnitte auf, die heute noch nicht existieren (z. B. Tagebaurundwege).



#### Beispiele



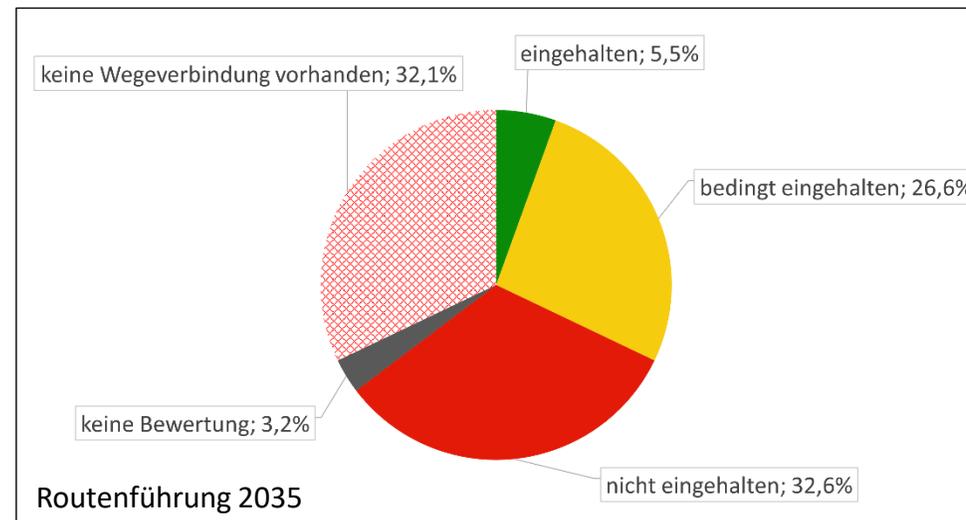
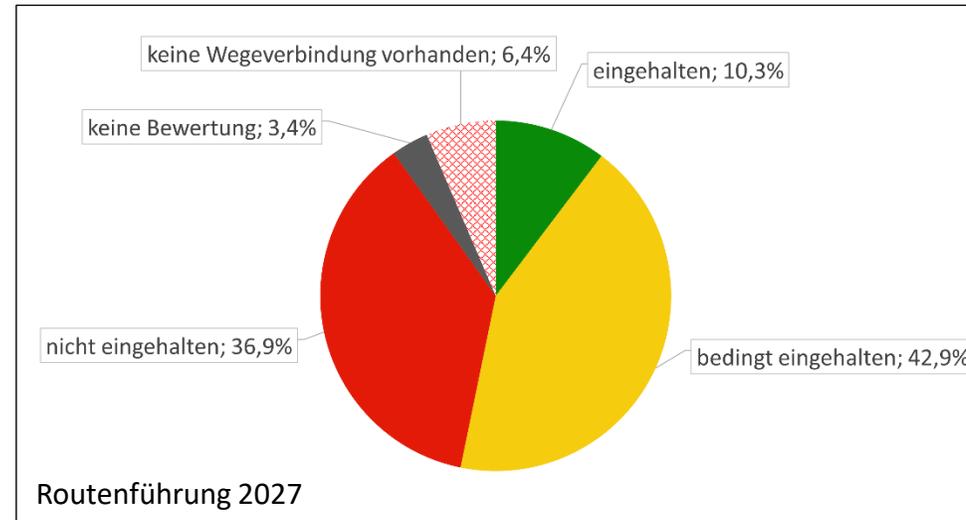
alle Abbildungen © SVK

## 5. Bestandsaufnahme und -analyse

### 5.1 Analyse der Trasse

#### Bewertung der Führungsformen

Im nächsten Schritt wurden die Führungsformen gemäß den entsprechenden Regelwerken bewertet. Nur auf einem geringen Teil der betrachteten Strecken sind die Qualitätsstandards einer Radvorrangroute eingehalten. Dazu gehören Fahrradstraßen, Radwege und Radfahrstreifen. Nur bedingt geeignet sind laut H RSV gemeinsame Geh- und Radwege, Schutzstreifen, Wirtschaftswege sowie die Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 (innerorts) bzw. Tempo 50 (außerorts). Dies betrifft knapp ein Drittel bis über 40 % der Strecken. Nicht geeignet für Radvorrangrouten ist die Führung im Mischverkehr bei über 50 km/h, davon sind in etwa ein Drittel der Abschnitte betroffen. Auf Strecken mit einer Durchfahrtsbeschränkung für den Radverkehr (Privatwege, VZ 250) erfolgte keine Bewertung.



#### Beispiele



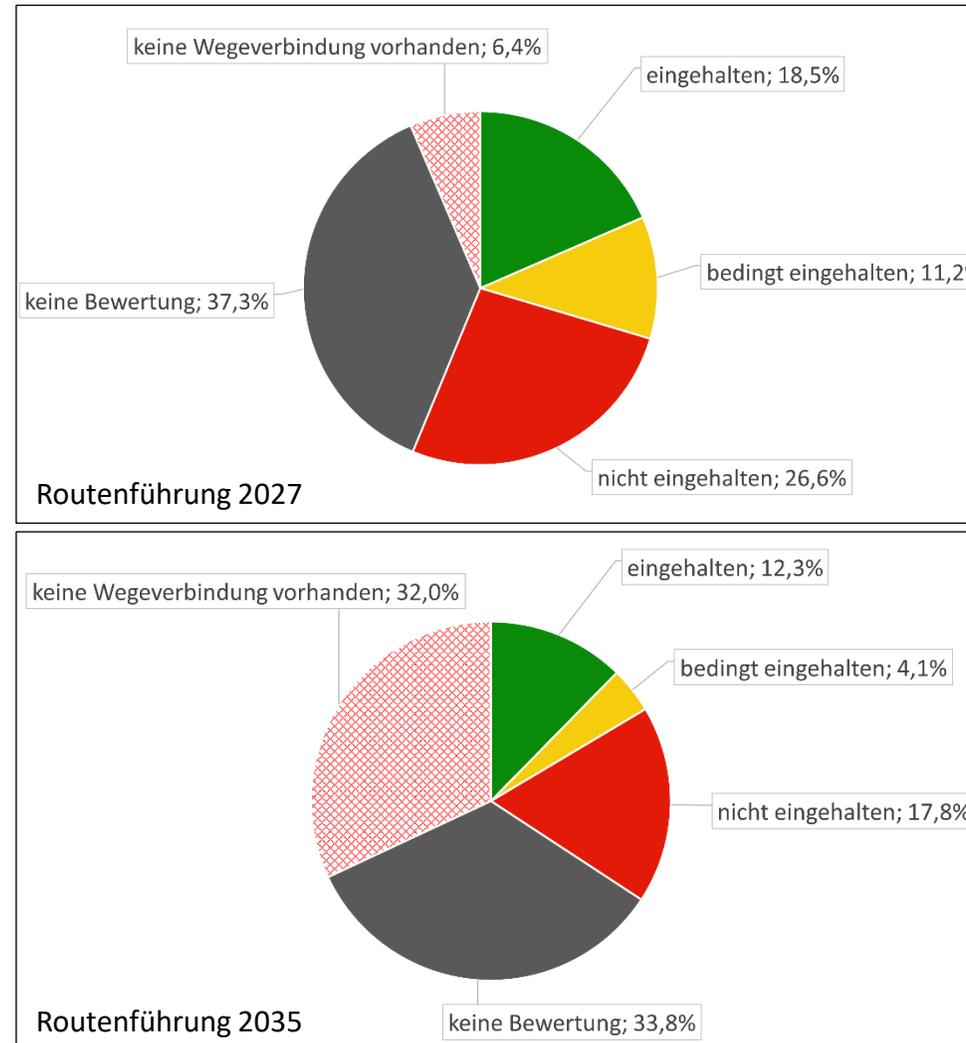
alle Abbildungen © SVK

## 5. Bestandsaufnahme und -analyse

### 5.1 Analyse der Trasse

#### Bewertung der Dimensionierung

Bei Netzlücken und ungesicherten Abschnitten kann keine Bewertung der Breiten stattfinden. Betrachtet man die verbleibenden Strecken der Trasse, lässt sich feststellen, dass heute auf etwa der Hälfte davon die Vorgaben der Regelwerke nicht eingehalten sind. Dies betrifft vor allem Wirtschaftswege sowie selbstständige und straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege. In einigen Fällen erreichen die Breiten die Mindestmaße gemäß StVO, zum Erreichen der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute ist jedoch ein Ausbau erforderlich. Auf 12 bis 19 % der Abschnitte entspricht die Dimensionierung bereits jetzt den Vorgaben der H RSV.



#### Beispiele



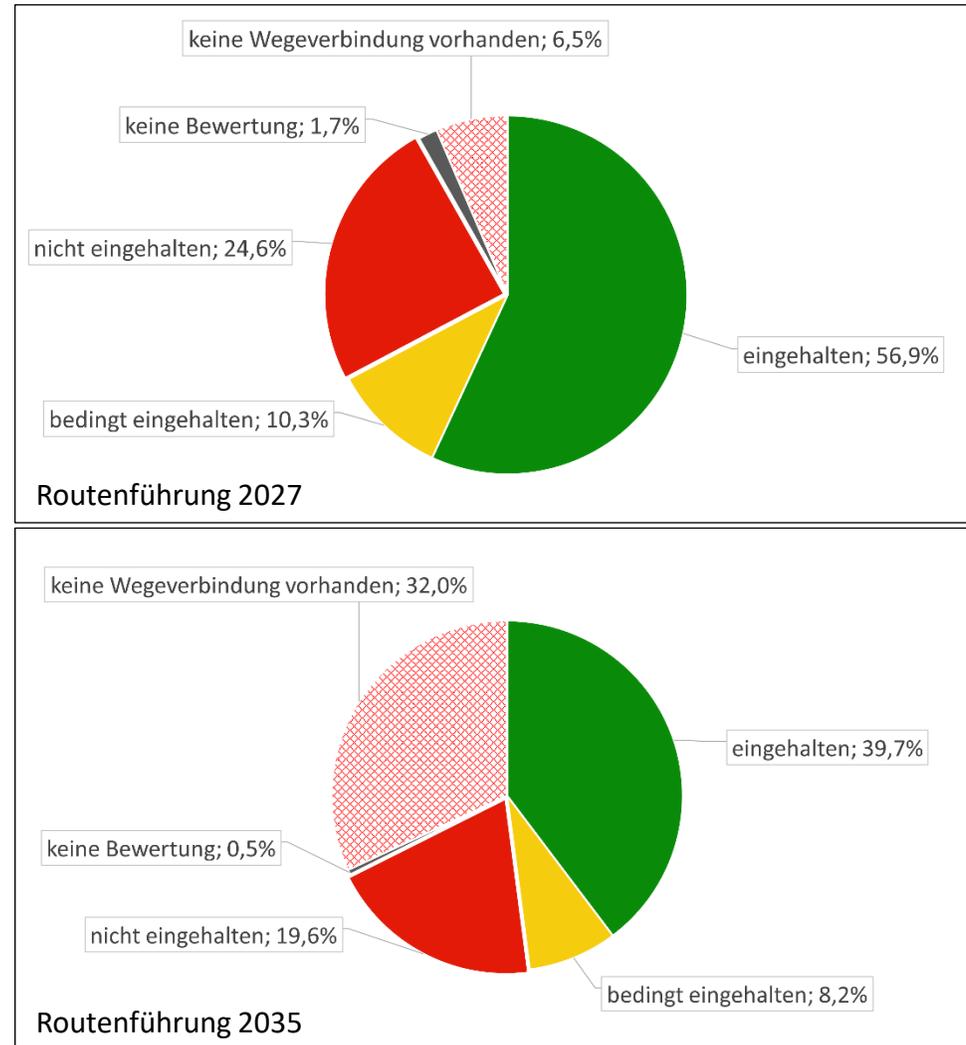
alle Abbildungen © SVK

## 5. Bestandsaufnahme und -analyse

### 5.1 Analyse der Trasse

#### Bewertung der Oberfläche

Die Analyse der Oberfläche zeigt, dass auf einem Großteil der Streckenabschnitte sicher befahrbare Beläge mit geringem Rollwiderstand vorhanden sind. Aufgrund der Vielzahl an Wirtschaftswegen liegen daneben auch andere Oberflächen vor. Wassergebundene Decken werden nur in Ausnahmefällen von den Regelwerken empfohlen und bieten eine Möglichkeit, den Natur- und Landschaftsschutz auf einer touristischen Route zu wahren (s. Kapitel 3.5). Nicht geeignet für Radvorrangrouten sind Schotter- und Splittbeläge sowie Treckerspuren. Dies betrifft 20 bis 25 % der Wege. Auch Schäden der Oberfläche wie Schlaglöcher, Trennfugen, Wurzelaufrüche und Bodenwellen wurden erhoben und bei der Analyse in Form einer Herabstufung der Bewertung berücksichtigt.



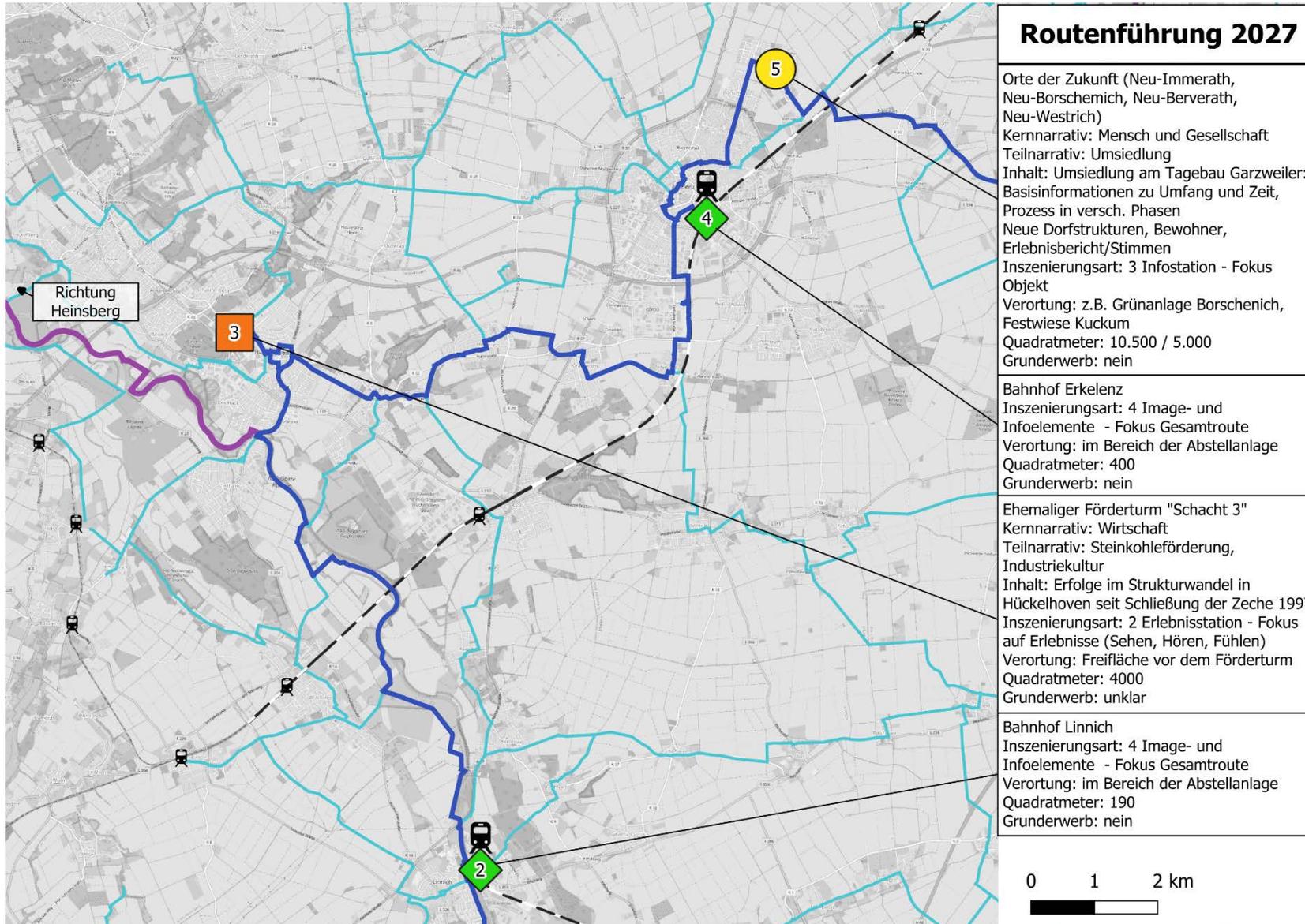
#### Beispiele



alle Abbildungen © SVK

## 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

### 5.2 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2027



### Legende | auch für die Folgeseiten

### Legende | auch für die Folgeseiten

#### Inszenierungsstandorte

-  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 m<sup>2</sup>)
-  kleinere Informationspunkte zur objektbezogenen Informationsvermittlung mit digitaler Verlängerung (< 50 m<sup>2</sup>)
-  an strategischen Orten: analoge Image- und Infoelemente mit Fokus auf Erläuterung der Gesamtroute

#### Streckenführung

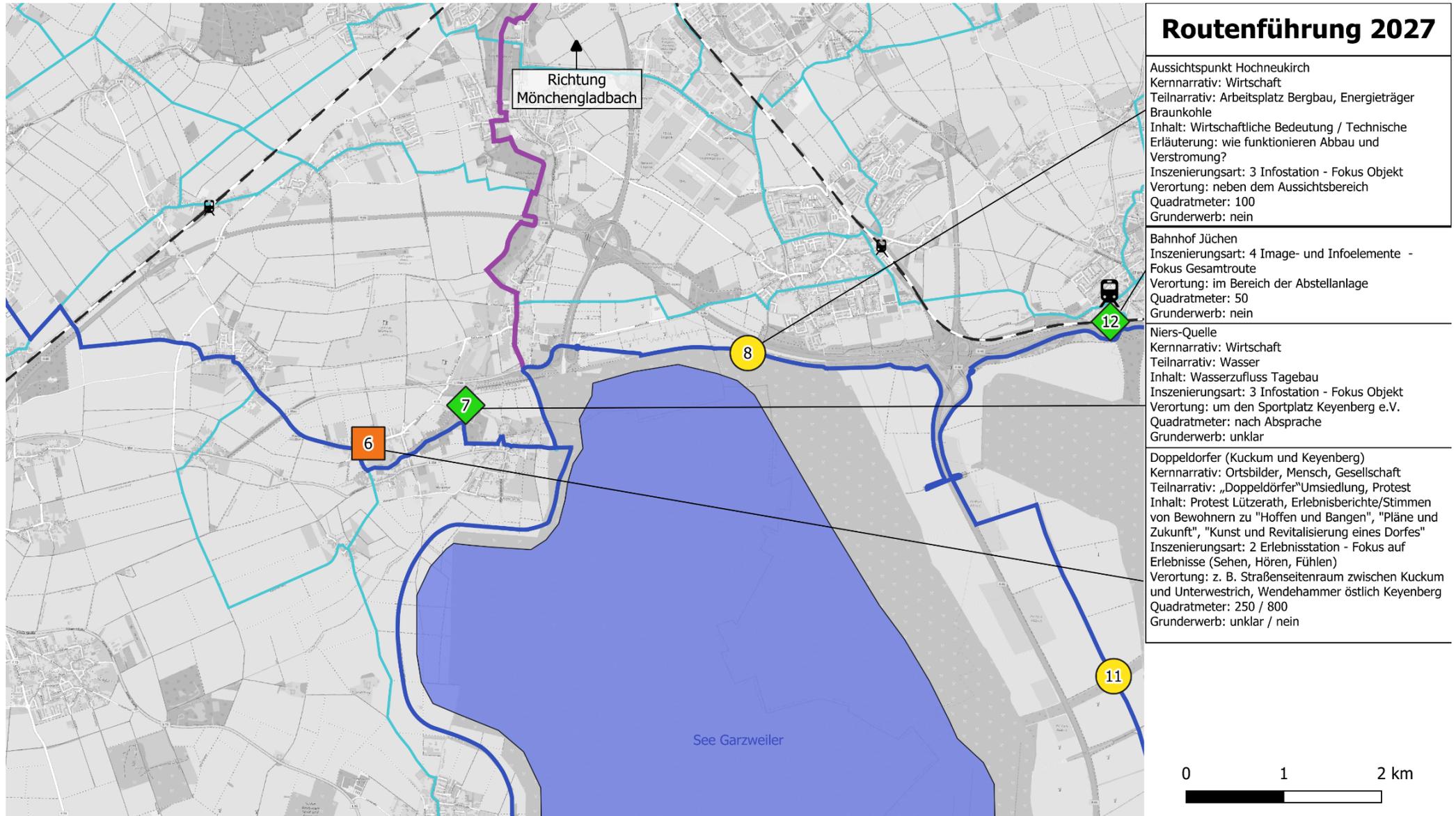
-  Routenführung

#### Sonstiges

-  Verbindungsachsen in die umliegenden Ballungszentren
-  Knotenpunktnetz
-  Bahnlinie
-  Bahnhöfe/-Haltepunkte
-  Tagebau-Seen

