

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz



Rheinisches
Radverkehrs
Revier

*Gemeinsam setzen wir das
Rheinische Radverkehrsrevier um!*



3. Jahreskonferenz
25. September 2025



Dr. Ralf Kaulen



Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



2

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



2. Jahreskonferenz Rheinisches Revier 2024



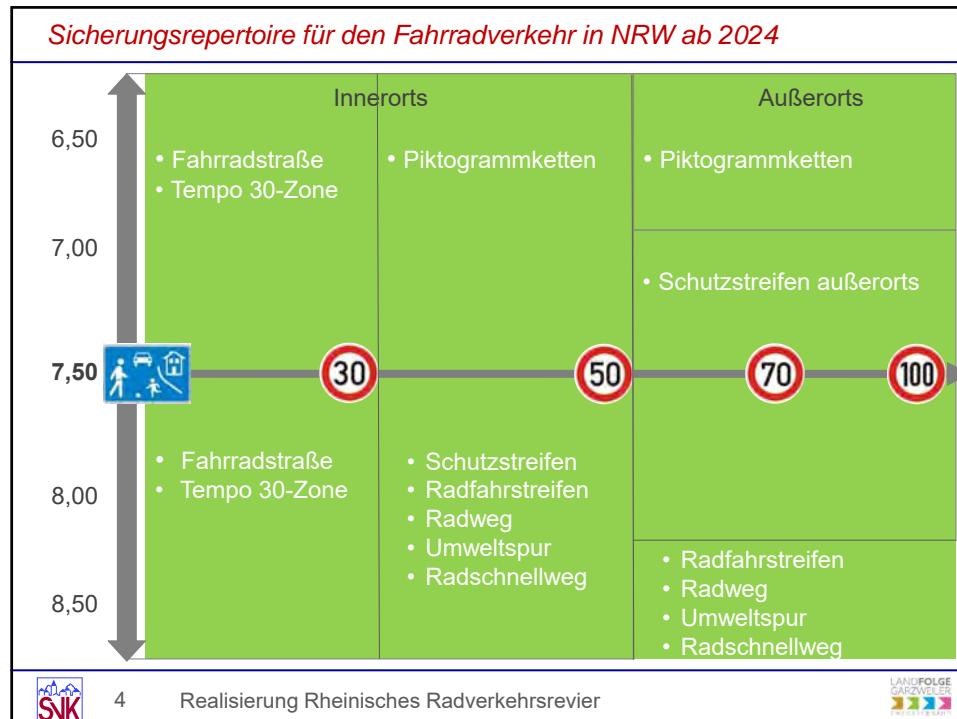
3

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz



Erweiterter Rechtsrahmen: Novelle StVG / StVO / VwV-StVO 2024 / 2025

PRESSEMITTEILUNG

Kabinett beschließt Änderungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Wissing: Wichtiger Meilenstein für zeitgemäßes und unbürokratisches Straßenverkehrsrecht erreicht

29.01.2025
Mobilität

Quelle: Mobilität / BKA Images

Die Bundesregierung hat heute die von Bundesminister für Digitales und Verkehr, von Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz und von Bundesminister für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz vorgelegte Zwölfti Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung beschlossen. Sie wird dem Bundesrat zugeleitet, der ihr noch zustimmen muss. Im Oktober 2024 tritt nach Zustimmung des Bundesrates die im Koalitionsvertrag vereinbarte Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Kraft.

SNK 5 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

LANDPOLIZEI
GÄRZWEILER
ZWEITEN FÄHRSPUR

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



6

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Arbeitsstruktur

Steuerungsgruppe



LANDFOLGE
GARZWEILER
ZWECKVERBAND

Landes-
betrieb
Straßen
-bau
NRW

Stadt
Mönchen-
gladbach

Städte-
region
Aachen

Kreis
Heins-
berg

Kreis
Düren

Kreis
Euskir-
chen

Rhein-
Kreis-
Neuss

Rhein-
Erft-
Kreis

ADFC
VM
NRW
Tourismus

Machbarkeits-
studien mit
externen
Büros

Aachen,
Aldorf,
Baesweiler,
Würselen,
Würsweiler,
Stolberg
Herzogen-
rath,
Mönchshau-
sen,
Roetgen,
Simmerath,

Erkelenz
Heinsberg,
Hückelhoven
Übach-
Palenberg,
Gellen-
kirchen,
Wassenberg,
Wegberg,
Gangelt,
Selfkant,
Waldeuch

Düren,
Inden,
Langerwehe,
Merzenich,
Niederzier,
Norvenich,
Vettweiß,
Heimbach,
Jülich,
Linnich,
Nideggen,
Aldenhoven,
Hürtgenwald,
Kreuzau

Kall,
Nettersheim,
Bad
Münsterfeld,
Euskirchen,
Mechernich,
Schleiden,
Zülpich,
Blankenheim,
Dahlen,
Hellenthal,
Weilerswist

Greven-
broich,
Jüchen,
Kaerst,
Korschen-
broich,
Neuss,
Meerbusch,
Rommers-
kirchen,
Dormagen

Kerpen,
Frechen,
Bedburg,
Berghausen,
Bruhl,
Elsdorf,
Erftstadt,
Hürth,
Pulheim,
Wesseling