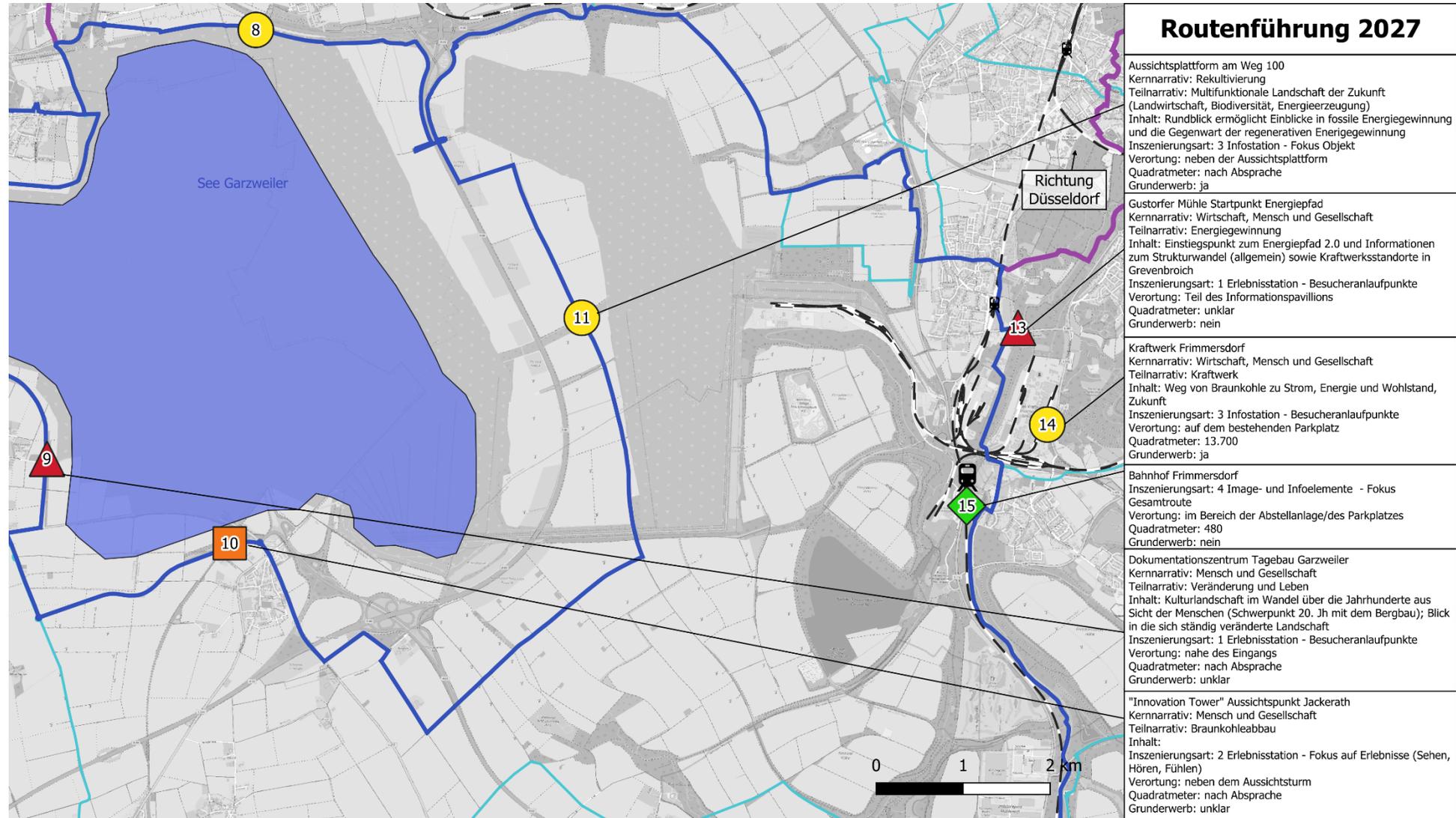
## 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

### 5.2 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2027



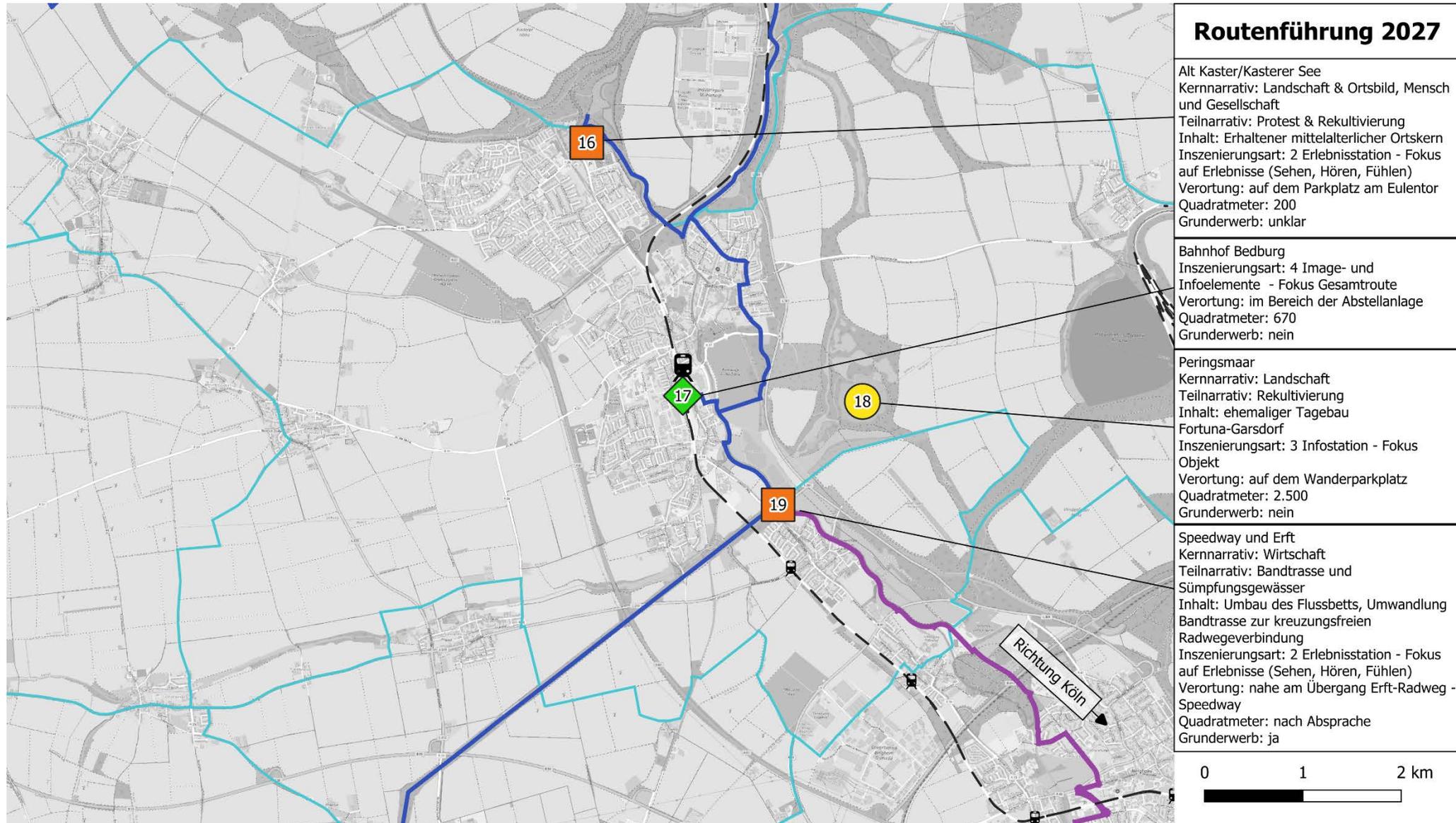
## 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

### 5.2 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2027



## 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

### 5.2 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2027



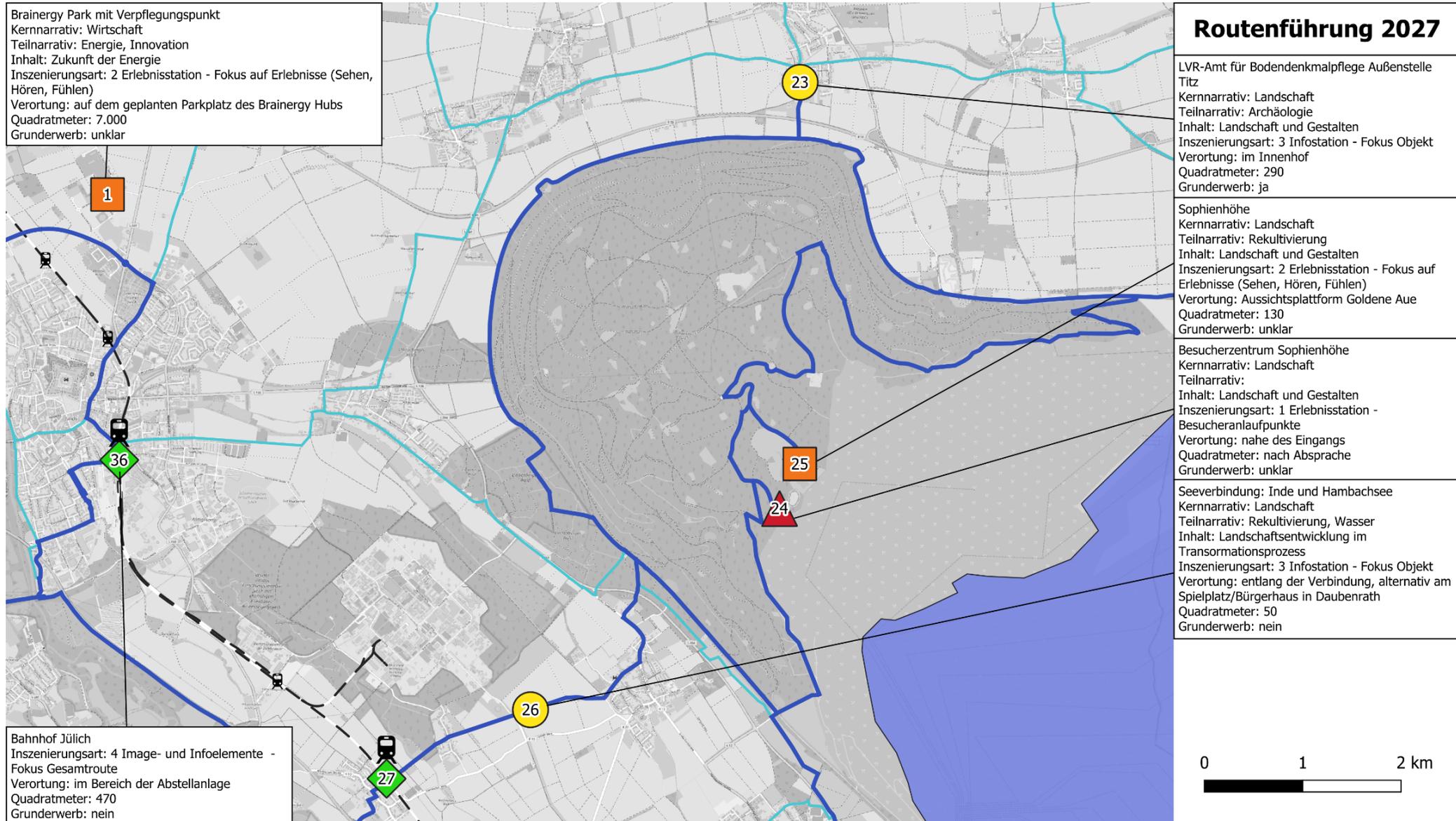
## 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

### 5.2 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2027



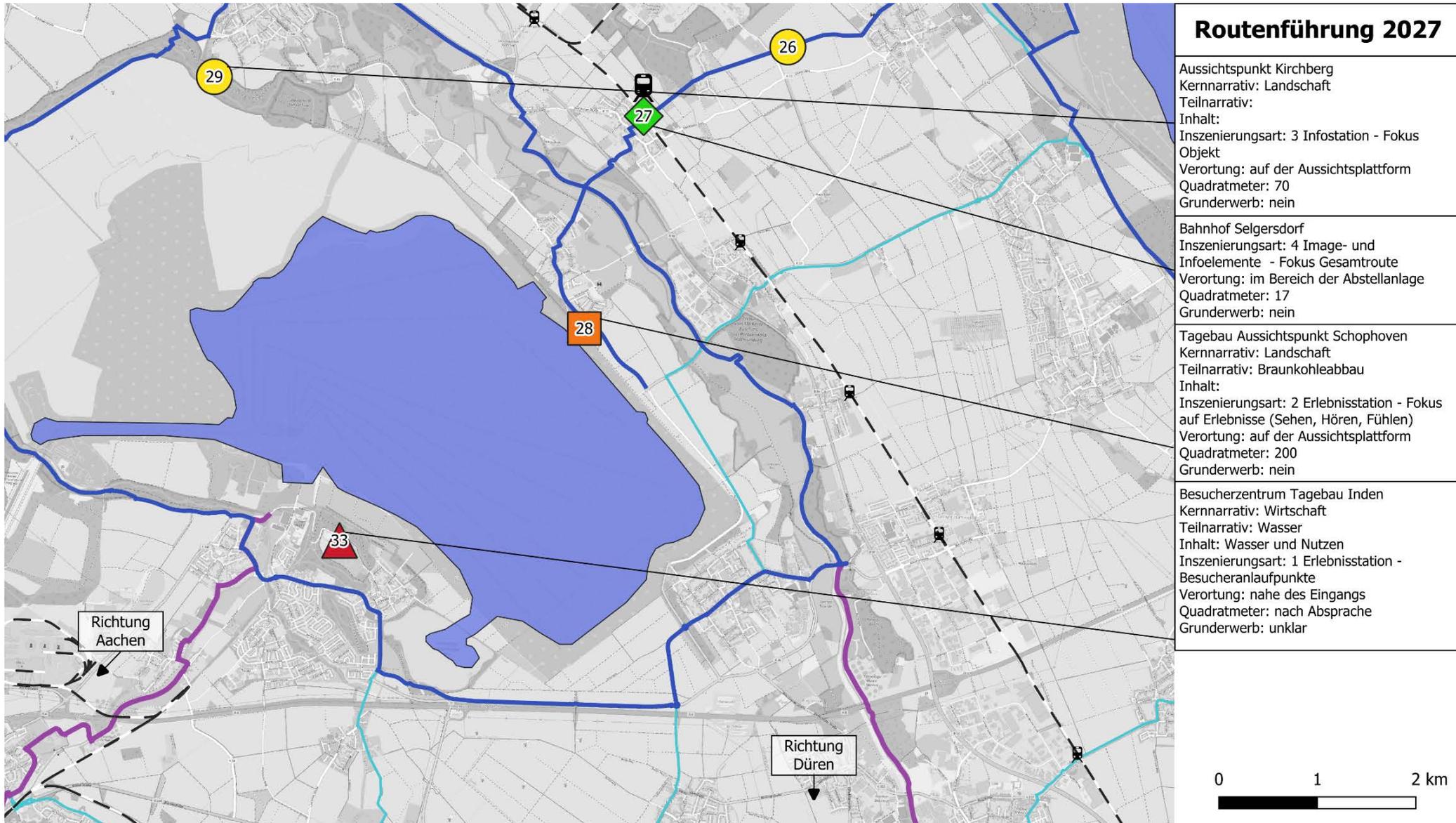
# 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

## 5.2 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2027



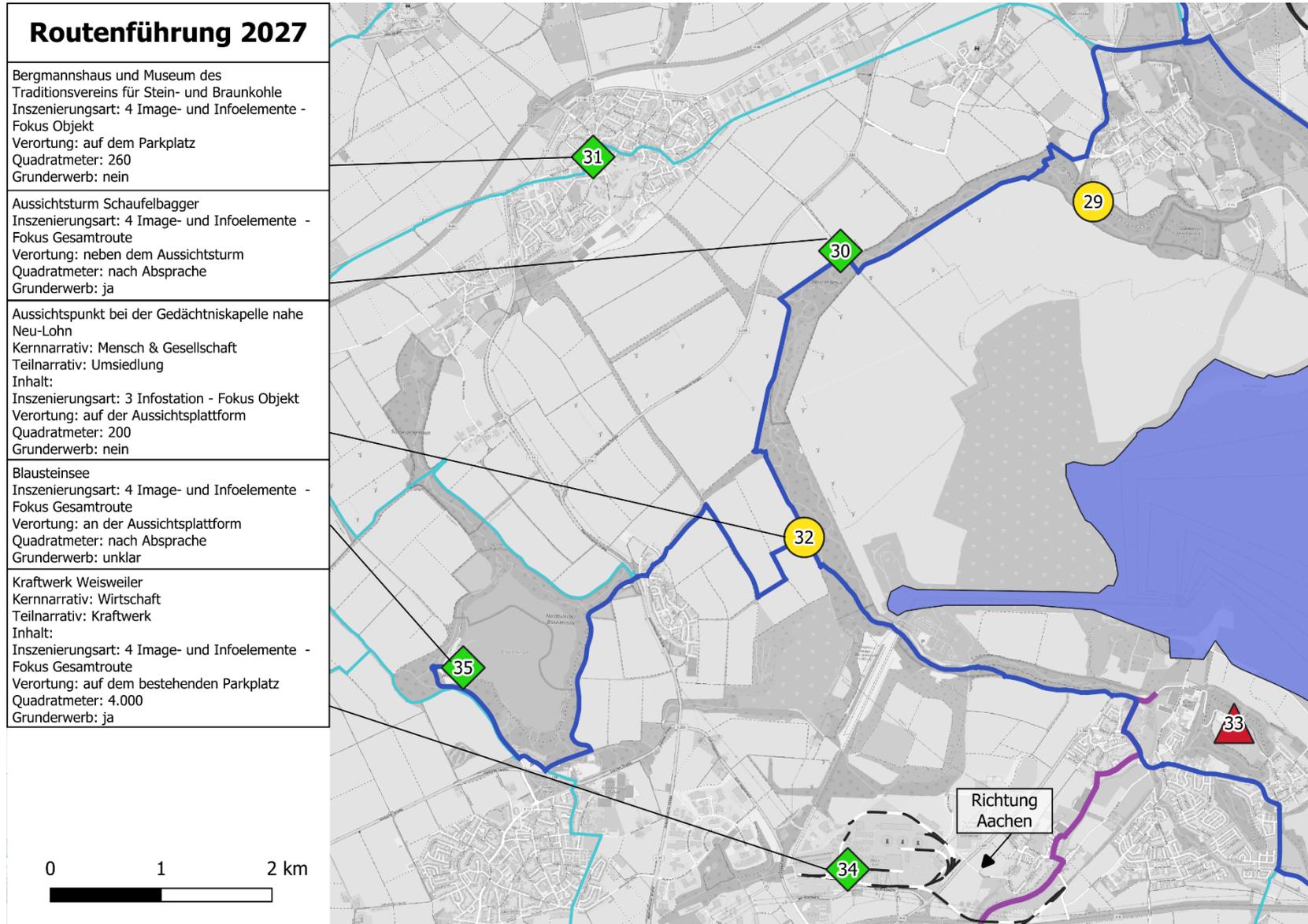
## 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

### 5.2 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2027



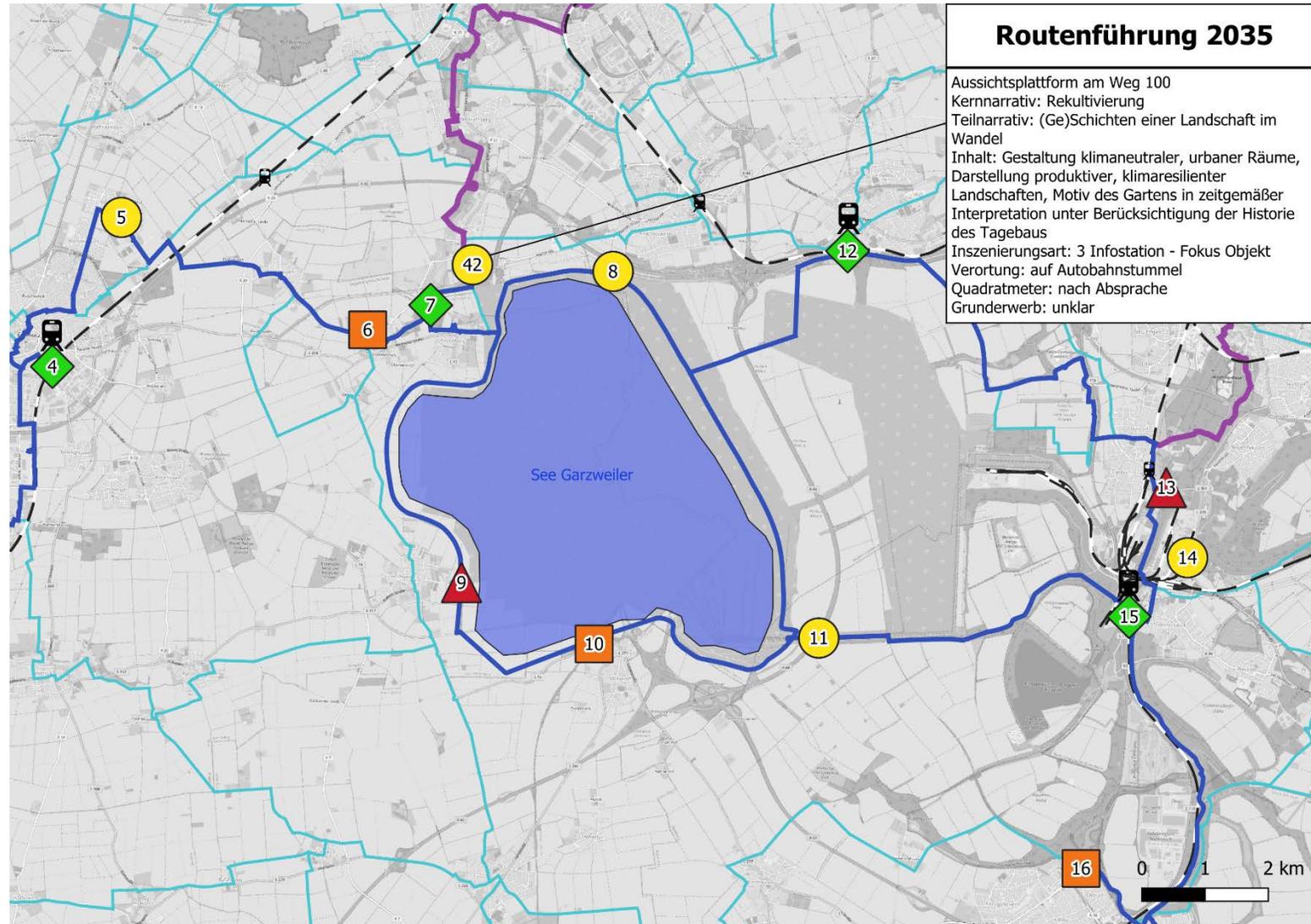
# 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

## 5.2 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2027



## 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

### 5.3 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2035

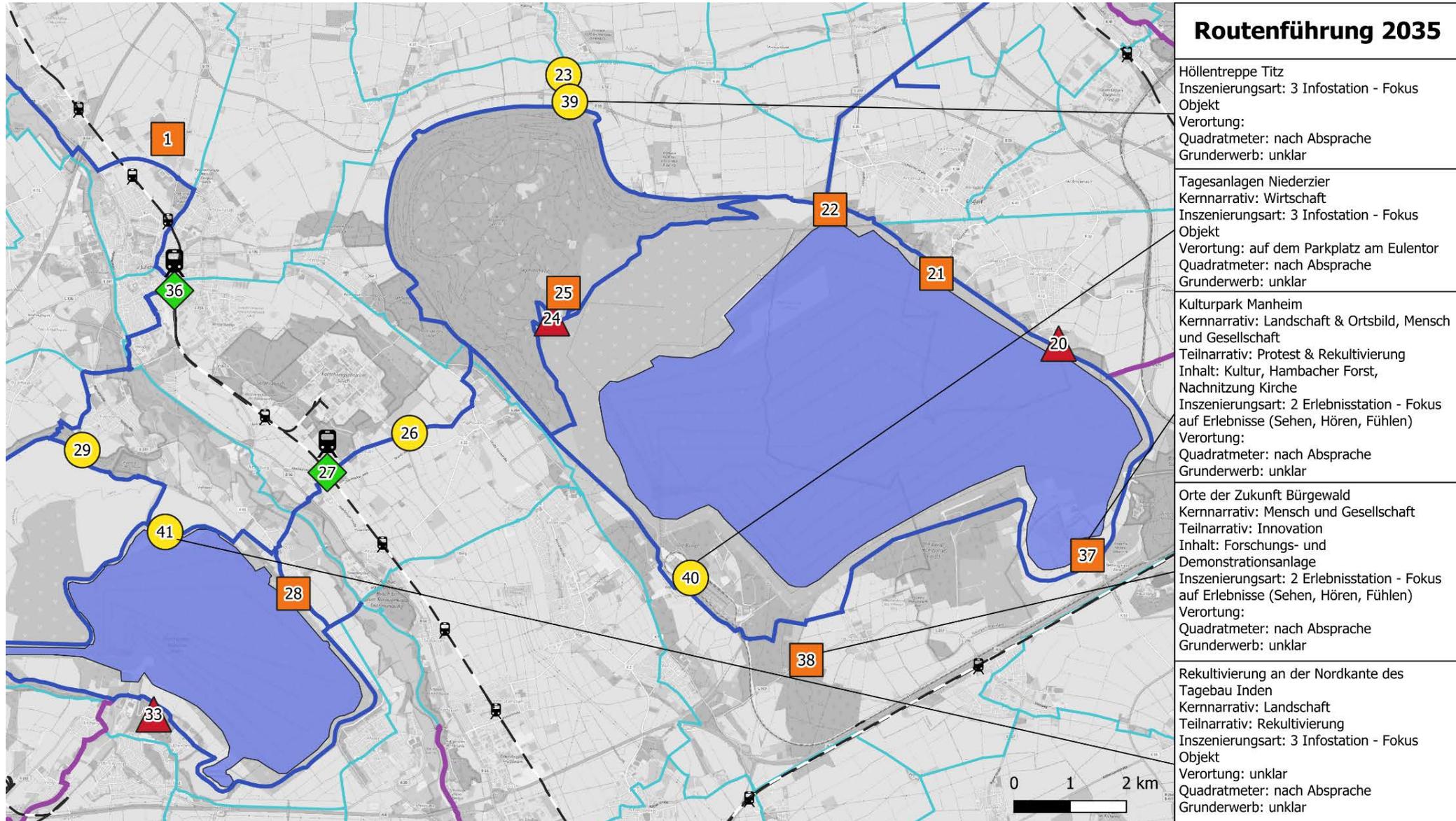


Im nächsten Entwicklungsschritt ab 2035 werden die auf den vorherigen Charts dargestellten Inszenierungsstandorte durch die Inszenierungsstandorte 38 - 42 ergänzt (siehe Charts 60 + 61).

Der Inszenierungsstandort 11 verändert sich von der Lage her mit der neuen Routenführung (vgl. Chart 54)

## 5. Bestandsaufnahme und -analyse der Trassenvarianten

### 5.3 Inszenierungsstandorte und Routenverlauf 2035



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### 6.1.1 Strecken

Um die Qualitätsstandards einer Radvorrangroute zu erreichen, sind unterschiedliche Arten von Maßnahmen möglich. Dabei spielen sowohl die Ortslage als auch die Netzhierarchie der Straßen eine Rolle.

**Innerorts** sollte entlang der Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich eine Prüfung zur Schaffung von Radinfrastruktur gemäß der Qualitätskriterien erfolgen. Dabei ist möglichst die Realisierung beidseitiger Radverkehrsführungen anzustreben. Bei fehlender Flächenverfügbarkeit aufgrund angrenzender Bebauung sind Piktogrammketten eine Möglichkeit, den Radverkehr zu berücksichtigen. Im Erschließungsstraßennetz ist zum Erreichen der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen.

**Außerorts** kommen entlang der klassifizierten Straßen Neu- und Ausbaumaßnahmen von gemeinsamen Geh- und Radwegen in Betracht. Für Straßen mit geringerer Bedeutung für den Kfz-Verkehr oder Wirtschaftswegen ist die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen.

Auf den folgenden Seiten werden beispielhaft Maßnahmen in Form von Steckbriefen vorgestellt, die die Vielzahl an Möglichkeiten visualisieren.

Grundlage für die Maßnahmen: H RSV (2021), Übersicht der für RSV und RVR möglichen Führungsformen und Regelbreiten

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen  
Arbeitsgruppe Straßenentwurf



### H RSV

Hinweise  
zu Radschnellverbindungen  
und Radvorrangrouten

Ausgabe 2021



Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Abschnitt 4.5.1)
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrrichtungen)	5,00 m (4,60 m)	5,00 m	4,40 m (4,10 m)	4,75 m	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag; außerorts bis 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.2)
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradschweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m	innerorts auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag; außerorts über 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.3)
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradschweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	innerorts auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag; außerorts über 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.3)
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsradschweg)		4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Abschnitt 4.5.3)
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradschweg)		5,00 m	4,00 m	3,50 m	(vgl. Abschnitt 4.5.1 und 4.5.3)
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitschritt zur Fahrbahn)	3,25 m		2,75 m		auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.4)
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	3,50 m		3,50 m		max. 6 Busse/h und Richtung (vgl. Abschnitt 4.5.4)
Schutzstreifen			2,00 m		1.500 bis 10.000 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.5)
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 m		4,50 m	(vgl. Abschnitt 4.5.6)
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50				5,00 m	bis 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.7)
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30			4,70 m		bis 1.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.7)
Mischverkehr mit Kfz (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)			4,00 m		bis 2.500 Kfz/Tag (vgl. Abschnitt 4.5.7)

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Markierungsmaßnahme Markierung beidseitiger Radfahrstreifen

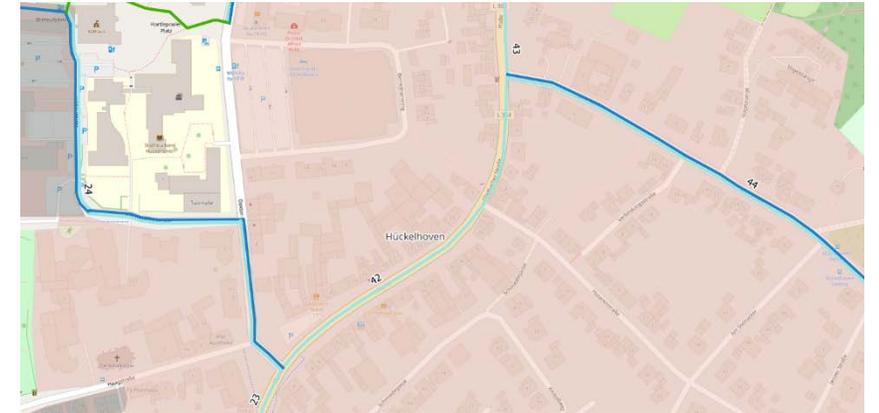
Straße (Klasse)		Abschnitt		Baulastträger
Markt (L364)		Dr.-Ruben-Straße bis Husarenstraße		Straßen.NRW

Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
innerorts	50	209	6,50	Asphalt

vorhandene Führungsform	Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
Mischverkehr	-	beidseitige Radfahrstreifen	> 2,00

#### Mangel / Problembeschreibung

Gegenwärtig wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ungesichert auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn ist 6,50 m breit. Auf beiden Seiten der Fahrbahn sind 2,00 bis 2,50 m breite Parkstände markiert. Der gesamte Streckenabschnitt ist angebaut.



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

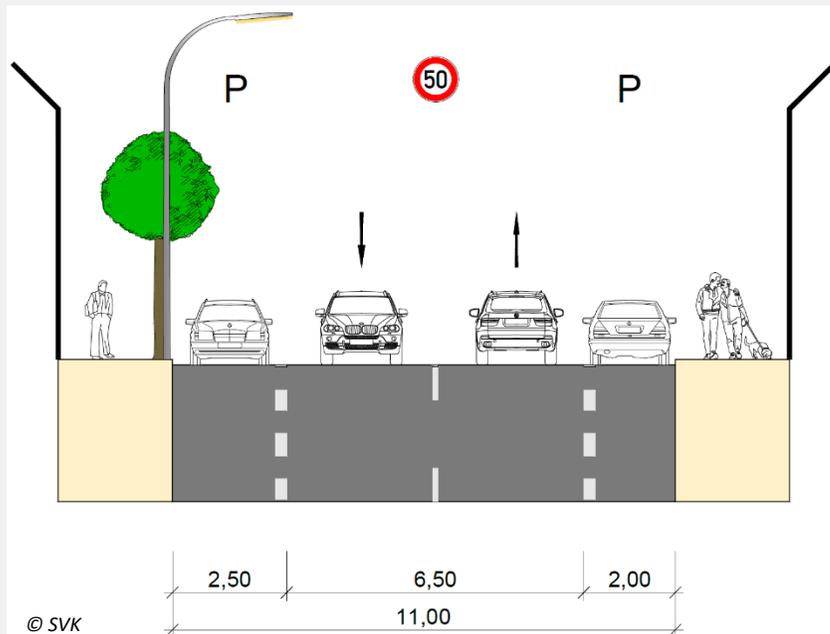
#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte auf der gesamten Länge der Straße beidseitig die Markierung mind. 2,00 m breiter Radfahrstreifen erfolgen. Dies geschieht zulasten des ruhenden Verkehrs.

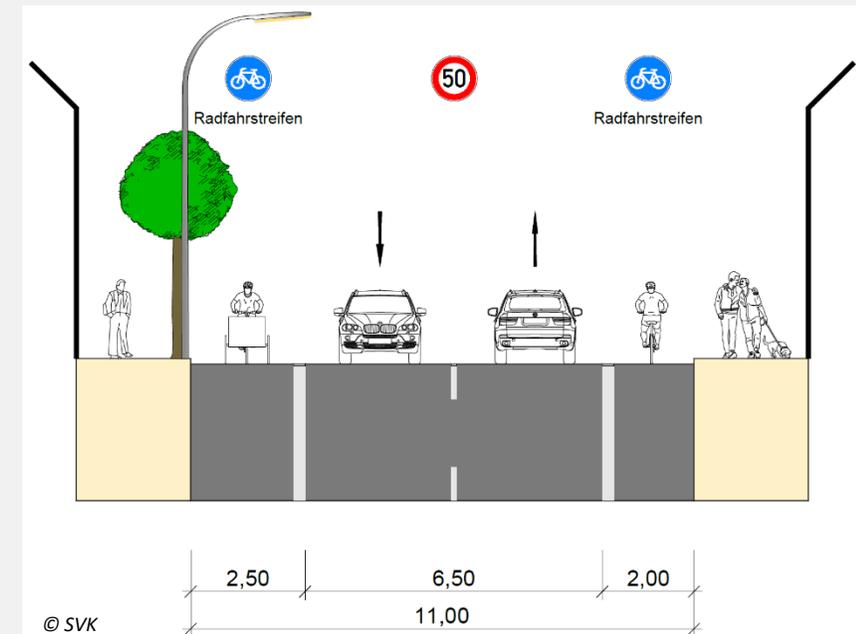
Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 6.000 €.

Priorität	■	■	■
Zeitraum	▶	▶	▶
Kosten	€	€	€

#### Querschnitt Bestand



#### Querschnitt Planung



\*Priorität: ■ - niedrig, ■■ - mittel, ■■■ - hoch; Zeitraum: ▶ - kurzfristig, ▶▶ - mittelfristig, ▶▶▶ - langfristig; Kosten: € - gering, €€ - mittel; €€€ - hoch

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Ausbau-, Markierungs- und Beschilderungsmaßnahme      Umwandlung Parken zum Radweg; Markierung einseitiger Schutzstreifen

Straße (Klasse)		Abschnitt	Baulasträger
Dinstühlerstraße (L364)		Schnorrenbergstraße bis Dinstühlerstraße 38	Straßen.NRW

Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
innerorts	50	212	6,50	Asphalt

vorhandene Führungsform	Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
Mischverkehr	-	einseitiger Radweg / einseitiger Schutzstreifen	2,00 / 1,50

#### Mangel / Problembeschreibung

Gegenwärtig wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ungesichert auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn ist 6,50 m breit. Auf einer Seite der Fahrbahn befinden sich teils durch Markierung, teils baulich abgetrennte 2,00 m breite Parkstände.

Der gesamte Streckenabschnitt ist angebaut.



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte das einseitige Parken in einen Radweg umgewandelt werden. Um den Radverkehr auch in die andere Richtung zu sichern, wird die Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens empfohlen.

Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 64.000 €.

Priorität



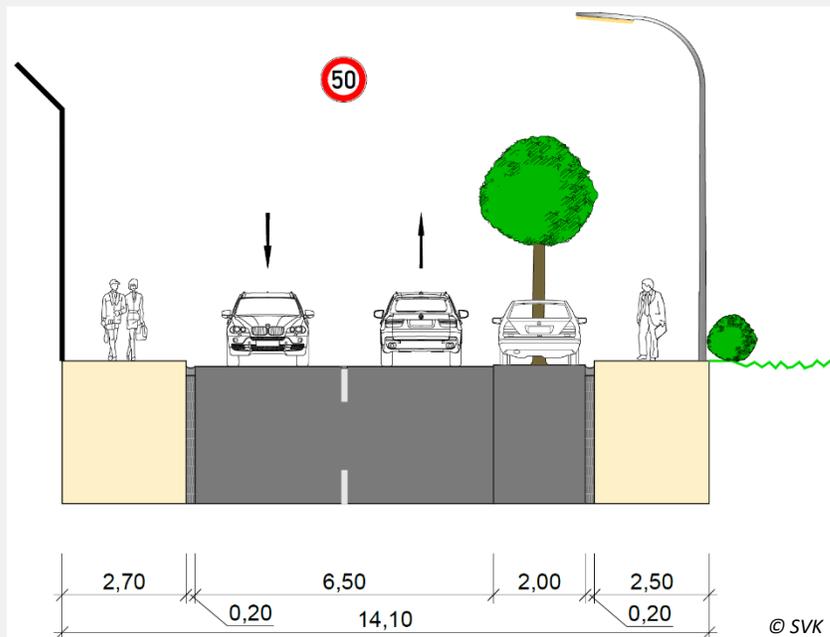
Zeitraum



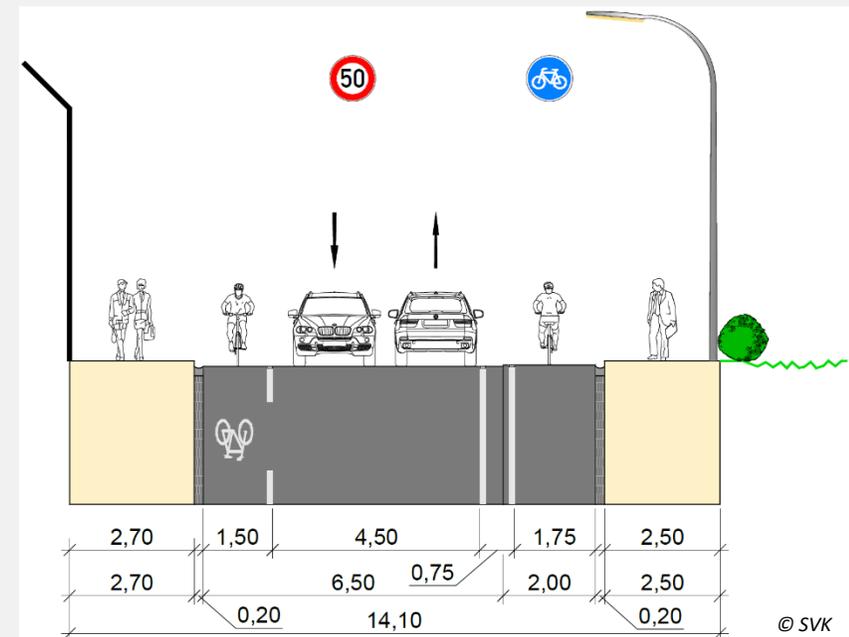
Kosten



#### Querschnitt Bestand



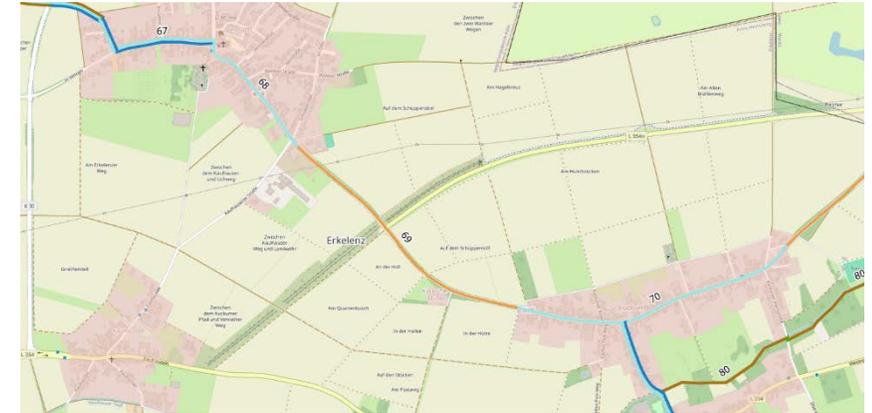
#### Querschnitt Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

Neubaumaßnahme				Neubau gemeinsamer Geh- und Radweg	
Straße (Klasse)		Abschnitt		Baulastträger	
In Kuckum/ Kuckumer Straße (K19)		zwischen Venrath und Kuckum		Kreis Heinsberg	
Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche	
außerorts	70	899	6,80	Asphalt	
vorhandene Führungsform		Breite [m]	geplante Führungsform		Breite [m]
Mischverkehr		-	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr		> 2,00
Mangel / Problembeschreibung					
Gegenwärtig wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ungesichert auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn ist 6,80 m breit. Auf nahezu dem gesamten Streckenabschnitt grenzen landwirtschaftliche Flächen an die Fahrbahn an.					