Projektfamilie mit jährlicher Konferenz



7

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

75 Baulastträger - wir wachsen zu einer Projektfamilie zusammen



8

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Vier Termine der Steuerungsgruppe / Jahr



9

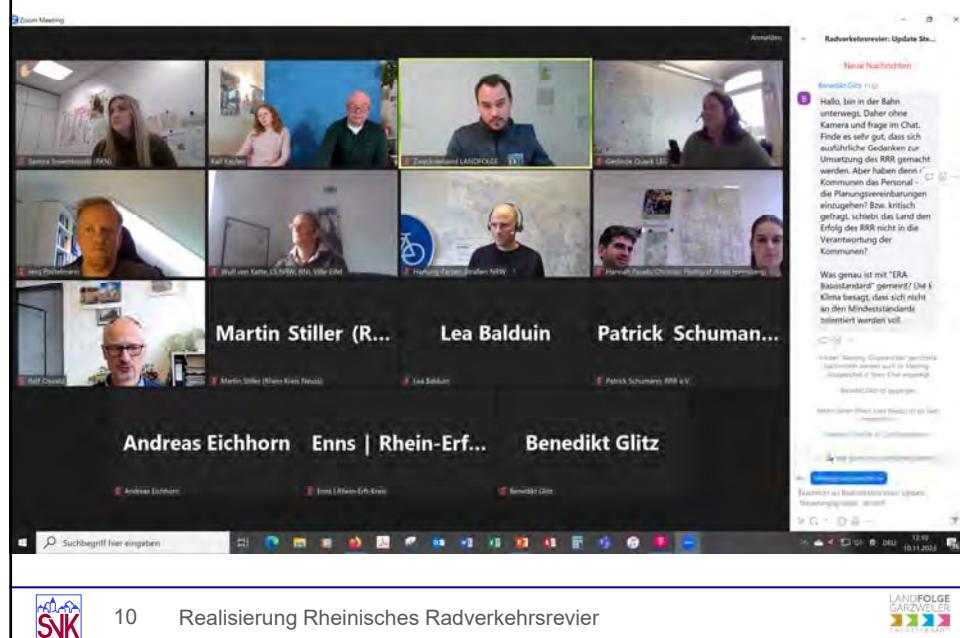
Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

... Videokonferenzen bei aktuellen Themenstellungen



Projektgruppen innerhalb der Landkreise / kreisfreien Städte



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Kontinuierliche Einzelberatung der Kommunen



Jonas Laub
Projektmanager / Förderung / Finanzierung
Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler



Anne Bresser
Fachliche Begleitung / Realisierung
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



12 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Kontinuierliche Abstimmung Projektleitung



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



13 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



14 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Radschnellverbindung

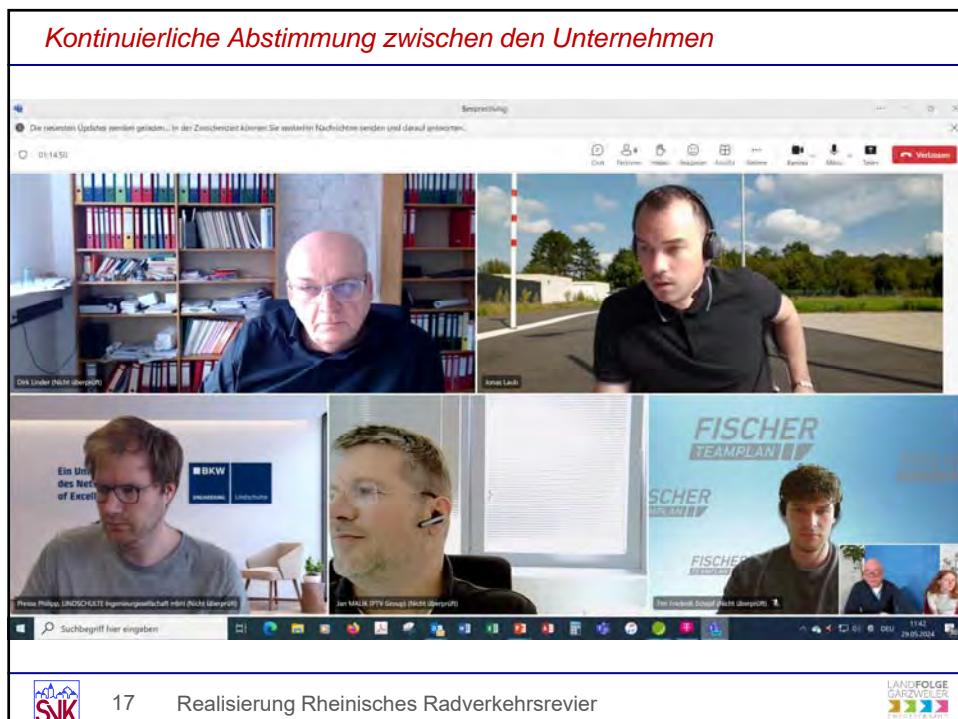
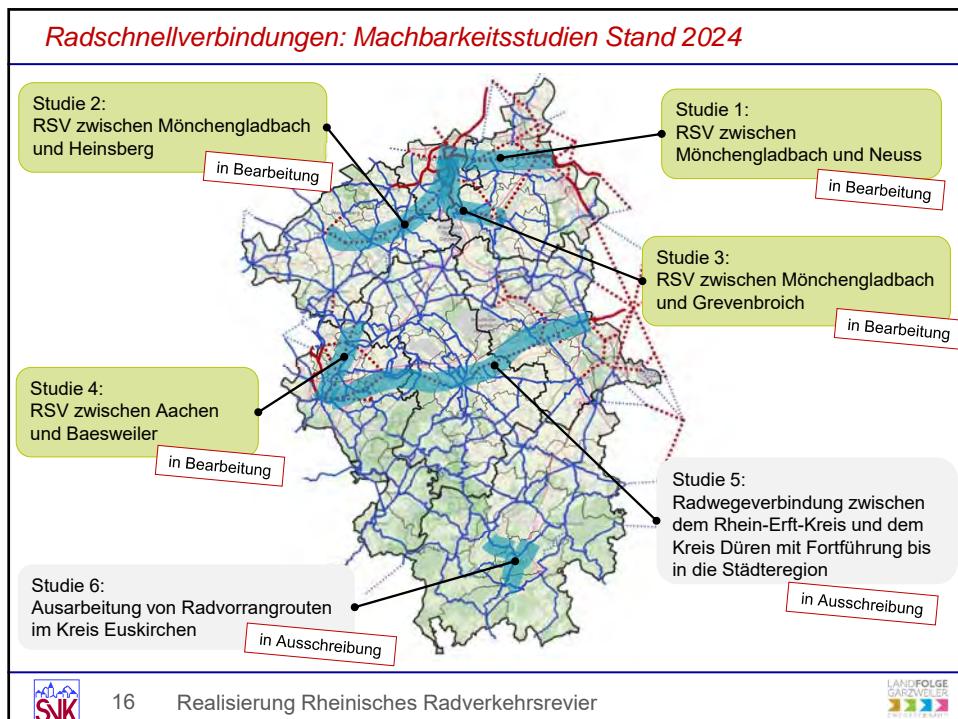


15 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

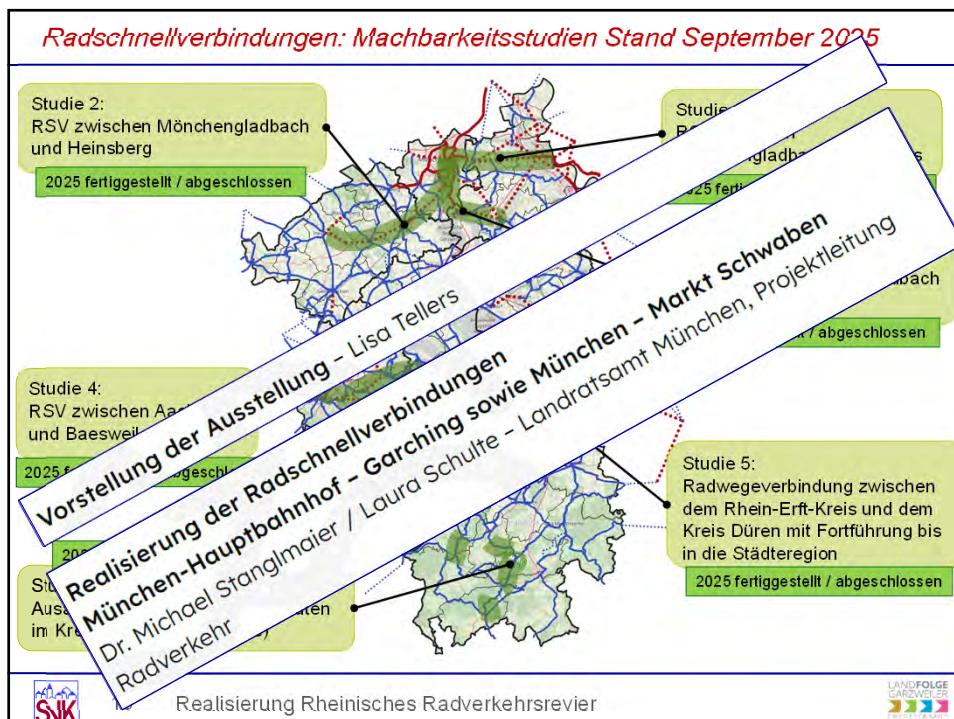


Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

einheitlicher Bewertungsstandard		
Bewertungskriterien	Gesamtgewichtung	Teilgewichtung
Raumstrukturelle Wirkungen		15%
Netzzusammenhang / Quell- und Zielpunkte		5%
Städtebauliche Qualitäten / Erlebbarkeit / Gender-Aspekte		5%
erforderlicher Flächenerwerb		5%
Verkehrliche Beurteilung		30%
Zusammenspiel mit dem fließenden Verkehr / landwirt. Verkehr		10%
Zusammenspiel mit dem ruhenden Kfz-Verkehr		10%
Zusammenspiel mit dem ÖPNV / Bahnverkehr		10%
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung		40%
Einhaltung Standards (Führungsform, Dimensionierung, Knotenpunkte, Topografie, etc.)		25%
Länge / Direktheit		15%
Umweltverträglichkeit		15%
Betroffenheit ökologischer Belange / Natur- und Landschaftsschutz		15%
Wirtschaftlichkeit		
Investitionskosten	1/3	

SNK 18 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier LANDPOLIZEI GARZWEILER



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!