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte auf der gesamten Länge der Straße der Neubau eines 3,50 m breiten gemeinsamen Geh- und Radwegs erfolgen. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls ein Sicherheitstrennstreifen von mind. 1,75 m Breite zur Fahrbahn einzurichten. Der Radverkehr wird im Zweirichtungsverkehr geführt.

Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 564.000 €.

Priorität



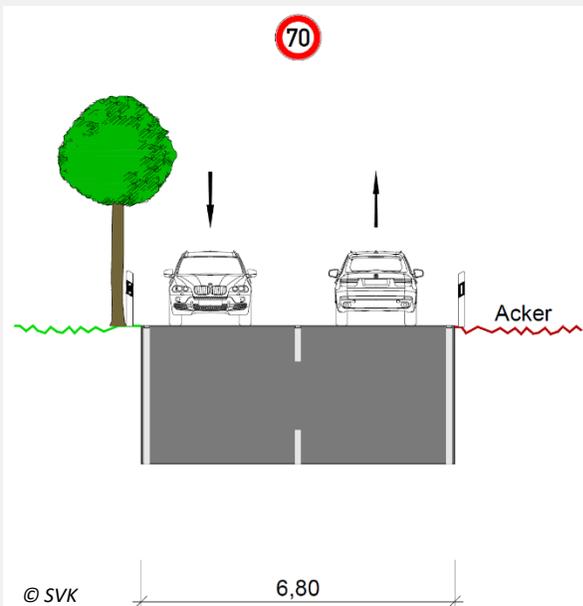
Zeitraum



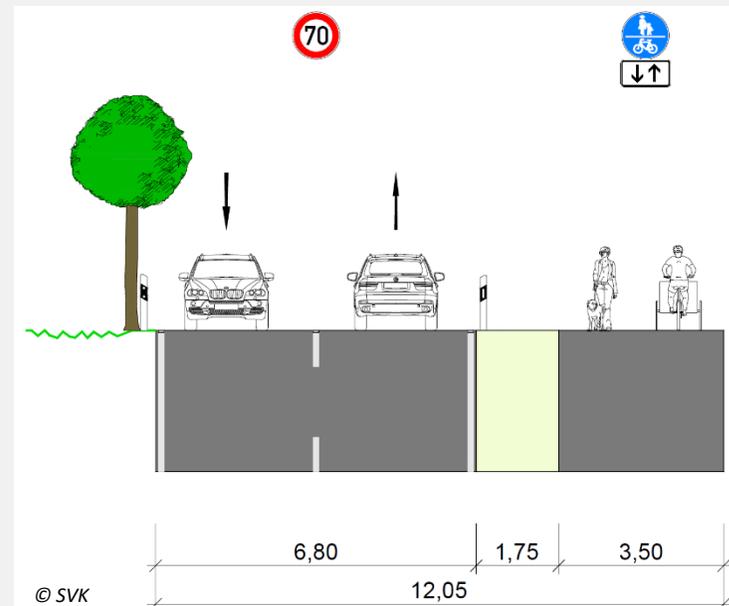
Kosten



#### Querschnitt Bestand



#### Querschnitt Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Ausbaumaßnahme Verbreiterung gemeinsamer Geh- und Radweg, Oberflächengestaltung

Straße (Klasse)		Abschnitt	Baulasträger
Wirtschaftsweg		Kreuzherrenpfad bis Gewerbestraße Süd	Erkelenz

Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
außerorts	-	496	-	Schotter/Splitt

vorhandene Führungsform	Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,00	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	3,50

#### Mangel / Problembeschreibung

Gegenwärtig wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Die Radverkehrsanlage erfüllt hinsichtlich ihrer Breite derzeit nicht die Qualitätskriterien. Darüber hinaus besteht die Oberfläche vorwiegend aus Schotter und Splitt, ist also nicht befestigt und demnach mit Sicherheitsrisiken für den Radverkehr verbunden.

Östlich des Weges verläuft eine Bahnstrecke, westlich liegt Baumbewuchs vor.



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte der gemeinsame Geh- und Radweg auf 3,50 m verbreitert und mit einer angemessenen Oberfläche versehen werden (unter Berücksichtigung des Natur- und Landschaftsschutzes Asphalt oder wassergebundene Decke). Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 262.000 €.

#### Priorität



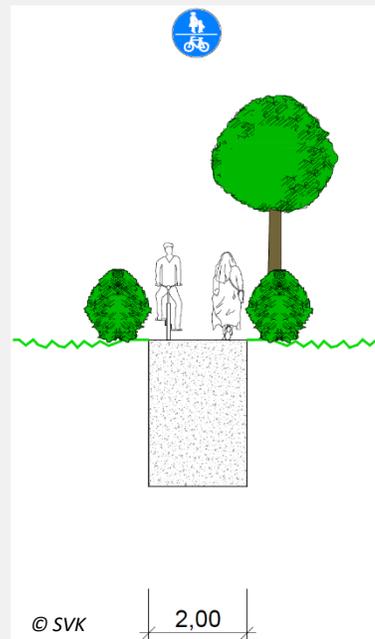
#### Zeitraum



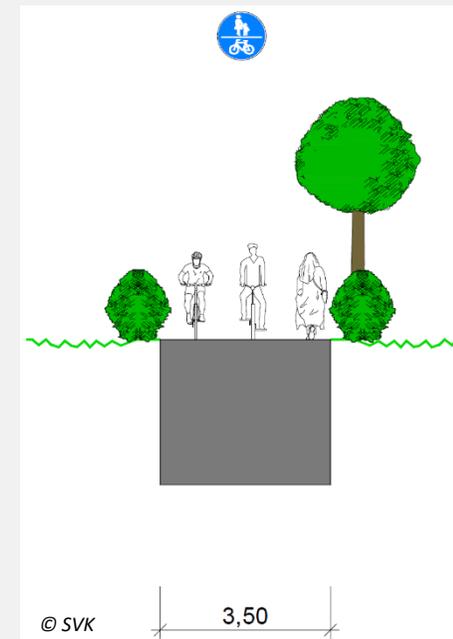
#### Kosten



#### Querschnitt Bestand



#### Querschnitt Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

Markierungsmaßnahme		Markierung beidseitiger Schutzstreifen		
Straße (Klasse)		Abschnitt		Baulastträger
Tentholter Straße		Wihelmstraße bis Goswinstraße		Erkelenz
Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
innerorts	50	156	9,70	Asphalt
vorhandene Führungsform		Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
Mischverkehr		-	beidseitige Schutzstreifen	2,00
Mangel / Problembeschreibung				
Gegenwärtig wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ungesichert auf der Fahrbahn geführt.				
Der gesamte Streckenabschnitt ist angebaut.				



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte auf dem gesamten Streckenabschnitt die Markierung beidseitiger Schutzstreifens von mind. 2,00 m Breite erfolgen.  
Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 5.000 €.

Priorität



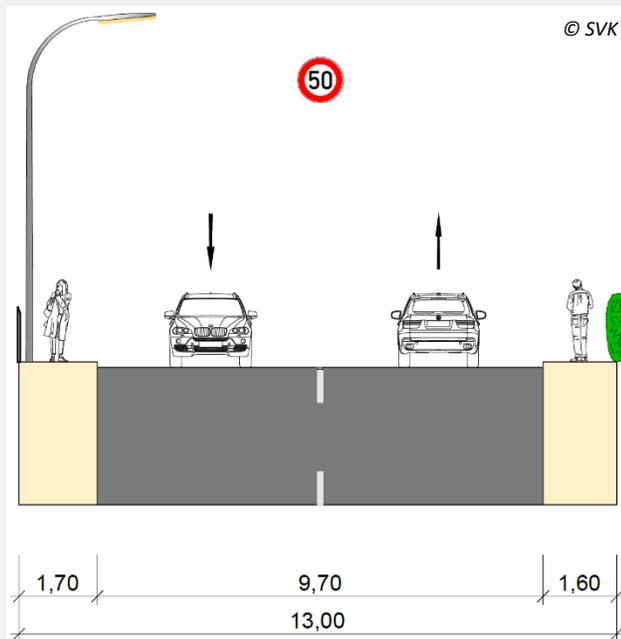
Zeitraum



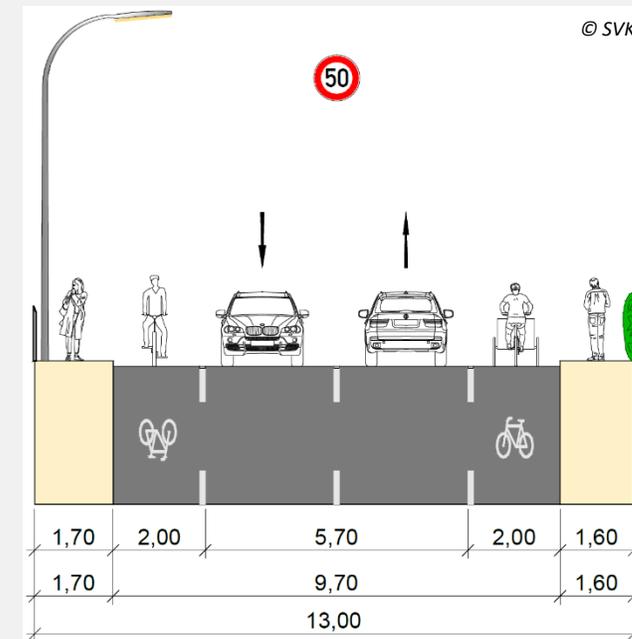
Kosten



#### Querschnitt Bestand



#### Querschnitt Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

Markierungs- und Beschilderungsmaßnahme		Einrichtung Fahrradstraße, Oberflächengestaltung		
Straße (Klasse)		Abschnitt		Baulasträger
Wirtschaftsweg		Teilabschnitt zwischen A 46 und Segelflugplatz Gustorfer Höhe		Grevenbroich, Jüchen
Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
außerorts	100	1.522	> 3,50	Schotter, Splitt
vorhandene Führungsform		Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
Mischverkehr		-	Fahrradstraße	4,00
Mangel / Problembeschreibung				
<p>Gegenwärtig wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Streckenabschnitt unterliegt einer Durchfahrtsbeschränkung für den motorisierten Verkehr mit einer Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr. Die Fahrbahnbreiten variieren bei mind. 3,50 m und lassen keine StVO-konformen Überholvorgänge zu. Darüber hinaus besteht die Oberfläche vorwiegend aus Schotter und Splitt, ist also nicht befestigt und demnach mit Sicherheitsrisiken für den Radverkehr verbunden.</p>				



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte der Wirtschaftsweg auf 4,00 m verbreitert und mit einer angemessenen Oberfläche versehen werden (unter Berücksichtigung des Natur- und Landschaftsschutzes Asphalt oder wassergebundene Decke). Darüber hinaus ist die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgesehen. Dabei ist die Durchfahrt für den landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben. In Abstimmung mit der Landwirtschaft sollten Ausweichstellen geschaffen werden, um ein gefahrloses Überholen zu gewährleisten.

Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 872.000 €.

#### Priorität



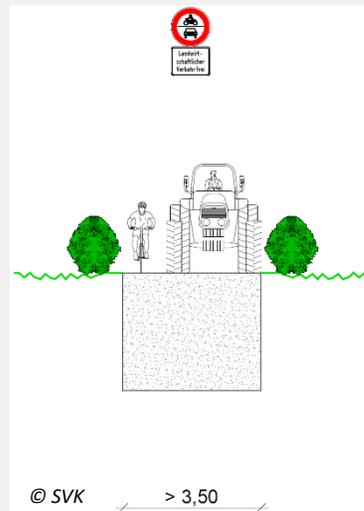
#### Zeitraum



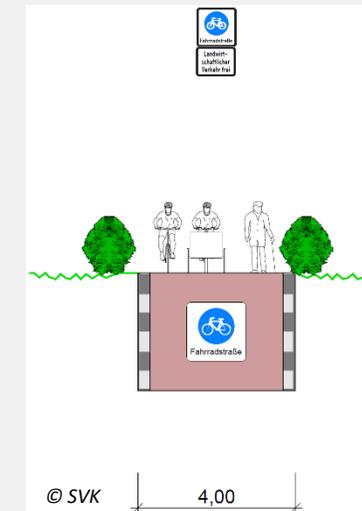
#### Kosten



#### Querschnitt Bestand



#### Querschnitt Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

Markierungsmaßnahme		Markierung von Piktogrammketten	
---------------------	--	---------------------------------	--

Straße (Klasse)		Abschnitt	Baulasträger
Torfstecherweg, Christian-Kropp-Straße,		Provinzstraße bis Frenzenhofstraße	Grevenbroich

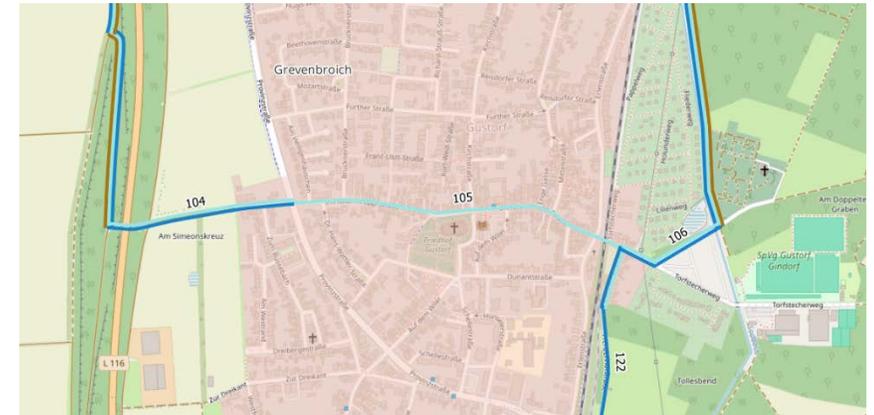
Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
innerorts	50	661	5,50 – 6,50	Asphalt

vorhandene Führungsform	Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
Mischverkehr	-	Mischverkehr mit Piktogrammketten	-

#### Mangel / Problembeschreibung

Gegenwärtig wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ungesichert auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 bis 6,50 m. Am Fahrbahnrand wird einseitig geparkt.

Der gesamte Streckenabschnitt ist angebaut.



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Die geringe Flächenverfügbarkeit im Straßenraum lässt die Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute auf diesem Teilabschnitt nicht zu. In diesem Zusammenhang sollten zur Kenntlichmachung des Radverkehrs Piktogrammketten auf der Fahrbahn markiert werden. Darüber hinaus sollte ergänzend die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h geprüft werden. Auch kommunikative Maßnahmen sind in Betracht zu ziehen. Gegebenenfalls kann auch die Möglichkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden.

Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 10.000 €.

#### Priorität



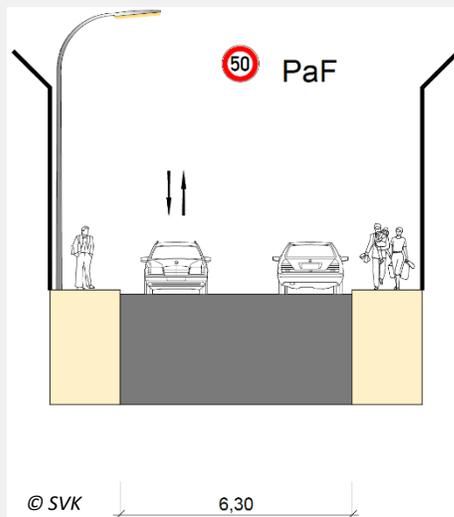
#### Zeitraum



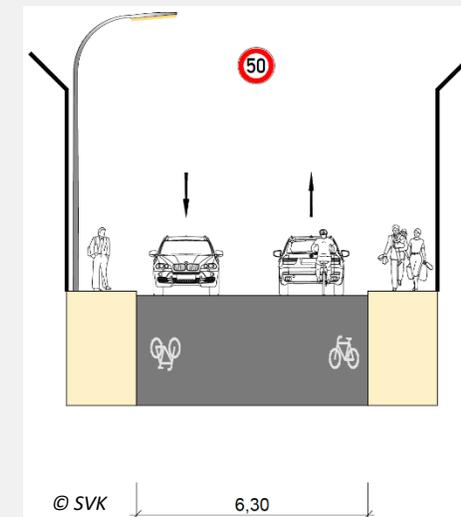
#### Kosten



#### Querschnitt Bestand



#### Querschnitt Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Ausbaumaßnahme Verbreiterung gemeinsamer Geh- und Radweg

Straße (Klasse)	Abschnitt	Baulastträger
Von-Schöfer-Ring	Maria-Telkes-Straße bis L253	Jülich

Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
außerorts	50	1.101	7,00	Asphalt

vorhandene Führungsform	Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
einseitiger gem. Geh- und Radweg	2,20	einseitiger gem. Geh- und Radweg	3,50

#### Mangel / Problembeschreibung

Gegenwärtig wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg von 2,20 m Breite geführt. Damit entspricht diese Radverkehrsanlage hinsichtlich ihrer Dimensionierung nicht den Qualitätskriterien. Darüber hinaus ist die Oberfläche gepflastert, was für eine Radvorrangroute nur bedingt empfohlen wird. Die Fahrbahn verfügt über eine Breite von 7,00 m. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist von der Fahrbahn durch einen Grünstreifen abgetrennt.



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte der gemeinsame Geh- und Radweg auf 3,50 m verbreitert werden. In diesem Zuge ist auch eine Optimierung der Oberfläche durch Aufbringen einer Asphaltdecke zu empfehlen.

Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf 575.000 €.

Priorität



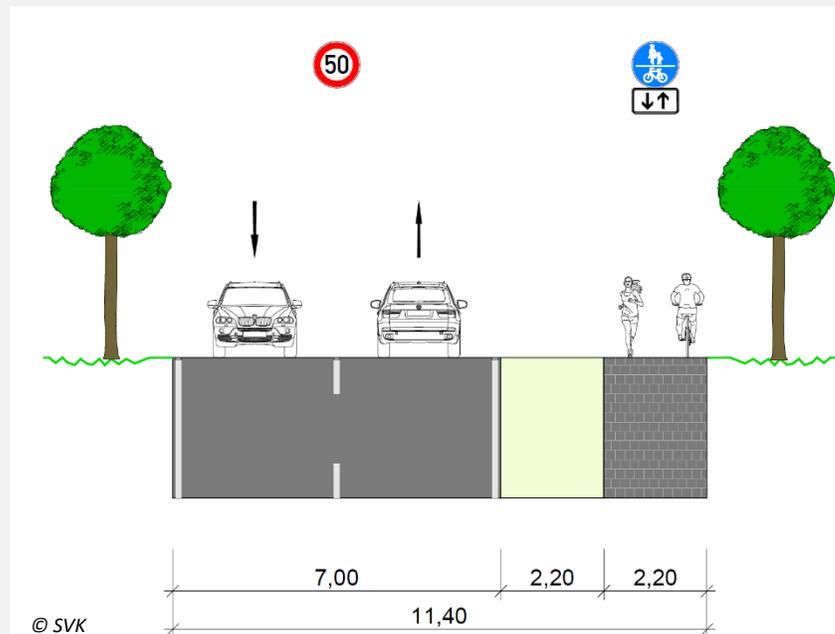
Zeitraum



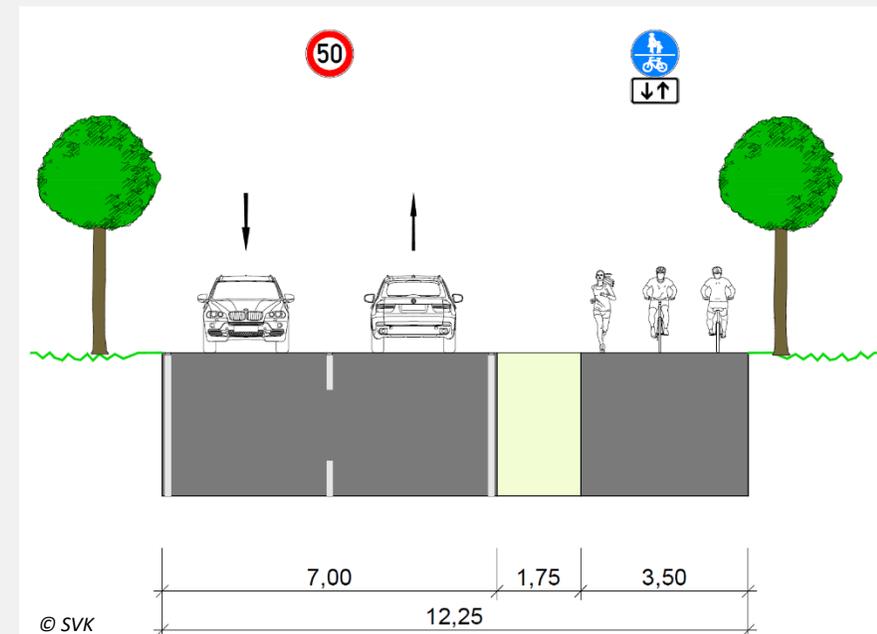
Kosten



#### Querschnitt Bestand



#### Querschnitt Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Ausbau- und Beschilderungsmaßnahme Umwandlung Parken zu beidseitigen Radwegen

Straße (Klasse)		Abschnitt	Baulasträger
Neusser Straße (L241)		Bahnhofstraße bis Breslauer Straße	Straßen.NRW

Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
innerorts	50	618	7,50	Asphalt

vorhandene Führungsform	Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
Mischverkehr	-	beidseitige Radwege	2,00

#### Mangel / Problembeschreibung

Gegenwärtig wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ungesichert auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn ist 7,50 m breit. Beidseitig der Fahrbahn befinden sich teils durch Markierung, teils baulich abgetrennte Parkstände.

Der Streckenabschnitt ist nahezu vollständig angebaut.



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte auf diesem Streckenabschnitt beidseitig eine Umwidmung des baulichen Parkens in einen Radweg erfolgen.

Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf 349.000 €.

Priorität



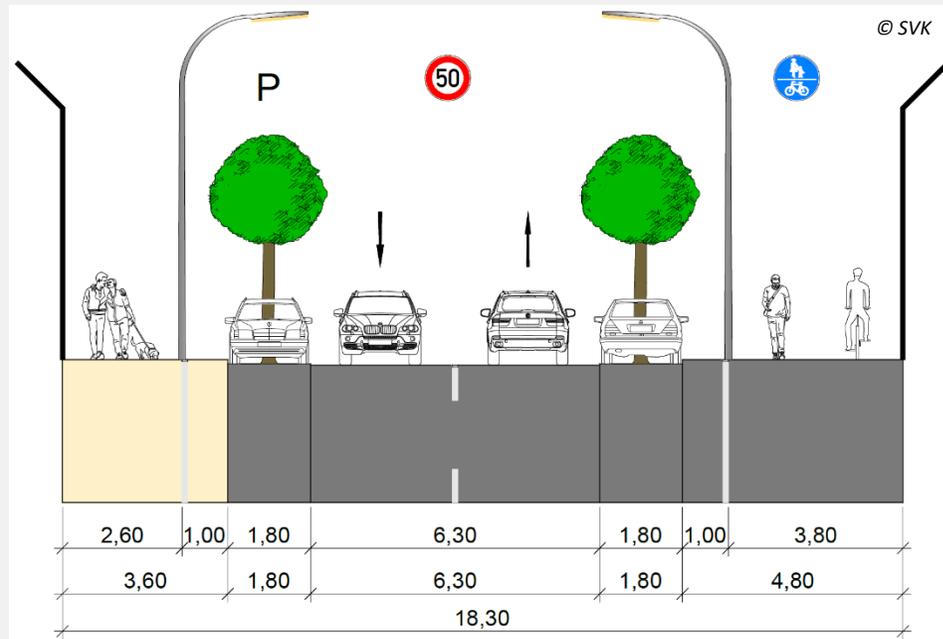
Zeitraum



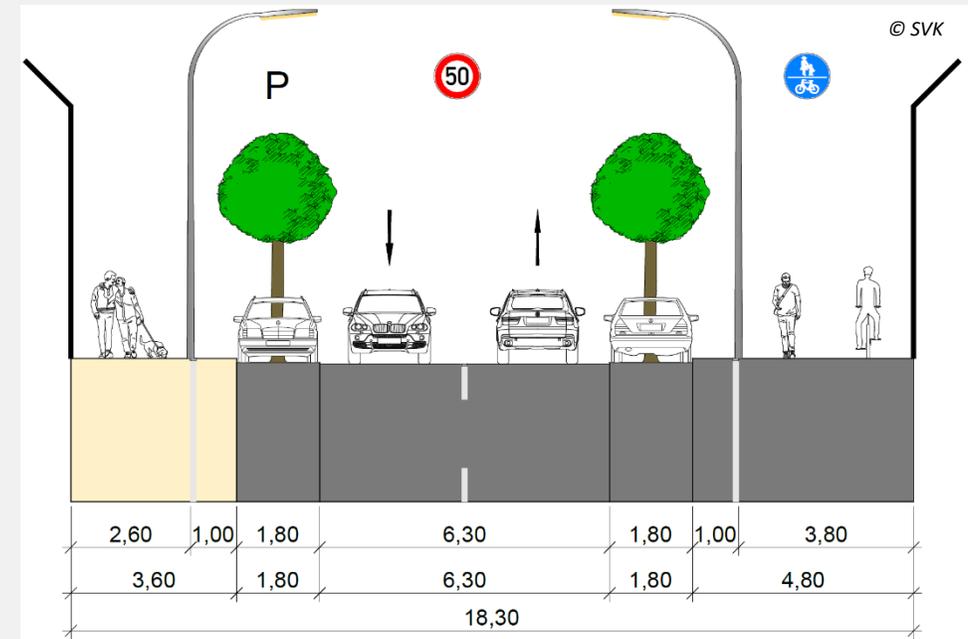
Kosten



#### Querschnitt Bestand



#### Querschnitt Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

Neubaumaßnahme		Neubau getrennter Geh- und Radweg		
Straße (Klasse)		Abschnitt		Baulastträger
-		um den zukünftigen See Garzweiler		Erkelenz, M.Gladbach, Jüchen, Bedburg, Titz
Ortslage	v <sub>zul</sub> [km/h]	Länge [m]	Fahrbahnbreite [m]	Oberfläche
außerorts	-	36.855	-	-
vorhandene Führungsform		Breite [m]	geplante Führungsform	Breite [m]
keine Wegeverbindung vorhanden		-	getrennter Geh- und Radweg	2,50 + 3,00
Mangel / Problembeschreibung				
Die betrachteten Teilabschnitte der Themenroute liegen rund um den Tagebau Garzweiler. Gegenwärtig sind an dieser Stelle aufgrund des laufenden Tagebaubetriebs zum großen Teil noch keine Wegeverbindungen vorhanden.				



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Maßnahme

Zur Realisierung der Qualitätsstandards einer Radvorrangroute sollte der Neubau eines getrennten Geh- und Radwegs erfolgen. Der Gehweg sollte eine Breite von 2,50 m, der Radweg eine Breite von 3,00 m aufweisen. Erfahrungen aus anderen touristischen Destinationen zeigen, dass im unmittelbaren Umfeld von Seen oder sonstigen Attraktionen Konfliktpotentiale zwischen Zufußgehenden, Radfahrenden und verweilenden Menschen bestehen. Aus diesem Grund sollten auch rund um die Tagebauseen getrennte Geh- und Radwege in Betracht gezogen werden. Der genaue Verlauf der Trassen ist abhängig von der weiteren Planung der Seeufer.

Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 32.780.000 €.

Priorität



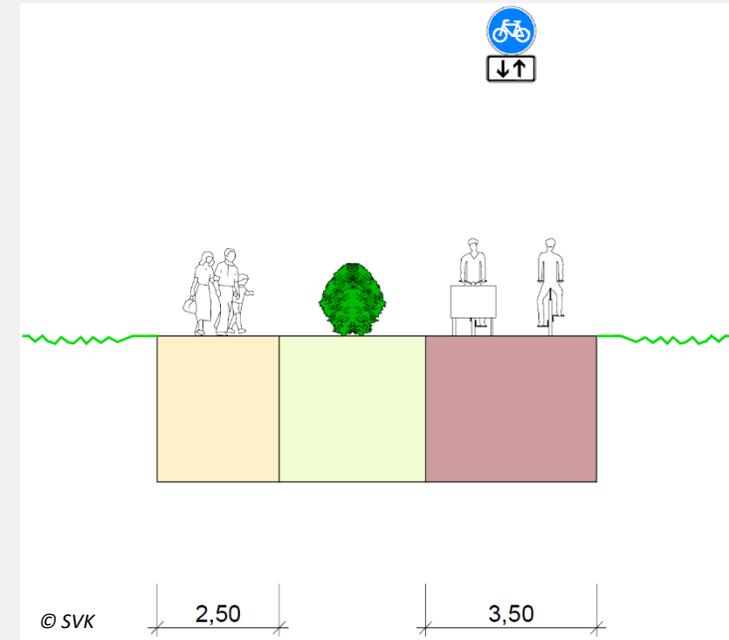
Zeitraum



Kosten



#### Querschnitt Planung

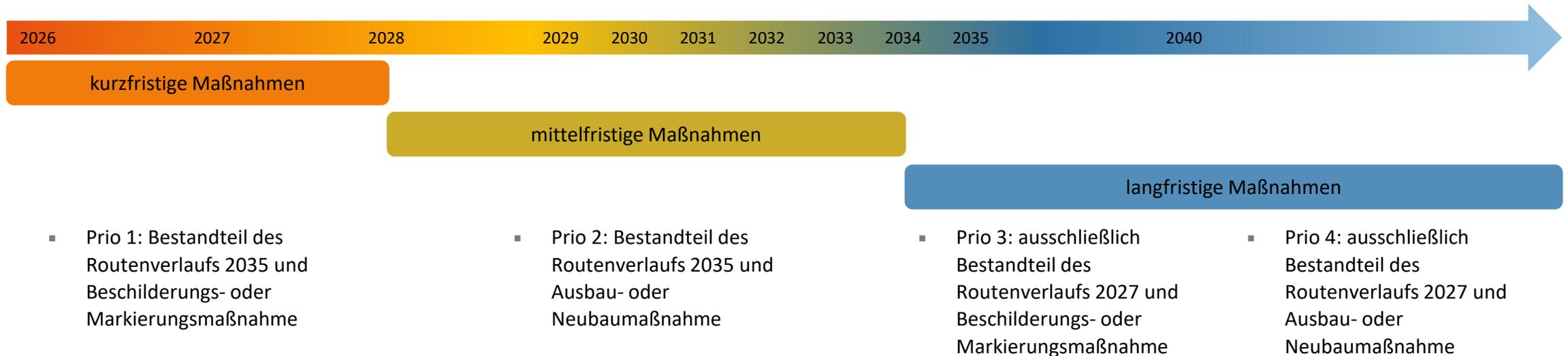


## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### Priorisierung der Maßnahmen

Der Ausbau der Themenroute basiert zunächst auf zahlreichen Einzelmaßnahmen. Zwangsläufig können nicht alle Einzelmaßnahmen in einem kurzen Zeitraum umgesetzt werden. Daher bedarf es einer Festlegung von Planungsprioritäten. Die Routenführung der Themenroute erfährt aufgrund des starken Wandels der Tagebauumfelder im Laufe der Zeit einige Änderungen. Hier sollten bei der Umsetzung der Maßnahmen die Streckenabschnitte priorisiert werden, welche für die endgültige Routenführung im Jahr 2035 relevant sind. Nur so kann zur finalen Eröffnung eine möglichst hohe Qualität der Radwegeinfrastruktur sichergestellt werden. Dabei sind vor allem kurzfristig umzusetzende Maßnahmen vorzuziehen. Streckenabschnitte, die nach dem Jahr 2035 aus der Routenführung entfallen, sind niedriger zu priorisieren, haben jedoch aufgrund ihrer Lage im Knotenpunktnetz weiterhin Relevanz. Insgesamt ergibt sich damit folgende Prioritätensetzung:



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.1 Maßnahmen Radwegeinfrastruktur

#### 6.1.2 Knotenpunkte

Auf Grundlage der erhobenen Führungsformen an Knotenpunkten sowie der linearen Maßnahmen wurden zusätzlich punktuelle Maßnahmen ausgewiesen. Von einer Änderung der Vorfahrt betroffen sind Kreuzungen entlang selbstständig geführter Radwege und gemeinsamer Geh- und Radwege sowie Fahrradstraßen. Kreuzen diese eine Wohnstraße oder einen Wirtschaftsweg, wird die Themenroute hier zukünftig bevorzugt.

Beispiel: Umwandlung Tempo 30-Zone zur Fahrradstraße → Statt einer gleichberechtigten Führung mit „Rechts-vor-Links“ hat die Fahrradstraße nun Vorrang.



## 6. Maßnahmenkataster

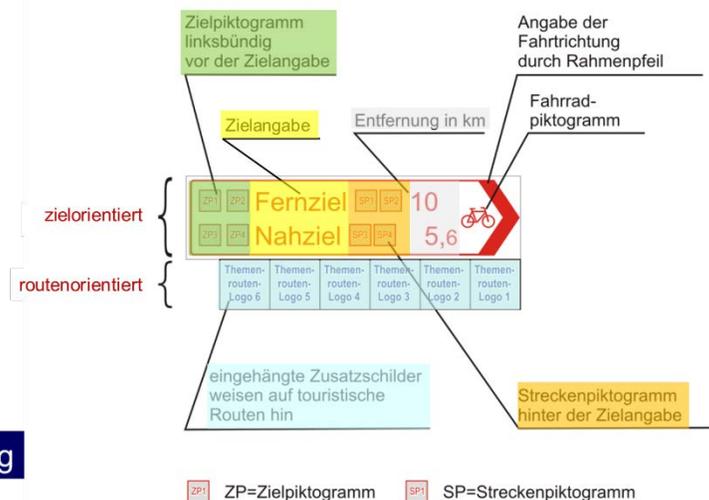
### 6.2 Maßnahmen Wegweisung

Die Wegweisung der Routenführung ist für eine touristische Themenroute obligatorisch. Im Bundesland Nordrhein-Westfalen erfolgt dies gemäß den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW) in rot-weißer Farbgebung. Im Bundesland Nordrhein-Westfalen sind die Wegweiser auf Grundlage des FaNaG Verkehrszeichen gemäß StVO, d.h. alle Wegweiser sind straßenverkehrsrechtlich anzuordnen. Auf dieser Rechtsgrundlage erfolgend die Pflege, Wartung und der Unterhalt durch den Baulastträger.

Im Rheinischen Radverkehrsrevier existiert schon heute neben dem Knotenpunktsystem eine Vielzahl von touristischen Themenrouten. Zur Erhöhung der Erkennbarkeit bedarf es der Entwicklung eines prägnanten, nicht zu kleinteilig gegliederten und schon auf Weite erkennbaren Themenroutenlogos im Corporate Design der Themenradroute.



Das Wegweisungssystem in NRW



Inhalte der Wegweisung



Das Knotenpunktsystem

Fotos: HBR NRW / Radregion Rheinland

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.2 Maßnahmen Wegweisung

Folgende Arbeiten stehen zur Wegweisung der Themenroute an:

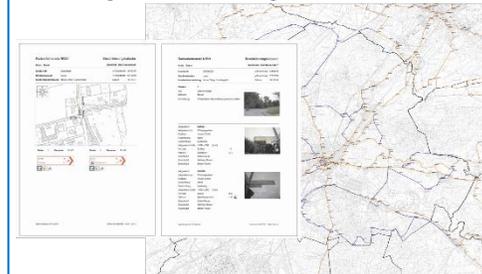
- Detaillierte Planung der Wegweiserstandorte vor Ort,
- Für neue Streckenabschnitte: Definition der Fern- und Nahziele unter Berücksichtigung der existenten Zielspinne,
- Detaillierte Planung der Wegweiserart und -inhalte (Fernziel, Nahziel, Kilometrierung, Streckenpiktogramm, Routenpiktogramm, Themenrouteneinschübe),
- StVO-Abstimmung mit allen Baulastträgern,
- StVO-Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörden,
- Ausschreibung und Montage,
- Integration der neuen Katasterblätter in radverkehrsnetz.nrw.de und der Routenführung in radroutenplaner.nrw.de,
- Kontinuierliche Pflege der Wegweisung

Die Dauer des Arbeitsprozesses von der ersten Planung vor Ort bis zur fertigen Montage muss mit einem Jahr kalkuliert werden.

1. Planung des Leitsystems vor Ort



2. Erstellung der Katasterunterlagen



3. StVO-Abstimmung des Katasters mit den Baulastträgern



4. Ausschreibung/Vergabe

5. Montage ggf. Demontage von  
Altwegweisern

- kein Doppelwegweisung
- max. 1 Jahr Einlagerung der alten Schilder zur Abholung durch Eigentümer



Fotos: SVK / HBR NRW

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

#### Kurzbeschreibung / Ziel

Die Marktforschung belegt ein Interesse der Radfahrenden, die Besonderheiten der bereisten Region zu erkunden und Inszenierungen zu nutzen. Präferiert wird ein Mix aus gebauten Installationen und digitalen Angeboten (BTE, 2025).

An geeigneten Standorten an der Route sollten die Themen bzw. örtliche Besonderheiten erlebbar aufbereitet werden.

Geeignet sind v. a. Standorte mit

- guter Erreichbarkeit, möglichst direkt an der Route
- Aufenthaltsqualität: genügend Fläche, Ausblick, Ruhe, Wetterschutz, ...
- Geschichte bzw. Erlebnispotenzial: Orte besonderer Ereignisse, besondere Infrastruktur, ...

**Geeignete Standorte wurden identifiziert und sind in den Karten im Kapitel 5.2 und 5.3 dargestellt.**

Die Entwicklung eines Inszenierungsstandortes bedarf

- Nutzungsrechte/Gestattungsvertrag für eine geeignete Fläche
- Herstellung der Fläche: Zuwegung, Planum, Befestigung (wassergebundene Decke, Pflasterung)
- Möblierung: Fahrradabstellmöglichkeiten (bevorzugt Anlehnbügel), Sitzbänke/Tische
- Ausstattung mit Inszenierungselementen entsprechend der darzustellenden Inhalte, z. B.
  - Relief, Modell, Infosteile/-infotafel, Bildmaterial, Ausstellung eines technischen Bauteils oder Bauwerkes, z. B. Baggerschaufel
  - Hörstation (mit eigener Stromerzeugung und damit autark)
  - spielerisches Element, z. B. Rätsel, Suchspiel; ggf. Spielgerät für Kinder
  - digitale Verlängerung, z. B. Videoclip, Audiofile, Augmented Reality

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

#### Schritte zur Umsetzung

- Ermittlung geeigneter Standorte (s. o.)
- grobe Vorentwurfsskizze
- Prüfung von Zustimmung des Eigentümers und Genehmigungsfähigkeit
- Kostenschätzung
- Förderantrag/Finanzierungsplanung für Erstinvestition und für Erhaltungsaufwand
- ggf. Gestattungsvertrag und Klärung von Verkehrssicherungspflicht/Haftung
- Detail/Umsetzungsplanung
- Ausschreibung Leistungen
- Vergabe
- Bauabnahme

#### Realisierung mit unterschiedlichem Aufwand: „kleine“/ „große“ Variante

abhängig von

- Standort, u. a. verfügbarer Fläche und Genehmigungsfähigkeit von Bauwerken am Standort
- Inszenierungsinhalt, u. a. abhängig davon, ob offensichtliche oder verborgene Gegebenheiten
- verfügbaren Budgets für Erstinvestition und Erhaltung

#### „kleine“ Variante

- Anhaltemöglichkeit, evtl. Rastplatz: Bänke, Tisch, Fahrradabstellbügel
- Infosteile/kleine Installation, evtl. Hörstation, Link zu digitalem Dienst

#### „große“ Variante

- Rastplatz: Bänke, Tisch, Fahrradabstellbügel
- Infosteile, evtl. mit Hinweis auf digitalen Dienst
- Bauwerk, z. B. Kinderspielfläche, technisches Gerät oder Installation

**denkbare Module für Informationen und Inszenierungen an Standorten**  
 → vgl. „Baukasten für Storytelling“

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

#### Zuständigkeit

- Koordinierung über Kompetenznetzwerk Tourismus bzw. zukünftig geschaffene Tourismusorganisation in Zusammenarbeit mit den Landkreisen/Kommunen | abhängig von der Baulast

#### Zeithorizont

- Planung, Ausschreibungen und Umsetzung beanspruchen i. d. R. 10-12 Monate

#### Priorität

- Inszenierte Standorte sollten schrittweise umgesetzt werden
  - So gibt es immer wieder etwas Neues zu berichten und zu erleben.
  - Standorte werden zu unterschiedlichen Zeitpunkten nutzbar bzw. zugänglich.
  - Vorstellbar wäre eine Eröffnung der Route mit ersten Stationen und ein schrittweiser Ausbau weiterer Stationen in den Folgejahren.