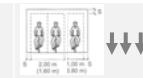


Hochwertiger Radtourismus im Rheinischen Radverkehrsrevier?!



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Qualitätskriterien für Netzelemente der Touristischen Themenroute							
		Ableiten von Qualitätsstandards					
		Knotenpunkte	Strecken	Beleuchtung	Winterdienst	Wegweisung	Oberfläche
II	IR	planfrei bevorrechtigt		↓↓	x	1. Priorität	x Asphalt
	AR	planfrei bevorrechtigt		↓↑	x	1. Priorität	x Asphalt
III	IR	bevorrechtigt gleichberechtigt		↓	situativ, abhängig vom Umfeld	nicht notwendig	x situativ, abhängig vom Umfeld auch wasser- gebundene Oberflächen ausreichend
	AR	bevorrechtigt gleichberechtigt		↓↑			x
IV	IR	gleichberechtigt untergeordnet		↓↓	x	3. Priorität	o Asphalt* / wassergebunden
	AR	gleichberechtigt untergeordnet		↓↑	-	untergeordnet	o Asphalt* / wassergebunden

* Oder andere hochwertige und fahrradfreundliche Oberflächen

SNK 22 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Touristische Themenroute – Ergebnispräsentation am 30. September 2025

Aktueller Bearbeitungsstand (Sept. 2025)

Legende

Orte der Inszenierung

- Interactive Station mit digitalem und analogem Erlebnischarakter, betreuer Besucheranlaufpunkt (Größe nach Absprache)
- größere Erlebnis-Station mit Objektbezug am Wegesrand mit analogem Erlebnischarakter und digitale Verlängerung (> 50 m²)
- kleinere Informationspunkte zur objektbezogenen Informationsvermittlung mit digitaler Verlängerung (< 50 m²)
- an strategischen Orten: analoge Image- und Infoelemente mit Fokus auf Erfäulterung der Gesamtroute
- an Bahnhöfen als Ein- und Ausstiegspunkte: analoge Image- und Infoelemente mit Fokus auf Erfäulterung der Gesamtroute

Streckenverlauf der Themenroute

- Routenführung 2027

Sonstiges

- Knotenpunktnetz
- Verbindungsachsen in die umliegenden Ballungszentren
- Tagebauebenen
- Wohngebiete
- Gewerbe- und Industrie
- Städte und Gemeinden
- Grenzen
- Weltkulturerbe

Orte der Zukunft: 1 – Bahnstation Aachen; 2 – Bahnstation Unna; 3 – ehemaliges Fördergerüst „Schacht 3“; 4 – Bahnstation Erkelenz; 5 – Orte der Zukunft (Neu-Immerath, Neu-Borschenich, Neu-Bervath, Neu-Westrich); 6 – erhaltene Dörfer (Kuckum, Ober- & Unter- & Mittelbervath, Neu-Bervath, Neu-Westrich); 7 – Aussichtspunkt Hochneukirch; 8 – Dokumentationszentrum Garzweiler; 9 – Innovation Tower; 10 – Aussichtsplattform am Weg 100; 11 – Bahnstation Jüchen; 12 – Großkraftwerk Mülheim; 13 – Kraftwerk Niederaußem; 14 – Aussichtspunkt „Weltkulturerbe“; 15 – Aussichtspunkt „Weltkulturerbe“; 16 – Aussichtspunkt „Weltkulturerbe“; 17 – Aussichtspunkt „Weltkulturerbe“; 18 – Aussichtspunkt „Weltkulturerbe“; 19 – Aussichtspunkt „Weltkulturerbe“; 20 – Aussichtspunkt „Weltkulturerbe“; 21 – Aussichtspunkt „Weltkulturerbe“; 22 – LVR-Archiv; 23 – Aussichtspunkt Sophienhöhe; 24 – Sophienhöhe; 25 – Seerbindung; 26 – Bahnstation Seligendorf; 27 – Aussichtspunkt Schophoven; 28 – Aussichtspunkt Kirchberg; 29 – Aussichtspunkt Schafstallstraße; 30 – Aussichtspunkt Gedächtniskapelle; 31 – Besucherzentrum Inden; 32 – Kraftwerk Weisweiler; 33 – Blausteinsee; 34 – Bergmannshaus & Museum; 35 – Bahnstation Jülich; 36 – Niers-Quelle

Vorstellung der Ausstellung – Lisa Tellers

SNK 24 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier **LANDFOLGE GARZWEILER**

Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



25 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

<i>Umsetzungsstandards Radvorrangrouten</i>			
INFRASTRUKTUR	SERVICE	INFORMATION	KOMMUNIKATION
<p>„muss“</p> <ul style="list-style-type: none">• Führungsform und Breiten nach H RSV• 80 % eines Abschnittes müssen die Standards einhalten• Abschnitt mit Mindestlänge:<ul style="list-style-type: none">– Quantitativ: 1 km– Qualitativ: zwischen zwei Ortsteilzentren	<p>„kann“</p> <ul style="list-style-type: none">• Beleuchtung• Rastplätze• Abstellanlagen• Servicestationen <p>↓</p> <p>Qualität / Design / Standards harmonisieren</p> <p>Lage / Abstand in Abhängigkeit vom Umfeld</p>	<p>„muss“</p> <ul style="list-style-type: none">• Wegweisung nach HBR NRW	<p>„muss“</p> <ul style="list-style-type: none">• grüner Begleitstrich• Fokus auf hohe Qualität der Infrastruktur• kein Markieren des Rheinischen Radverkehrsrevier-logos auf der Infrastruktur (Vermeidung eines Parallelproduktes zur Radregion Rheinland)• Gesamtmarketing: Thema innovative nachhaltige Modellregion



26

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



27

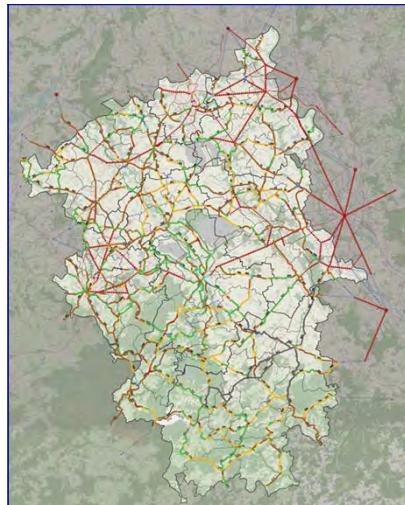
Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Vernetzung des Rheinischen Radverkehrsrevier mit Planung Land NRW



28 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Landesweite Radvorranetz und Bedarfsplan für Radschnellverbindungen

Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften

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



- Im Rahmen der Kommunalbeteiligung haben diese die Möglichkeit, zu den aus der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr resultierenden Routenvorschlägen Stellung zu nehmen sowie alternative und/oder eigene Routen vorzuschlagen.
- Die Stellungnahmen der kommunalen Gebietskörperschaften zu den Routenvorschlägen aus der landesweiten Potenzialanalyse können auch mit Machbarkeitsstudien oder anderweitigen Planungen hinterlegt werden.



Routenvorschlag aus der landesweiten Potenzialanalyse

Routenvorschlag aus der Kommunalbeteiligung

26. September 2024

2. Jahreskonferenz des Rheinischen Radverkehrsreviers

9



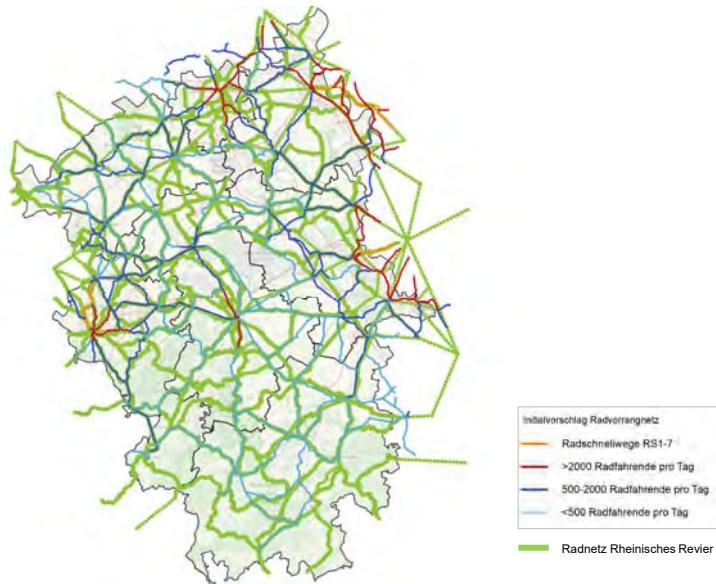
29 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

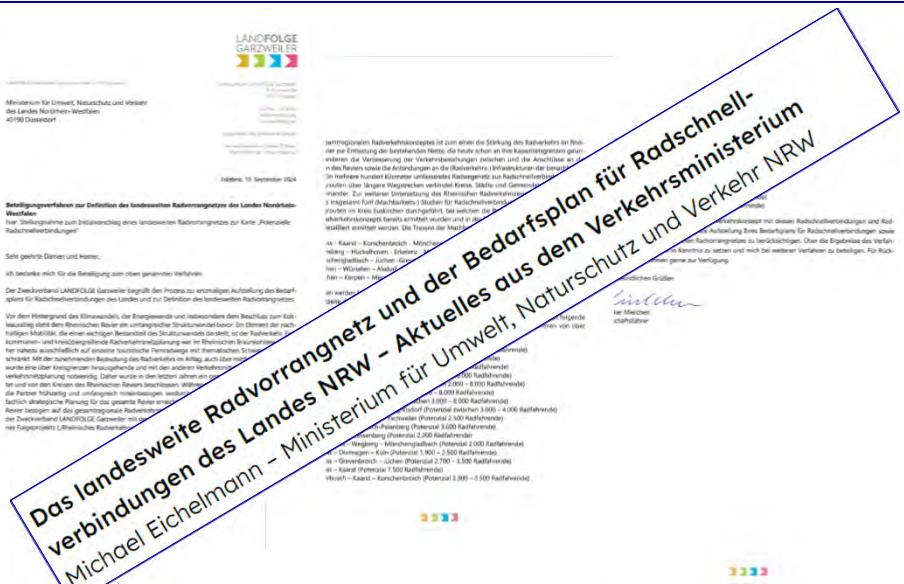
Überlagerung Landesnetz und Netz des Rheinischen Reviers



30 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gemeinsames Anschreiben Zweckverband Landfolge Garzweiler



31 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Harmonisierung, Koordination und Unterstützung der Förderung

Jonas Laub
Projektmanager / Förderung / Finanzierung
Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

32 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!

33 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Kommunikation Imagefilme: www.radverkehrsrevier.de



- Film zum Projekt Rheinisches Radverkehrsrevier
- weitere Kurzfilme zu den Machbarkeitsstudien in Arbeit / Planung
- Filmmaterial auf Website abrufbar



34 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Dokumentation und Publikation der Einzelarbeiten

Machbarkeitsstudie Neuss - Mönchengladbach



35 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege 2024



36 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier auf dem NRVK 2025



37 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

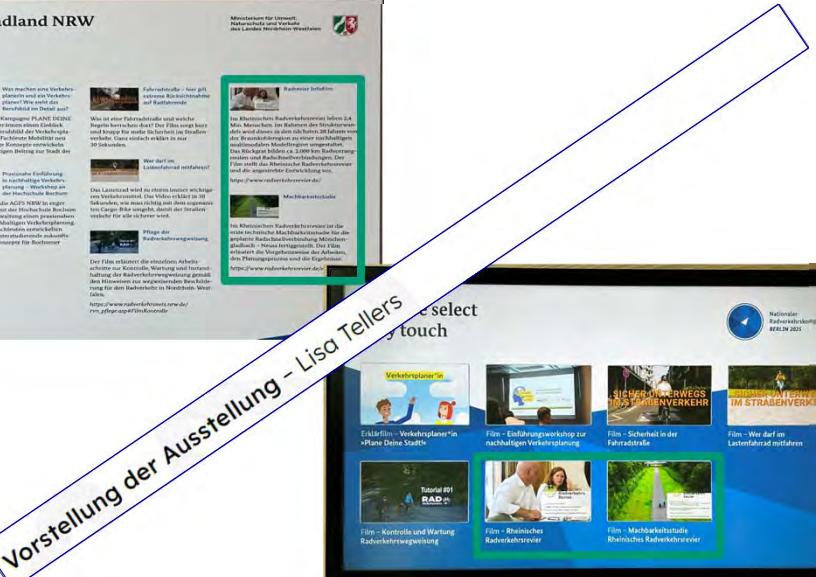
3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Rheinisches Radverkehrsrevier auf dem NRVK 2025

Fahrradland NRW

Ministerium für Umwelt,
Klimaschutz und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen

Vorstellung der Ausstellung – Lisa Tellers



Rheinisches Radverkehrsrevier - Publikation

Transformation zwischen Maas und Rhein

jovis Eine Region im Wandel

Christa Reicher, Canan Çelik, Holger Hoffschröer, Christian Larisch, Nicole Maurer (Hg.)

6 Mobilität 137

- 6.1 Mobilität – Rückgrat, Problemkind und Hoffnungsträgerin zugleich Tobias Kühnimhof 138
- 6.2 Die Bedeutung der Schiene für die Raumentwicklung Christian Larisch, Axel Pries 143
- 6.3 Status quo der Mobilität im Rheinischen Revier Stefan Heider, Bernd Ermes 149
- 6.4 Euregionale Mobilität Michael Schrömbges, Tobias Kühnimhof 153
- 6.5 Die 30-Minuten-Region – Ein Leitbild für Zuid-Limburg Holger Hoffschröer, Christian Larisch, Stefan Spörk 158
- 6.6 Revierbahn – Eine Neubaustrecke für Rheinische Revier Bianca Achilles 164
- 6.7 Das Rheinische Radverkehrsrevier – Rückgrat der nachhaltigen Multimodalität Ralf Kaulen, Sarah Dartenne 167**