#### Kosten

- große Bandbreite in Abhängigkeit der Dimension der Inszenierung
- Kosten einzelner Elemente
  - Planum, Drainage, wassergebundene Decke/ Pflasterung: rd. 20.000 €
  - Tisch, Bänke, Fahrradbügel: 5.000 €
  - Infotafel/Stele (Unikat): Entwicklung, Gestaltung 5.000 €, Herstellung, Einbau 1.000 €
  - Hörstation: Hardware 4.000 €, Audiofile an 3.000 €
  - Bauwerk
  - digitaler Dienst, z. B. AR/Video ab rd. 30.000 €
- „kleine“ Lösungen sind ab rd. 30.000 Euro/Standort möglich: Planum/Wegebau/Befestigung, Möblierung, Infosteile
- „große“ Lösungen: Installationen und digitale Dienste sollten mit mind. rd. 80.000 € kalkuliert werden

# 6. Maßnahmenkataster

## 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

Best Practice Beispiel einfacher Inszenierung: Brelinger Berge



Quelle: [www.brelingerberge.de](http://www.brelingerberge.de)

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

#### Best Practice Beispiel RurUfer-Radweg

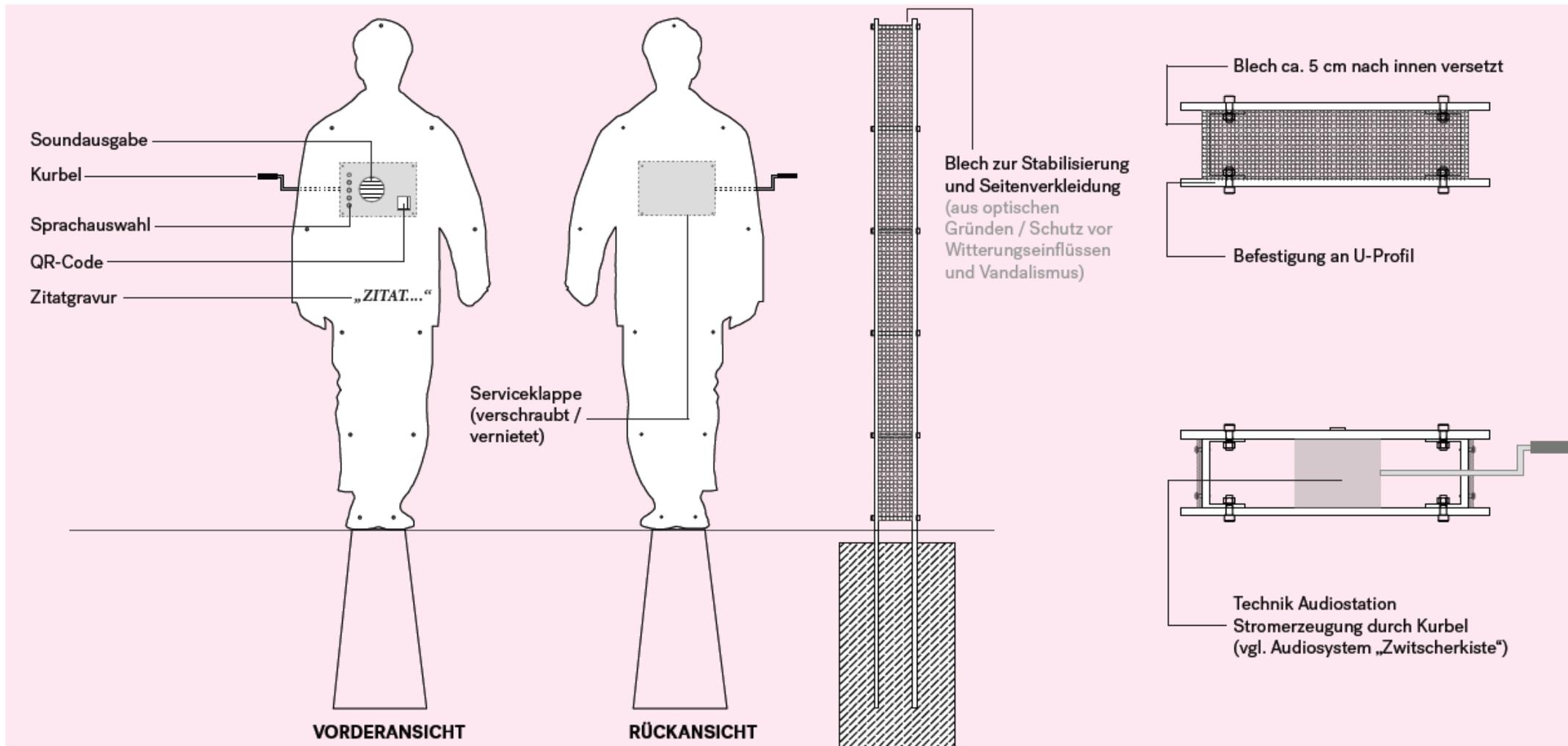
- Flussbegleitender Radweg in der Grenzregion
- Thema: Wandel, Charaktere am Fluss erzählen
- Inszenierungen an Stationen am Radweg
  - Erzählfigur, Audio-Station
  - Installation, Eye-Catcher
  - Rastplatz an attraktiver Stelle



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

#### Best Practice RurUfer-Radweg: Erzählfiguren als Audio-Stelen



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

Best Practice zu Möglichkeiten, Audios auszuspielen  
hier: Zwitscherkiste



# 6. Maßnahmenkataster 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

## Best Practice Fontane Rad: Infosteile mit digitaler Verlängerung

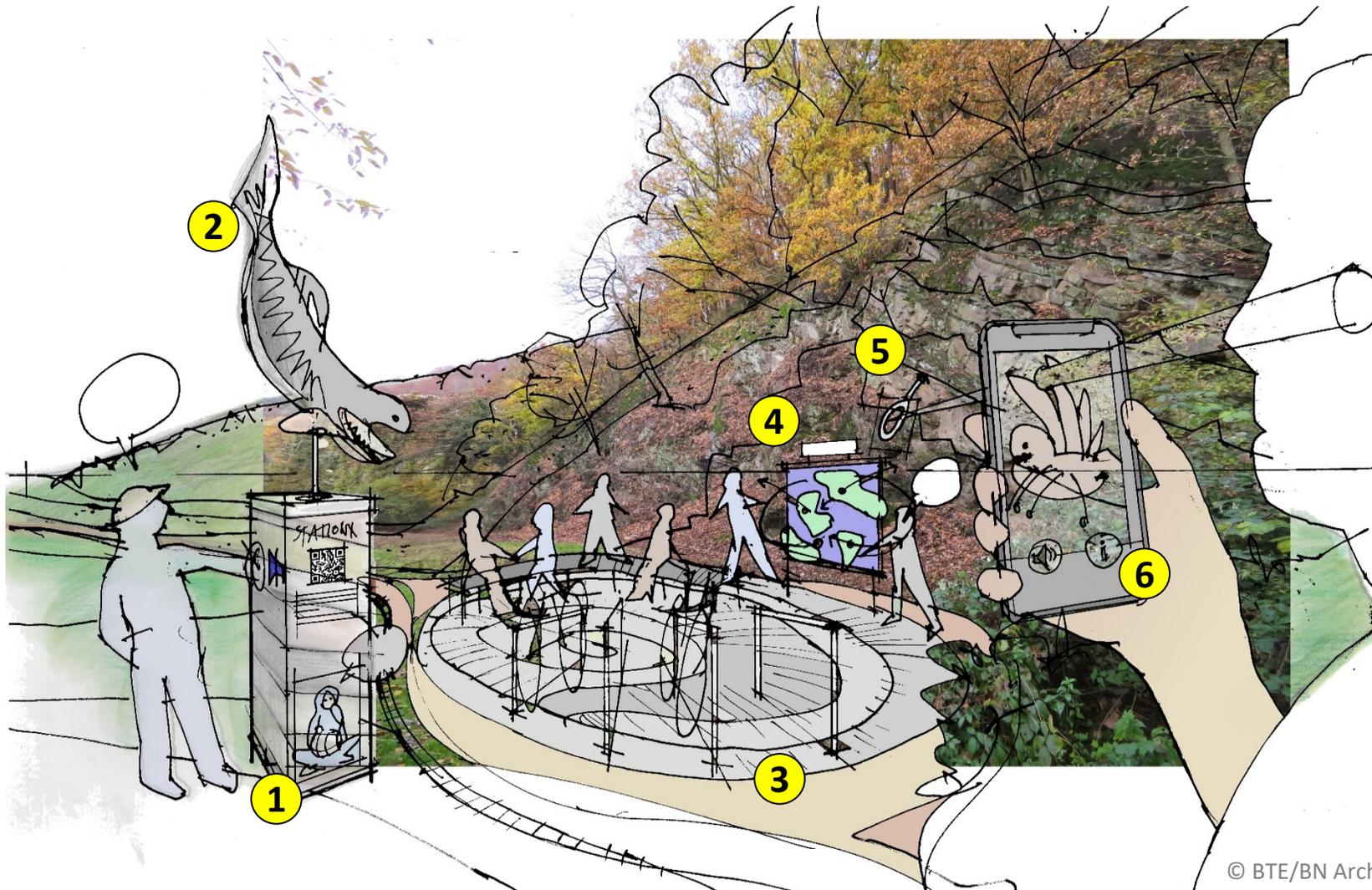


© Elsterbauer Verlag, <https://www.esterbauer.com>

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

#### Best Practice Ozean Route (geplant)



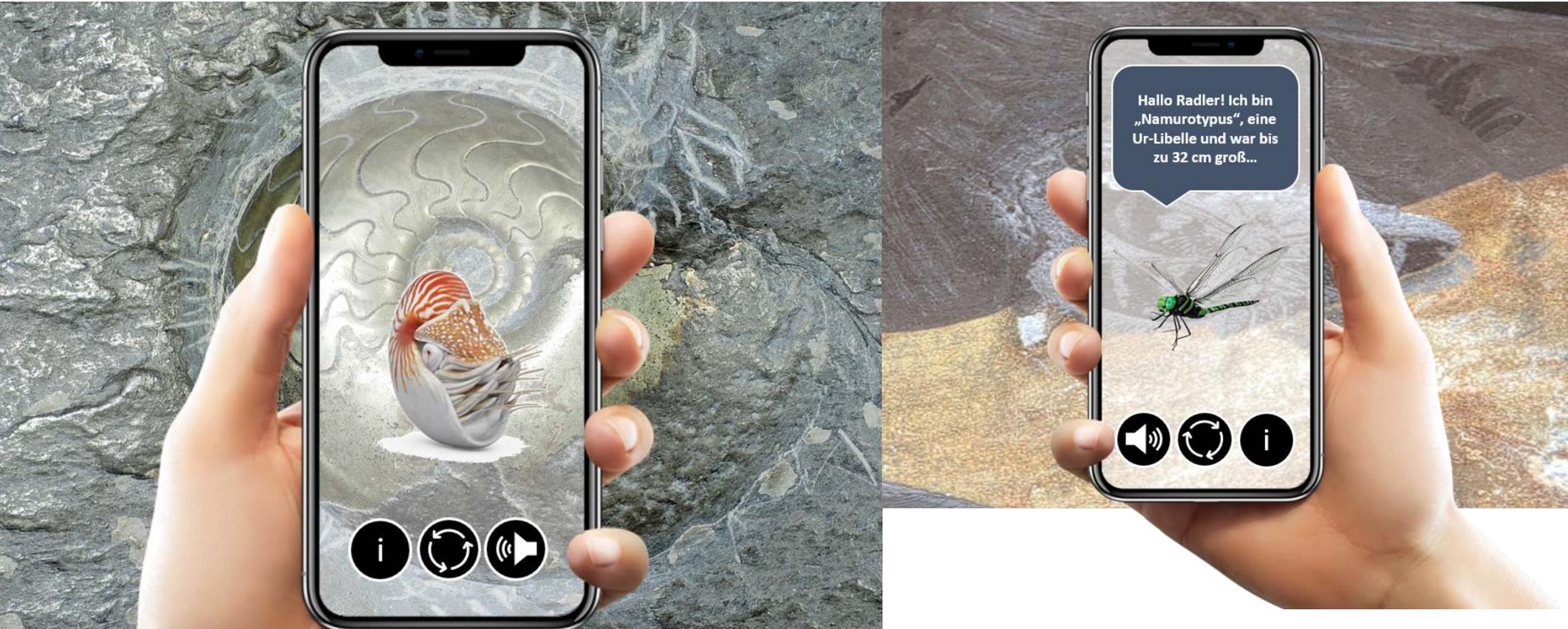
- 1 Steinerne Infosteile mit 4 Tafeln, Metastory, Standortstory, Projektübersicht, Soundmodul, QR-Codes zu digitalen Inhalten: Bilder, Videos, Animationen, ...
- 2 Plastik der Erzählfigur
- 3 Rastplatz „auf Ammonit“ mit Fahrradbügel und Sitzgelegenheiten
- 4 Interaktive, bewegliche Installation („Kontinentaldrift“)
- 5 Installation am geologischen Aufschluss: Lupe auf (eingebauter) Versteinerung, Link auf AR-Inhalte: vgl. 6
- 6 Augmented Reality-Szene 3D-Modell: Lebewesen zur Versteinerung

© BTE/BN Architekten

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.3 Maßnahmen Inszenierungsstandorte

#### Best Practice Ozean Route (geplant)



**Interaktive Augmented Reality-Szenen:  
3D-Modelle von Fossilien als Lebewesen**

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.4 Maßnahmen Infrastruktur und Service

#### Kurzbeschreibung / Ziel

Im Mittelpunkt der Wünsche und Erwartungen von Radfahrenden stehen geeignete Wege (Oberfläche, Breite), attraktive Landschaft und Erlebnisse sowie gute Beschilderung/Orientierungsangebote (vgl. Kap. 2.3 Qualitätsanforderungen).

Darüber hinaus gehende Angebote an Fahrradinfrastruktur und Service werden begrüßt – und im Wettbewerb von anderen Radregionen auch geboten. Relevant sind v. a.

- **Abstellmöglichkeiten**
  - sichere Fahrradbügel zum Anschließen, bei Gaststätten bevorzugt im Sichtfeld der Gäste
  - bei Übernachtungsbetrieben bevorzugt in Garage oder Innenhof (evtl. gut zugängliche Keller)
- **Gepäckaufbewahrung**
  - relevant v. a. an Erlebnisstationen mit Aufenthalt, geeignete sind Schließfächer, hochwertiger sind Fahrradboxen für Fahrrad *und* Gepäck
  - guter Service bietet in Schließfach oder Fahrradbox einen Stromanschluss für das Laden von E-Bikes



Quelle: Zieglermetall.de

Quelle: mobilet.eu/de/partner/fahrradboxen/

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.4 Maßnahmen Infrastruktur und Service

- **Ladeinfrastruktur** für E-Bikes
  - zunehmende Reichweiten der E-Bikes (80 - 100 km) und typische Tagestourenlängen von 45 bis 65 km machen das Laden während der Tour i. d. R. überflüssig, öffentliche Ladesäulen erscheinen nicht mehr erforderlich
  - erforderlich sind Lademöglichkeiten in der Übernachtungsbetrieben, aus Versicherungsgründen nicht im Zimmer, sondern in Garage oder Hof
  - Gaststätten sollten ihren Gästen auf Wunsch Lademöglichkeiten anbieten
  - Lademöglichkeiten in Gepäckfächern bilden einen extra Service (s.o.)
- **Reparaturmöglichkeiten**, Werkzeug, Luftpumpen
  - Gastbetriebe entlang von Radrouten sollten für ihre Gäste eine Grundausstattung an Werkzeug sowie Flickzeug anbieten
  - „Schlauch-O-Maten“ können Ersatzteile bieten
  - bei Defekten am Material sind Werkstätten hilfreich



Quelle: biktec.com



Quelle: tripadvisor.com

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.4 Maßnahmen Infrastruktur und Service

#### ■ Leihfahräder

37 % der Radfahrenden nutzen im Urlaub ein Mietfahrrad (ADFC Radreiseanalyse 2024)

- Übernachtungsbetriebe werden auf entsprechende Nachfrage reagieren und Leihräder anbieten, ggf. aus einem gemeinsamen Pool oder in Kooperation mit Händlern
- Interessant ist ein Leihangebot ungewöhnlicher Fahrräder zum Ausprobieren, z. B. Familien- oder Lastenräder

#### ■ Rastplätze, Schutzhütten

können ergänzend zu Gastbetrieben außerhalb der Ortslagen sinnvoll sein

- Mindestausstattung: Fahrradbügel, Bank, Tisch, ggf. mit Schutzdach
- bevorzugt Einrichtung an Erlebnispunkten 2, vgl. Kap. 5.2 und 5.3

- **bett+bike Betriebe** bieten eine garantierte Mindestqualität für Radfahrende, zahlreiche bett+bike Partnerbetriebe sind ein Qualitätsmerkmal einer Radregion. Die bett+bike Organisation bietet den Vorteil zusätzlicher Kommunikation.

#### gute Information

Eine gute Information ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal von Service: Angebote helfen wenig, wenn sie nicht bekannt sind oder Informationen nicht mehr zutreffen. Wesentlich ist v. a.

- Verfügbarkeit der relevanten Informationen bei den Tourist-Informationen und in den Informationsdiensten (Print sowie Online, v. a. bei Google)
- Informationsaustausch und Kooperation der Gastbetriebe und Partner (wie Fahrradhandel, Werkstätten) untereinander



#### Unterkunftssuche



Finden Sie Unterkünfte entlang Ihrer Fahrradrouten

Sie wollen während Ihrer Radtour in besonders schönen Unterkünften übernachten, welche auf die Bedürfnisse von Radfahrern eingestellt sind? In einer Auswahl aus über 5.900 Hotels, Pensionen, Jugendherbergen, Gästehäusern, Campingplätzen und Ferienwohnungen in Deutschland und Europa finden Sie fahrradfreundliche Unterkünfte.

Die Kategorien **Gastbetrieb**, **Camping**, **Ferienwohnung** und **Sport** helfen Ihnen dabei genau diejenigen zu finden, die zu Ihnen passen.



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.4 Maßnahmen Infrastruktur und Service

#### Verantwortlichkeit/ Partner

- Koordinierung über Kompetenznetzwerk Tourismus bzw. zukünftig geschaffene Tourismusorganisation in Zusammenarbeit mit den Landkreisen/Kommunen

#### Priorität

- mittel

#### Zeithorizont

- Im Rahmen des nachfolgenden Umsetzungsprozesses

#### Kosten

- Sehr große Bandbreite, je nachdem welche Service-Angebote favorisiert werden

#### Best Practice

- Siehe Illustrationen



©Rainer Gottwald, Radregion Rheinland e.V.

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.1 Organisation

##### Kurzbeschreibung / Ziel

Eine koordinierende Organisationseinheit, ein Kooperationszusammenschluss bzw. eine für dieses Angebot zuständige Personalstelle spielt eine zentrale Rolle bei der Entwicklung, Steuerung und Vermarktung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes, vor allem wenn es sich um einen überregionalen Radweg handelt.

**Aufgabe und Ziel** der Organisationseinheit bzw. Personalstelle ist es, alle beteiligten Akteure – wie Kommunen, Leistungsträger und Kooperationspartner – zusammenzubringen, gemeinsame Ziele zu definieren und die Qualität sowie die Sichtbarkeit des Angebots zu sichern.

Durch ihre zentrale Funktion sorgt die Koordinierungsstelle für **klare Strukturen, effiziente Kommunikationswege und eine abgestimmte Außendarstellung**. Sie übernimmt Aufgaben wie Projektmanagement, Netzwerkarbeit, Koordinierung der Qualitätssicherung und der Marketingaktivitäten.

So trägt sie wesentlich dazu bei, dass das (touristische) Freizeit-Angebot als einheitliches, attraktives Erlebnis wahrgenommen wird – sowohl von lokalen Partnern, Einwohnenden als auch Gästen der Region.

Die Bedeutung dieser Organisationseinheit liegt damit nicht nur in der **operativen Umsetzung, sondern auch in der langfristigen strategischen Entwicklung** des (touristischen) Freizeit-Angebotes, zumal dieser Themenradweg im Laufe der nächsten Jahrzehnte durch die sich verändernde Infrastruktur und die hinzukommenden Projekte, immer wieder neu strukturiert werden muss. Eine Koordinierungsstelle stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Region, unterstützt nachhaltige Tourismusstrukturen und fördert eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten.

Wichtig ist, kurzfristig eine Entscheidung zu treffen, wo diese Koordinierungsstelle angedockt sein soll und sich möglichst für die Umsetzung beim aktuellen oder nächsten Förderprojektauftrag Revier.Gestalten zu bewerben.

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.1 Organisation

##### Schritte zur Umsetzung

Der **Aufbau einer koordinierenden Organisationseinheit** zur Betreuung und Weiterentwicklung einer Themenradroute erfordert eine strukturierte Vorgehensweise. Hier sind die wichtigsten **Schritte**, die zu berücksichtigen sind:

- **Zieldefinition und Aufgabenklärung:** Klärung des übergeordneten Ziels der Koordinierungsstelle (z. B. Qualitätsmanagement, Netzwerkarbeit, Marketingkoordination, Klassifizierung Qualitätsradroute: Antrag, Prüfung, Zertifizierung, Revision, Schulungen von Touristikern, Betrieben) und Festlegung der konkreten Aufgaben und Zuständigkeiten
- **Analyse der Akteurslandschaft:** Identifikation relevanter Partner (Kommunen, touristische Leistungsträger, Verbände, Tourismusorganisationen), Klärung bestehender Strukturen, Verantwortlichkeiten und Kooperationspotenziale, Erhebung der Bedarfe und Erwartungen der Beteiligten.