LANDFOLGE GANZWELTER

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



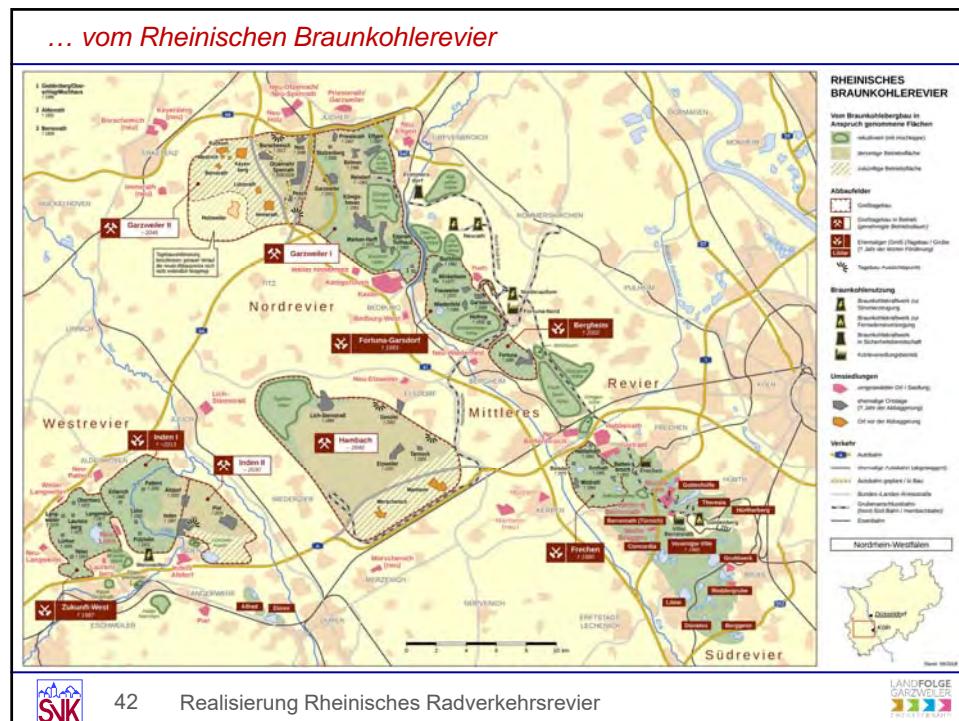
Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Aufgabenstellung

Ziel – Rheinisches Revier als Modellregion

- Deutsche Modellregion für nachhaltige Mobilität
- Systemische, standardisierte, stringente Umsetzung
- Zeithorizont 2040
- **Existiert ein konkretes messbares Ziel?**



44 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



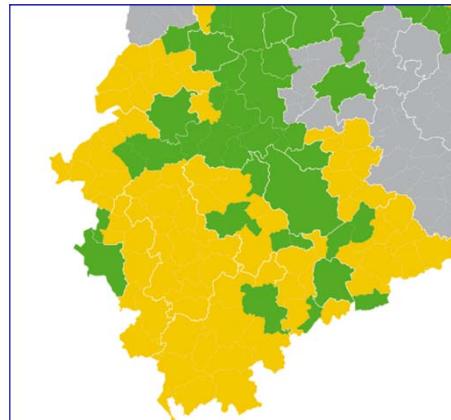
... sei haben sich bereits entschieden!

Deutsche Modellregion für nachhaltige Mobilität



■ Fußgänger- und fahrrad-freundliche Städte und Gemeinden

■ Fußgänger- und fahrrad-freundliche Kreise



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



45 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

... Ziele des Fördermittelgebers!

Deutsche Modellregion für nachhaltige Mobilität



Es soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modal Split der Wege erreicht werden. Beim Fahrrad handelt es sich um ein umwelt- und klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das zudem einen Beitrag zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung leistet. Es fügt sich dabei in ein leistungsstarkes Mobilitätssystem ein, in dem sämtliche Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen Stärken vertreten sind.



46 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



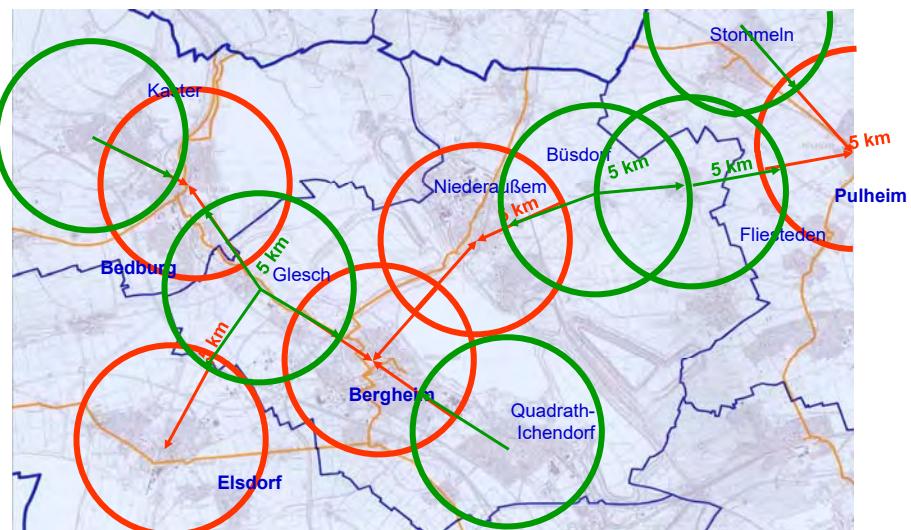
47 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Fahrrad: Haupteinsatzbereich auf kurzen Distanzen



48 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Einbindung in nachhaltige selbsterklärende multimodale Mobilität