- **Struktur und Trägerschaft festlegen:** Entscheidung über die organisatorische Form (z. B. kommunale Stelle, Verein, Zweckverband, Projektbüro), Definition von Personalbedarf, Zuständigkeiten und Finanzierungswegen, ggf. Klärung der Rechtsform und institutionellen Anbindung.
- **Finanzierung und Zusammenarbeit sichern:** Entwicklung einer Kooperationsvereinbarung, Aufstellung eines Finanzierungsplans (Startfinanzierung, laufende Kosten), Prüfung von Fördermöglichkeiten (z. B. Landesprogramme, EU-Förderung, LEADER), Beitragssystem für beteiligte Kommunen oder Betriebe definieren (z. B. Umlagen, Mitgliedsbeiträge, Finanzierung durch Leistungsträger).
- **Aufbau und Implementierung:** Rekrutierung qualifizierten Personals, Schaffung der nötigen Infrastruktur, Aufbau von Arbeitsstrukturen, Projektmanagement.

##### Verantwortlichkeit/ Partner

- Koordinierung über Kompetenznetzwerk Tourismus (zukünftig geschaffene Tourismusorganisation, in Zusammenarbeit mit Tagebauumfeldinitiativen, Landkreisen und Kommunen

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.1 Organisation

##### Priorität

- hoch

##### Zeithorizont

- Ab sofort

##### Kosten

- In erster Linie Personalkosten

##### Best Practice

- Die Koordinierungsstelle zum Ruhrtalradweg ist bei Ruhr Tourismus GmbH angesiedelt. Es besteht ein fester Arbeitskreis mit überregionalen Vertretern aus Sauerland, Regionalverband Ruhr usw. Es funktioniert durch die Festlegung von Maßnahmen in einer RuhrtalRadweg-Charta: jährlich abgestimmte Maßnahmenbeschreibungen, die sich einerseits auf übliche Qualitätserhaltungsaktivitäten beziehen und andererseits Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radwegs definieren.

Umsetzung RuhrtalRadweg-Charta 2026 Säule Qualität		RUHRTAL RADWEG	
Liste geplanter, bzw. bereits umgesetzter Maßnahmen (Stand April 2025)			
Kommune	Art der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Status
Winterberg	Baulich	Asphaltierung Küstelberg - Ruhequelle sowie Ruhequelle - Niedersfeld	Beginn/Umsetzung für 2025 geplant
		Übergang über B480 beim Ruhrquellenfließ	Prüfung
	Sonstige	Trinkbrunnen am Bürgerbahnhof Winterberg	im Bau
Olsberg	Baulich	Asphaltierung Niedersfeld - Haus Wildenstein (gemeinsam mit Stadt Winterberg)	Beginn/Umsetzung für Herbst 2025 geplant
		Asphaltierung Bahnübergang Steinhelle bis Bahnübergang Stausee	umgesetzt
		Querung B480 in Assinghausen verbessern	Prüfung
	Sonstige	Neue behindertengerechte Außentoilette am Haus des Gastes mit Wickeltisch	umgesetzt
		Installation einer Rad-Service-Station	Keine Angabe
	Baulich	Separierter Radweg mit Grünstreifen auf der Ruhrstraße	im Bau
		Verbreiterung / Optimierung der Wege an der Bundesstraße im Rahmen	in Planung



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.2 Interne Kommunikation

##### Kurzbeschreibung / Ziel

Wenn es um interne Kommunikation in Bezug auf die Entwicklung eines gemeinsamen überregionalen Themenradwegs geht, sind insbesondere mit Blick auf den Strukturwandel im Rheinischen Revier und den damit verbundenen Veränderungen in der Landschaft und der Infrastruktur grundlegende Punkte zu berücksichtigen. Besonders wichtig ist es, eine reibungslose, transparente und motivierende Kommunikation zwischen der Vielzahl der Akteure sicherzustellen, Transparenz zu schaffen und gleichzeitig die Motivation und das Engagement der Anrainer durch offene Kommunikation zu fördern.

Ziel und Zweck ist es, von Beginn an bei der Entstehung der Themenradroute die Akzeptanz wesentlicher Akteure zu gewinnen, um darauf hinzuarbeiten ein Radangebot zu schaffen, das langfristig durch die gemeinsame und nachhaltige Bearbeitung/Instandhaltung/Vermarktung Bestand hat.



## 6. Maßnahmenkataster

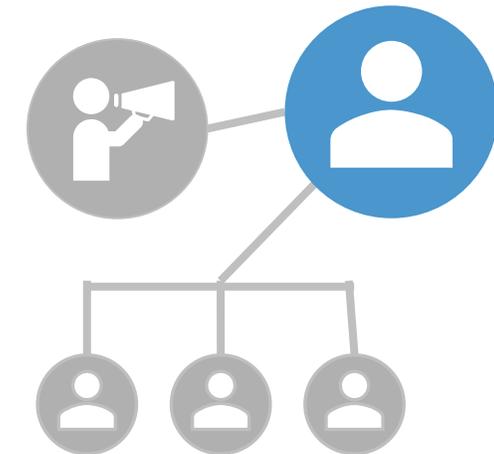
### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.2 Interne Kommunikation

##### Schritte zur Umsetzung

Im **ersten Schritt** ist die Festlegung einer **Koordinierungszuständigkeit** für die Kommunikation sinnvoll. Diese ist dafür zuständig, Informationen zu teilen, den Dialog zu fördern, Stimmungen und Meinungen einzuholen, Wissenstransfer zu unterstützen und klar und regelmäßig über Strategien, Veränderungen, Ziele, Erfolge etc. zu informieren. Konkret bedeutet das:

- Adressaten definieren: u. a. enge Einbindung der TIs, (Anrainer-)Kommunen/Politik, ZRR, LVR, Touristiker, Planer, Leistungsanbietern, Regionalverbände, Verkehrsverbände
- Kanäle definieren: v. a. E-Mail, Intranet, Teams/Slack, Newsletter, App, regelmäßige Arbeitskreise, umsetzungsbegleitende Workshops, Jahreskonferenzen
- Inhalte definieren: u. a. zeitliche Entwicklung der Themenradroute, Routenverlegungen, Erweiterung der Inszenierungsstandorte, Wissenstransfer in Bezug auf mögliche Verzögerungen in den Projektentwicklungen entlang der Strecke
- Strategie definieren: u. a. Kommunikationsverantwortlichen festlegen, Kommunikationsziele festlegen, Führungskräfte als Multiplikatoren einbeziehen, Zeitplan erstellen



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.2 Interne Kommunikation

Im **zweiten Schritt** steht die Organisation eines Pre-Openings in 2027/2028 und später einer Eröffnungsveranstaltung in 2030

- Einbindung Vertretende aus dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes NRW
- Einbindung der Anrainerkommunen/-kreise und Akteure, die an der Entstehung mitgewirkt haben
- Vorbereitung der Presseaktivitäten
- Ab Pre-Opening jährliche Fahrrad-Aktionstage und Presseveranstaltungen zur Darlegung des Entwicklungsstands, gemeinsamer Eröffnung von neuen Inszenierungsstandorten für Einwohnende/Politik / Einbindung der ADFC-Kreisverbände, ggf. ADFC NRW

#### Verantwortlichkeit / Partner

- Koordinierung über Kompetenznetzwerk Tourismus bzw. zukünftig geschaffene Tourismusorganisation in Zusammenarbeit mit den Landkreisen/Kommunen

#### Priorität

- hoch

#### Zeithorizont

- ab sofort

#### Kosten

- Die Kosten beziehen sich in erster Linie auf Personalkosten, ggf. Budget für Presseveranstaltungen

#### (BestPractice-)Beispiel

- Vorberichterstattung und schrittweise Eröffnung von Wanderwegen, z. B. Traumpfade, Nordpfade, TeutoSchleifen, ... So gibt es regelmäßig Anlässe für Medienberichterstattung, die interessierte Medien i. d. R. wahrnehmen. Ist ein Indiz für ein erfolgreiches, wachsendes Projekt.

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.3 Namensgebung

##### Kurzbeschreibung / Ziel

„Radroute Rheinisches Revier“ ist bislang nur ein Arbeitstitel für die Themenradroute. Die Namensgebung steht nach wie vor zur Diskussion. Im Rahmen der Studie wurde vereinbart, dass der Name die Themen: Radfahren, Wandel, Transformation vom Tagebau zum Seenland, ggf. Maritimes sowie das Storytelling i.S.v. Zeitreise transportiert.

Außerdem soll der Routenname sofort den räumlichen Bezug zum (Rheinisches) Revier implizieren. Der Name soll außerdem gut klingen, kurz, einprägsam, pfiffig sein, Aufmerksamkeit erregen und Lust auf den Weg machen. Erste Ideen, z.B. RadZeit RheinischesRevier, Rheinische Riviera Route oder Rheinische Drei-Seen-Route wurden bereits in einem Brainstorming der Lenkungsgruppe am 1.7.2025 zusammengetragen.

Ziel ist es, einen Namen, der die o.g. Kriterien erfüllt, auszuarbeiten, diesen zu prüfen und abzustimmen.

##### Schritte zur Umsetzung:

- Abgleich Projektstand, Sammlung, Prüfung, Aufbereitung der vorhandenen Ideen
- ggf. Namensworkshop mit den Akteuren (Online-Format, Beteiligungsformat)
- ggf. Durchführung Namenswettbewerb, Markforschung zu Namensideen
- Einigung und Abstimmung des Favoriten mit den Akteuren
- Rechtliche Prüfung und Sicherung des Namens, Eintragen als Marke, ggf. Domains etc. sichern
- Veröffentlichung des Namens, ggf. kommunikative Begleitung, Berücksichtigung im Corporate Design

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.3 Namensgebung

##### Verantwortlichkeit/ Partner

- Koordinierung über Kompetenznetzwerk Tourismus bzw. zukünftig geschaffene Tourismusorganisation in Zusammenarbeit mit den Landkreisen/Kommunen

##### Priorität

- hoch

##### Zeithorizont

- Im nachfolgenden Umsetzungsprozess, sobald das Storytelling komplett ausgearbeitet ist und parallel das Corporate Design entsteht.

##### Kosten

- 2.500 – 5.000 EUR

#### Die schönsten Namensideen für die Themenradroute Rheinisches Revier aus dem Brainstorming (1.7.2025)

- KursRheinischesRevier Vom Tagebau zum Seenland
- RadZeit RheinischesRevier Vom Tagebau zum Seenland
- Revier Cycle Vom Tagebau zum Seenland
- Radzeitreise - Vom Tagebau zum Seenland im Rheinischen Revier
- Rheinische Revierreise, Revierzeitreise, Tour de Revier
- Flux und Fluxi im Rheinischen Revier; Fluxis Reviertour
- Revier Se(e)hen Runde
- Rheinische Kohleroute, Kohle und Wandel
- Zeitreise auf zwei Rädern,
- Transformationsroute
- Rheinischer Riviera-Weg/-Route
- Rheinische Drei-Seen-Route
- ...

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.4 Ausarbeitung der Story inkl. Gestaltungslinie

##### Kurzbeschreibung / Ziel

Der Storytelling-Ansatz um Miss Flux und Fluxi (Arbeitstitel, s. Kap. 4.1) ist eine erste Richtung, die weiter ausdifferenziert, geprüft und abgestimmt werden muss. Hierzu zählen u. a.

- Weiterentwicklung der Erzählerfigur(en), Charakter- und Beziehungsprofil, die Sprache, Umfang, Stile
  - Definition der Erzählstränge (z. B. getrennte Ansprache für Erwachsene und Kinder, Schnittstellen, Anwahlmöglichkeiten der Erzählerfiguren (digital und analog)
  - Abstimmung Storyboard, inkl. Beispiele für Einleitungstexte, Szenenbeschreibungen, Dialoge, ...
  - Storytelling in Marketing / Kommunikation zur Themenradroute
  - Artwork / Gestaltung der Figuren / des Storytellings (z. B. realistisch, gezeichnet, KI-generiert, ggf. auch kombiniert)
  - Entwicklung Storytelling-Gestaltungslinie in Kombination mit dem Corporate Design der Themenradroute
- Um eine klare, ansprechende und wiedererkennbare Marke zu schaffen, sollte zur Themenradroute weiterhin ein **einheitliches Corporate Design** entwickelt werden, welches zum Storytelling passt. Folgendes ist dabei zu berücksichtigen:
- die thematischen Vorarbeiten und die Zielgruppen (s. Familien, Junge Erwachsene. etc.)
  - einfaches, aussagekräftiges Logo, das das Thema, die Atmosphäre der Route widerspiegelt, leicht er- und wiedererkennbar ist, gut lesbare Schriften besitzt, die auf Routenplaketten, Tafeln, etc. gut funktioniert, passende, regionale/ lokalen Symbolik
  - einheitliches Erscheinungsbild auf allen Materialien analog bis digital, einladend und professionell und vielseitig einsetzbar, z. B. Schilder, Flyer, Webseite, Merch, auch für Projektpartner am Wegesrand
  - umweltfreundliches nachhaltiges Design z. B. bei Materialien.

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.4 Ausarbeitung der Story inkl. Gestaltungslinie

##### Schritte zur Umsetzung

Storyboard und Gestaltungslinie sollten aus einer Hand entwickelt werden, z. B. über Kreativ-, Media- und Serviceagenturen mit Erfahrungen im Erlebnis- und Aktivbereich. Im Idealfall gemeinsam oder in enger Zusammenarbeit mit Agenturen zur Umsetzung von digitalen Inszenierungen sowie Planern und (Landschafts-) Architekten zur Umsetzung der analogen Stationselemente:

##### To Dos:

- Agentursuche und -beauftragung, Ausschreibung
  - Zieldefinition, Diskussion und Abstimmung der bereits erarbeiteten Inhalte (z. B. Miss Flux & Fluxi), ggf. Anpassungen
  - Orientierung / Berücksichtigung vorhandener Aktivitäten und Gestaltungslinien, Anforderungen, Zielgruppen und Themen
  - Konzeptentwicklung und -verfeinerung auf Basis der ersten Ideen, v. a. Storyboard, Artwork, Inszenierungsmöglichkeiten (analog, digital)
- Weiterbearbeitung und Abstimmung der Teilnarrative / Themen, Inhalte an den Stationen
  - Präsentation und Abstimmung der erarbeiteten Inhalte in ca. 3-4 gemeinsamen Workshops
  - Ziel ist die Fertigung eines Konzeptes, das auch als Basis für einen nächsten Förderantrag dienen kann, inkl.
    - einem konkreten **Storyboard und des Artworks** als Basis für die analoge und digitale Umsetzung der Geschichten, im Sinne eines Agenturbriefings für die umsetzende Media- bzw. Digital-Agentur (z. B. in Form von Beispieldialogen, -videos und -audios)
    - **Teilnarrative** in der **Schnittstelle** zu den Ausführungen der **Inszenierungsstandorte** (s. Kap. 6.2): Berücksichtigung konkreter Planungen, Verstandortungen zur Ausführung der analogen Stationen (Infotafeln, Erlebniselemente Beamstationen, ggf. Möblierung) sowie deren digitale Verlängerung
    - Erstellung finaler **Designrichtlinien**, CD-Handbuch
    - **Empfehlungen zu Marketing und Kommunikation**

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.4 Ausarbeitung der Story inkl. Gestaltungslinie

##### Verantwortlichkeit/ Partner

- Koordinierung über Kompetenznetzwerk Tourismus bzw. zukünftig geschaffene Tourismusorganisation

##### Priorität

- hoch

##### Zeithorizont

- Im direkten nachfolgenden Umsetzungsprozess und parallel die Namensgebung

##### Kosten

- ca. 30.000 EUR, inkl. Inszenierungskonzept, CD-Manual, Agenturbriefing

##### Best Practices, u.a.

- RurUfer-Radweg ([www.rurufer-radweg.de](http://www.rurufer-radweg.de))
- Ochsenweg ([www.ochsenweg.de](http://www.ochsenweg.de))



#### Unsere Tourentipps für den RurUfer-Radweg

Den RurUfer-Radweg kannst Du beispielsweise entspannt in drei Etappen fahren. Abwechslungsreiche Passagen entlang der Rur zwischen der Quelle im Hohen Venn bei Botrange (Belgien) und der Mündung in die Maas bei Roermond (Niederlande) durch fünf unterschiedliche Regionen bieten Dir dabei immer neue Eindrücke.



Startseite > Geschichten und Einblicke > Hörgeschichten vom Ochsenweg

## HÖRGESCHICHTEN VOM OCHSENWEG

♡ Seite merken

Episode 0 - Kennlernfolge



Der Ochsenweg lässt Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer in eine Welt der Geschichten aus...

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.5 Anbindung Leistungsträger

##### Kurzbeschreibung / Ziel

Die direkte Anbindung von Unterkünften und gastronomischen Betrieben an den Radweg bietet Radfahrern nicht nur Komfort und Erholung, sondern fördert auch die regionale Wirtschaft und stärkt den nachhaltigen Tourismus. Entlang der Route sind daher Unterkünfte und Gastronomie zu definieren, die speziell auf die Bedürfnisse von Radreisenden ausgerichtet sind oder Interesse daran haben, sich zukünftig auch auf diese Zielgruppe zu konzentrieren und nicht zu weit von der Strecke entfernt angesiedelt sind. Hier geht es um die Prüfung der Ausstattung (Radabstellbügel, Trockenräume, Schattenplätze auf der Terrasse). Um ein positives Gefühl zu der ausgewählten Radroute zu erlangen, ist auch die Anbindung der Radservice-Angebote am Wegesrand wichtig. Insgesamt geht es um die Festlegung der Leistungsträger, die Qualifizierung, die Entwicklung der entsprechenden Information zu den Leistungsträger-Angeboten und möglichst um ein gut funktionierendes Netzwerk.



© KI-generiert über [www.bing.com/images/create](https://www.bing.com/images/create)

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.5 Anbindung Leistungsträger

##### Schritte zur Umsetzung

Im ersten Schritt ist die Festlegung einer Koordinierungszuständigkeit für die Ansprache der Leistungsträger und den Aufbau eines Netzwerks (Routenteams) sinnvoll. Wichtig ist hier die einheitliche Kommunikation an das Gastgewerbe, die Radserviceanbieter, ggf. Vertretende von Sehenswürdigkeiten am Wegesrand. Konkret bedeutet das:

- Erstellung eines Verteilers mit Leistungsträgern und potenziellen Partnern
- Information an die Leistungsträger zur Themenradroute, Bedürfnisse der Radfahrenden
- Entwicklung eines Partnerkonzeptes für fahrradfreundliche Unterkünfte, Gastgewerbe und Radservices am Radweg, ggf. mit Festlegung von Kriterien für die Betriebe und mit Festlegung einer finanziellen Beteiligung
- Entwicklung eines Themenzusammenhangs mit der Route (Hat der Betrieb einen Bezug zum Rheinischen Revier, können Storyelemente (z. B. in der Gestaltung) in der Gastronomie/Unterkunft aufgegriffen werden, wie könnte die Erzählfigur auf die Leistungsträger hinweisen, kann die Unterkunft eigenständig Radangebote erarbeiten und bewerben usw.)
- digitale Verlängerung zu den Leistungsträgern: Einbindung in Datenbank, in Karten, auf Infotafeln entlang des Weges zur Orientierung (z. B. Hinweise zu Entfernungen zu den nächstgelegenen (Einkehr- oder Reparaturmöglichkeit)
- ggf. Prüfung einer Beschilderung zu Leistungsträgern und Sehenswürdigkeiten

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.5 Anbindung Leistungsträger

##### Verantwortlichkeit / Partner

- Koordinierung über Kompetenznetzwerk Tourismus bzw. zukünftig geschaffene Tourismusorganisation mit angedockter Geschäftsstelle zur Themenradroute und fester Personalstelle zur Koordinierung und Abstimmung mit Gastgewerbe und Freizeit Anbietern an der Strecke

##### Priorität

- hoch

##### Zeithorizont

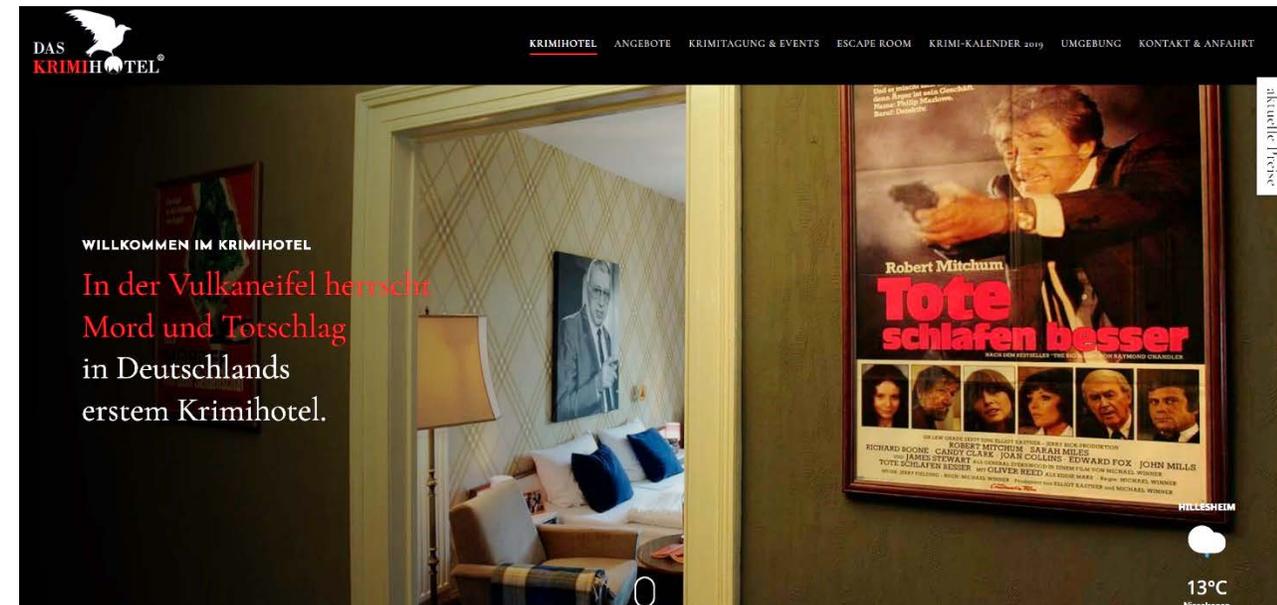
- Im Rahmen des Nachfolgeprojektes zur Umsetzung der Route

##### Kosten

- Die Kosten beziehen sich in erster Linie auf Personalkosten, ggf. Budget für kleinere Netzwerkveranstaltungen

#### (Best) Practice für: Leistungsträger greifen Substories oder Erzählfiguren auf

- Krimihotel in der Eifel | aufgreifen des Themas „Eifel-Krimi“



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.5 Anbindung Leistungsträger

#### (Best)Practice für: Leistungsträger greifen Substories oder Erzählfiguren auf

##### kleiner Kaiser – süß

eine Tasse Kaffee, ein Brötchen, Butter, Konfitüre und Honig 3,90 €

##### kleiner Kaiser – herzhaft

eine Tasse Kaffee, ein Brötchen, Butter, Wurst<sup>1</sup> und Käse 4,20 €

##### großer Kaiser

eine Tasse Kaffee, zwei Brötchen, Butter, Konfitüre, Honig, Schinken und Käse, ein gekochtes Ei 6,20 €

##### Kaiserchen

2 halbe belegte Brötchen (Belag nach Wahl) 3,50 €

##### Kaiserliches „EiEiEi“

1 Brötchen, Butter, Rührei mit Speck 4,20 €

##### Kaiser Überraschungsfrühstück



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.5 Anbindung Leistungsträger

Best Practice für: Präsentation Partnerbetriebe auf Website (rheinische Apfelroute)

### Die Partnerbetriebe auf der Nebenschleife Alfter



#### Alanus Gästehaus und Café

*ein besonderer Ort zum Übernachten – als Zwischenstopp entlang der Apfelroute – umgeben von Kunst, mitten in der Natur, am Rande des Kottenforst gelegen*

Johannishof  
53347 Alfter  
Tel: 02222-93211715  
[www.werkhaus.alanus.edu](http://www.werkhaus.alanus.edu)

Mehr erfahren



#### Café Gelis Kaffee Ecke

*kleine, süße Kaffeecke im Hofladen Mandt mit tollen Spezialitäten der Inhaberin Angelika Pieper*

Taubenweiherweg 4  
53347 Alfter  
Tel: 0176-30191146  
[www.gelis-kaffee-ecke.de](http://www.gelis-kaffee-ecke.de)

Mehr erfahren



#### E-Bike-Verleihstation | Alfter

**E-Bike-Verleihstation**  
Standort: Stadtbahnhaltestelle Alfter – Alanus Hochschule / Campus I Johannishof

Weitere Infos (Buchung, Ausleihe etc.) gibt es hier:  
[www.nextbike.de/rvk](http://www.nextbike.de/rvk)

Mehr erfahren

# 6. Maßnahmenkataster

## 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

### Naturhof Wolfsberg

#### 6.5.5 Anbindung Leistungsträger

(Best)Practice für: Präsentation Partnerbetriebe auf Website (rheinische Apfelroute)

leckere, regionale Produkte in Bioqualität direkt aus dem Hofladen des Naturhofs Wolfsberg in Alfter



Hofladen/Direktvermarkter



Informationsmaterial



Werkzeuggrundausstattung



kostenl. Trinkf. auffüllen (mit Leitungswasser)



Führungen / Schaubetrieb

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.6 Angebots- und Vertriebsentwicklung

##### Kurzbeschreibung

Die Angebots- und Vertriebsentwicklung einer Themenradroute zielt darauf ab, ein stimmiges, erlebbares und marktfähiges Gesamtangebot entlang der Route zu gestalten – abgestimmt auf die Bedürfnisse der Zielgruppen und Anforderungen des Radtourismus. Dabei wird die Radroute nicht nur als reine Strecke verstanden, sondern als touristisches Gesamterlebnis mit thematischem Fokus (z. B. Kultur, Natur, Geschichte, Genuss).

Zur Angebotsentwicklung gehören u. a. die inhaltliche Ausarbeitung des Themas, die Inszenierung von Erlebnispunkten entlang der Strecke, sowie die Integration passender Angebote wie Unterkünfte, Gastronomie, Sehenswürdigkeiten und buchbare Leistungen (z. B. Gepäcktransfer, Pauschalangebote). Eine einheitliche Gestaltung, gute Infrastruktur und Qualitätsstandards sichern die Attraktivität und Wiedererkennung der Route.

Im Bereich Vertrieb stehen die Vermarktung und Buchbarkeit der Themenradroute im Fokus. Dazu zählen u. a. die Entwicklung zielgruppenspezifischer Kommunikationsmaßnahmen, die Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern, die Präsenz auf touristischen Plattformen sowie die Nutzung digitaler Vertriebskanäle. Durch eine professionelle Vertriebsstrategie wird die Sichtbarkeit erhöht und die Nachfrage gezielt gesteuert.

So entsteht ein attraktives, erlebnisorientiertes Angebot, das Gäste begeistert, Wertschöpfung in der Region generiert und zur nachhaltigen Positionierung im Radtourismus beiträgt.

Zu Beachten: Bei der Bündelung von Leistungen gilt das Reiserecht mit der Pflicht zur Absicherung (vgl. DTV, 2018, Leitfaden Neues Reiserecht).

## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.6 Angebots- und Vertriebsentwicklung

##### Schritte zur Umsetzung

- **Markt- und Zielgruppenanalyse:** Analyse vorhandener Nachfrage (z. B. Ausarbeitung von sog. Personas zu den abgestimmten Sinus Milieus), Ermittlung bestehender Angebote und Lücken, Zielgruppengerechte Aufbereitung der Inhalte (z. B. Routenlänge bei Sterntouren, Services)
- **Konzeption der buchbaren Pauschalangebote als Streckenradtour:** Festlegung einer durchgängigen Route mit Tagesetappen (z. B. 3–5 Tage), Auswahl radfreundlicher Unterkünfte (idealerweise „Bett+Bike“-zertifiziert und aus dem bestehenden Netzwerk), Organisation von Zusatzleistungen (z. B. Gepäcktransport, Leihräder/E-Bikes, Lunchpakete oder Picknickangebote, Infomaterial / GPS-Tracks)
- **Konzeption der buchbaren Pauschalangebote als Sternradtour:** Auswahl eines zentralen Standorts (z. B. Unterkunft mit regionalem Bezug), Planung abwechslungsreicher Tagestouren (Rundrouten), optionale Kultur-/Genusspakete integrieren (z. B. Museen, Führungen)
- **Kalkulation und Buchungsstruktur:** Preiskalkulation pro Person und pro Paket (inkl. aller Leistungen), Klärung der Buchungsabwicklung (Eigenständige Organisation, Kooperation mit einem Reiseveranstalter)

*Zehn Schritte, die bei der Entwicklung einer Pauschale zu bedenken sind:*



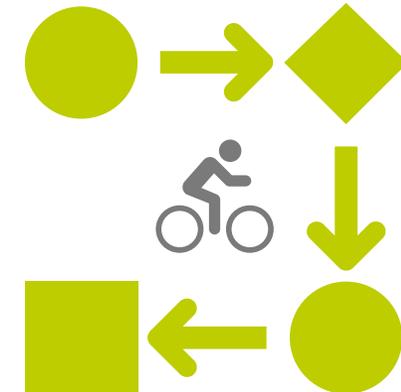
## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung eines (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.6 Angebots- und Vertriebsentwicklung

##### Schritte zur Umsetzung

- **Anbindung an und Integration in überregionale Marketing- und Vertriebsstrukturen:** (z. B. Regionale Tourismusverbände, Tourismus NRW, Themenportale), Beteiligung an gemeinsamen Marketing-kampagnen, Messeauftritten und Onlineplattformen, Nutzung regionaler Marken und Logos zur besseren Wiedererkennbarkeit
- **Zusammenarbeit mit Radreiseveranstaltern:** Kontaktaufnahme zu spezialisierten Radreiseveranstaltern (z. B. Velociped), Vorstellung der Strecke, buchbaren Leistungen und Highlights, Bereitstellung von Bildern, Texten, Routeninfos und buchungsrelevanten Details, Verhandlung über Konditionen und Vertriebspartnerschaften
- **Kooperation mit Verlagen und Medien:** Ziel redaktionelle Berichterstattung (z. B. in Radtourenmagazinen, Zeitungsbeilagen, Reise-führern, bikeline, BVA, Kompass), Einladung zu Pressereisen oder Bloggertouren
- **Qualitätssicherung & Weiterentwicklung:** Regelmäßiges Feedback einholen von Gästen und Partnern, Anpassung der Angebote bei Bedarf (z. B. neue Routen, neue Services)



## 6. Maßnahmenkataster

### 6.5 Erforderliche Maßnahmen zur Entwicklung (touristischen) Freizeit-Angebotes

#### 6.5.6 Angebots- und Vertriebsentwicklung

##### Zuständigkeit

- Koordinierung über Kompetenznetzwerk Tourismus bzw. zukünftig geschaffene Tourismusorganisation

##### Priorität

- Mittel

##### Zeithorizont

- Empfehlenswert ist eine frühzeitige Entwicklung, Pakete können helfen, die Angebote der Region zu kommunizieren. Für den Markteintritt können Reiseveranstalter wichtige Partner sein (z. B. Radreiseveranstalter), Paket-Angebote können die Ansprache erleichtern.
- Angebotsentwicklung ist zu jedem Zeitpunkt möglich und auch sinnvoll.

##### Kosten

- Personalkosten für Impuls, Organisation und Verhandlungen

#### Best Practice Beispiel: Ruhrgebiet - Rundtour durch das Revier, Angebot von Velociped



##### Rundum-Sorglos-Service

ab **949,00 €**

**JETZT BUCHEN**

- Übernachtung mit Frühstück: komfortable Mittelklassehotels, meist im Zentrum
- Zimmer mit D/Bad/WC
- Gepäcktransport
- Radwanderkarte mit eingezeichneter Route
- Digitale Routenführung per Smartphone App
- Tipps zur Reisevorbereitung
- Touristische Informationen
- 7-Tage-Hotline-Service
- Spaziergang um das Hochofenwerk Phoenix-West
- Führung Untertage LWL-Industriemuseum Zeche Nachtigall
- Führung LWL-Industriemuseum Henrichshütte Hattingen
- Führung per Rad im Landschaftspark Duisburg-Nord
- Führung UNESCO-Welterbe Zeche Zollverein

© [www.velociped.de/](http://www.velociped.de/), 2025

## 7. Realisierungsstrategie

**Ziel ist es**, dass die Themenradroute möglichst schnell durch

- die Bürgerinnen und Bürger der Region,
- Tagestouristen aus dem großen Einzugsgebiet der Region und
- Übernachtungstouristen im Rahmen einer Kurzreise

befahren werden kann und sukzessive ein hochwertiges radtouristisches Angebot entsteht.



© Dennis Stratmann / Grünmetropole e.V.

Die **Planung der Routenführung** erfolgt zweistufig:

- Die kurzfristige Routenführung ist schon heute durchgängig befahrbar. Zur Umsetzung der gemeinsam definierten Qualitätskriterien bedarf es der Realisierung der unter Kapitel 6.1 und 6.2 formulierten Maßnahmen.
- Die mittelfristige Routenführung beinhaltet insbesondere im unmittelbaren Umfeld der drei Seen, Streckenabschnitte, die noch ertüchtigt werden müssen. Auch an diesen Wegeverläufen sind die Maßnahmen aus den Kapitel 6.1 und 6.2 zu berücksichtigen.

Angestrebtes Ziel ist es, ein **Pre-Opening** der Themenradroute in der Fahrradsaison 2027 zu erreichen und final die Themenradroute bis im Jahr 2035 fertigzustellen.

## 7. Realisierungsstrategie

Im Überblick werden nachfolgend die in Kapitel 6 ausführlicher beschriebenen Maßnahmen und Umsetzungsschritte auf die beiden Arbeitskomponenten Infrastruktur und Tourismus differenziert dargestellt:

### **Wegweisung / Inszenierungspunkte**

- Die gesamte Routenführung ist mit einem Wegweisungssystem auszugestalten. Um umfangreiche Anpassungen zu vermeiden sind die kurzfristige und mittelfristige Routenführung schon jetzt d. h. im Jahr 2026 gemeinsam zu planen und die kurzfristige Streckenführung bis zum Jahr 2027 zu realisieren.
- Für die Umsetzung der Beschilderung ist die Festlegung auf ein Logo für die Themenradroute von Bedeutung. Da dieses jedoch erst im Zusammenhang mit der Aufbereitung des Routennamens, des Corporate Designs und der Gestaltungslinie entstehen kann, muss im ersten Step ggf. zunächst auf eine digitale Routenführung gesetzt werden. Es ist daher notwendig, möglichst kurzfristig mit dem Umsetzungsprozess in Bezug auf die touristischen Komponenten und die Inszenierungspunkte zu starten, um die Beschilderung realisieren zu können. (vgl. Kapitel 6.3)

### **Infrastruktur**

- Alle Sicherheitsmängel und wesentlichen Komfortmängel der kurzfristigen Routenführung sind im Jahr 2026 zu beseitigen, so dass im Jahr 2027 eine sichere und komfortabel zu befahrenden Route den Nutzerinnen und Nutzern angeboten werden kann.

## 7. Realisierungsstrategie

Die hochwertigen Standards der Themenradroute sind

- prioritär auf den Streckenführungen umzusetzen, die sowohl Routenbestandteil der kurzfristigen als auch mittelfristigen Führung sind und
- im folgenden Arbeitsschritt auf der „neuen“ für das Jahr 2035 angestrebten Streckenführung zu realisieren.
- Die Arbeiten zur Realisierung der Themenradroute sind vollumfänglich mit den Arbeiten zur Realisierung / hochwertigen Ertüchtigung der übrigen Radvorrangrouten / Radschnellverbindungen zu vernetzen und integriert zu betrachten.

Sowohl inhaltlich als auch vertragsrechtlich ist gemeinsam mit dem Bergbautreibenden eine Lösung zur Nutzung der privaten Tagebaurandwege durch Radfahrende zu entwickeln, die

- eine gemeinsame konfliktarme Nutzung der Streckenführungen durch die RWE-Fahrzeuge und Radfahrenden ermöglicht,
- mittels eines Gestattungsvertrags o. ä. das Befahren der Streckenführungen durch Radfahrende und eine Installation der Wegweisung regelt und
- Aspekte der Verkehrssicherungspflicht, Pflege, Wartung und Unterhalt zum Inhalt hat.



© Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

## 7. Realisierungsstrategie

### Arbeits- und Organisationsstruktur

Grundlage für die Entwicklung einer überregionalen Themenradroute ist ein vernetztes Arbeiten, das die Potenziale und Interessen aller Akteur:innen (Tourismusorganisationen, Tagebauumfeldinitiativen, Baulastträger, Unternehmens RWE, Verbände etc.) berücksichtigt. Eine koordinierende Organisationseinheit bzw. ein Kooperationszusammenschluss mit mindestens einer für dieses Angebot zuständigen Personalstelle spielt eine zentrale Rolle bei der Entwicklung und Steuerung und in Bezug auf die Nachhaltigkeit eines überregionalen (touristischen) Freizeit-Angebotes. Es ist sinnvoll, sich einer Dachorganisation zu bedienen, welche

- o. a. Kompetenzen in sich vereint sowie die Prozesse kreisübergreifend moderieren und koordinieren kann,
- gemeinsame Förderanträge stellt (Je nach Themengebiet über die LANDFOLGE Garzweiler, das Kompetenznetzwerk Tourismus oder andere übergeordnet wirkende Akteure im Rheinischen Revier),
- stellvertretend für alle Akteure gemeinsame Aufträge an Dritte zur zügigen Realisierung der Umsetzungsschritte erteilen kann,
- im Rahmen des Qualitätsmanagements die fristgerechte Umsetzung aller Arbeiten steuert. (vgl. Kapitel 6.5.1)

## 7. Realisierungsstrategie

### **Abstimmung mit parallel stattfindenden Projekten**

- Projekte, die sich ebenfalls mit der Aufbereitung von geschichtlichen Zusammenhängen aus dem Rheinischen Revier beschäftigen (z. B. initiiert durch den Landschaftsverband Rheinland oder die Tagebauumfeldinitiativen), müssen in Bezug auf die Inhalte sowie im Rahmen der Umsetzung der Inszenierungsstandorte und Präsentationsarten aufeinander abgestimmt sein und möglichst aufeinander einzahlen. Wichtig ist es, den Besucher durch die Vielzahl an Informationen und Inszenierungsstandorten, die im Rheinischen Revier entstehen, nicht zu irritieren.
- Gleichzeitig gilt es, im Umsetzungsprozess die Kommunen eng über die Kreisverwaltungen und Tagebauumfeldinitiativen mit einzubinden, um auch deren Projektentwicklungen - insbesondere an den Tagebaurändern - im Blick zu halten.

### **Ausarbeitung der Story inkl. Gestaltungslinie, der Namensgebung und des Logos**

- Das Routenlogo kann erst mit Entwicklung der Story, der Gestaltungslinie und dem Namen der Route entstehen. Diese Maßnahmen sollten möglichst direkt und gleichzeitig angestoßen werden, um den Termin des Pre-Openings einhalten zu können. (vgl. Kapitel 6.5.3 und 6.5.4)

## 7. Realisierungsstrategie

### Einbindung von Leistungsträger und Angebots- und Vertriebsentwicklung

- Die frühzeitige Einbindung von Leistungsträgern an der Strecke ist anzustreben, da ein gelungenes (touristisches) Freizeit-Angebot immer von der Kombination aus der Aktivität (hier Radfahren), der Information (Inszenierungsstandorte, Informations- und Marketingelemente), der Einkehr (Gastgewerbe) und dem Service (z. B. Radverleih) lebt. Die Leistungsträgeransprache ist zu systematisieren und perspektivisch ein Partnermodell aufzubauen. (vgl. Kapitel 6.5.5)
- Alle beschriebenen Maßnahmen aus dem Bereich Infrastruktur und Tourismus betreffen die Angebotsentwicklung und bilden die Grundlage für den nächsten Schritt, die Vertriebsentwicklung. Diese erfolgt eher am Ende des Umsetzungsprozesses, indem u. a. die Marketingelemente entstehen, Vertriebsplattformen mit routenspezifischen Informationen gefüllt werden und Verlage und Reiseveranstalter eingebunden werden. (vgl. Kapitel 6.5.6)

# Anlagen

## **1 – Planung Routenverlauf**

1.a Routenverlauf, Zielhorizont 2027

1.b Routenverlauf, Zielhorizont 2035

## **2 – Analyse der Trassen**

2.1a Führungsformen, Zielhorizont 2027

2.1a Führungsformen, Zielhorizont 2027

2.2a Bewertung der Führungsformen, Zielhorizont 2027

2.2b Bewertung der Führungsformen, Zielhorizont 2035

2.3a Bewertung der Dimensionierung, Zielhorizont 2027

2.3b Bewertung der Dimensionierung, Zielhorizont 2035

2.4a Bewertung der Oberfläche, Zielhorizont 2027

2.4b Bewertung der Oberfläche, Zielhorizont 2035

2.5a Bewertung der Sicherung, Zielhorizont 2027

2.5b Bewertung der Sicherung, Zielhorizont 2035

## **3 – Maßnahmen**

3.1 Lineare Maßnahmen – Liste

3.2a Lineare Maßnahmen, Zielhorizont 2027

3.2b Lineare Maßnahmen, Zielhorizont 2035

3.3 Maßnahmensteckbriefe Infrastruktur

3.4a Maßnahmenprioritäten, Zielhorizont 2027

3.4b Maßnahmenprioritäten, Zielhorizont 2035

3.5a Zukünftige Führungsformen, Zielhorizont 2027

3.5b Zukünftige Führungsformen, Zielhorizont 2035

3.6 Maßnahmen Knotenpunkte – Liste

3.7a Maßnahmen Knotenpunkte, Zielhorizont 2027

3.7b Maßnahmen Knotenpunkte, Zielhorizont 2035

## Chartbericht Stand Oktober 2025



[www.bte-tourismus.de](http://www.bte-tourismus.de)

[www.svk-kaulen.de](http://www.svk-kaulen.de)