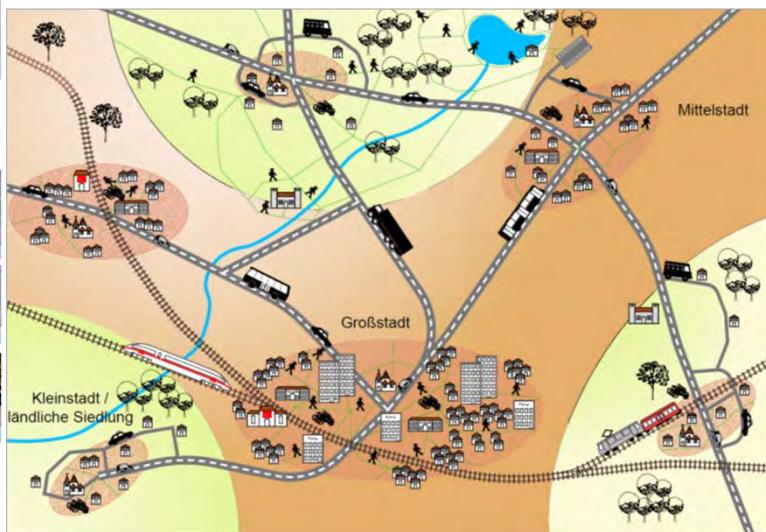
49 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Systematische Vernetzung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Verkehr

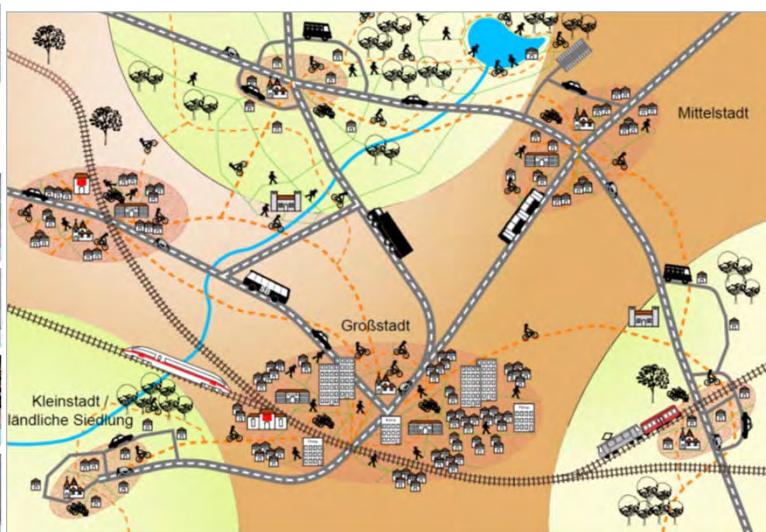


50

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Systematische Vernetzung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Verkehr



51

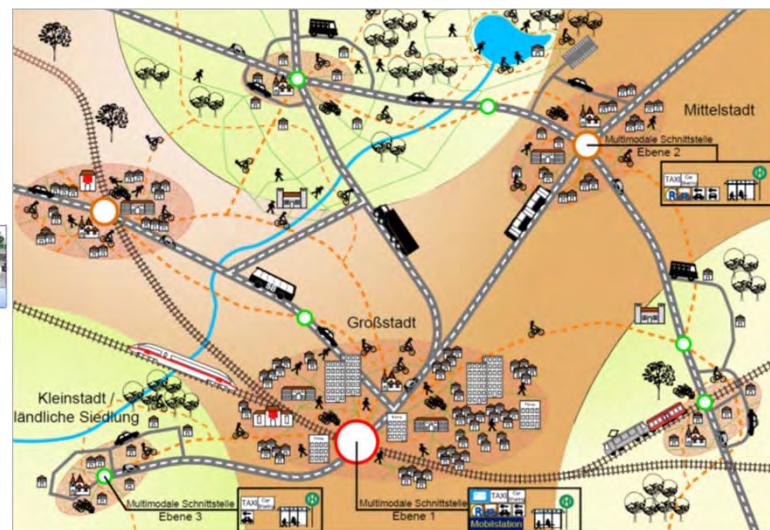
Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Vernetzung der Verkehrsträger mittels Mobilstationen



52 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Verbesserte Rahmenbedingungen für das Rheinische Radverkehrsreviers

2 | Mobilstationen der Zukunft

Ansprechpartner*innen / Hintergrundinformation

Ansprechpartner*innen

- Nick Nieradka (Tel.: 0221-20808-6801)
- Jana Kubitscheck (Tel.: 0221-20808-6810)

➤ Mobilstationen-der-Zukunft@gorheinland.de

Ansprechpartner

- Taylan Deniz (Tel.: 0209-158

➤ Mobilstationen-der-Zukunft@vrv.de

Website:

Vernetzt.mobi

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



Vorstellung der Ausstellung - Lisa Tellers

17



53 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



26

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Einheitliche Mobilitäts(förder)standards für (Neu-)bauvorhaben?



2 | Mobilstationen der Zukunft

Förderprogramm „Mobilstationen“

- Mobilstationen mit dem Radverkehr hinausgehen
- Antrag auf Förderung bei der Regionalen Mobilitätsstrategie des Rheinischen Reviers

• Bezirksregierung Köln

• Beratung vor der Antragstellung verpflichtend

Maja van der Voet - Stadt Utrecht, Koordinatorin Mobilität und Radverkehr

Region Utrecht / Landkreis Coesfeld / Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Mobilstationen weitergedacht

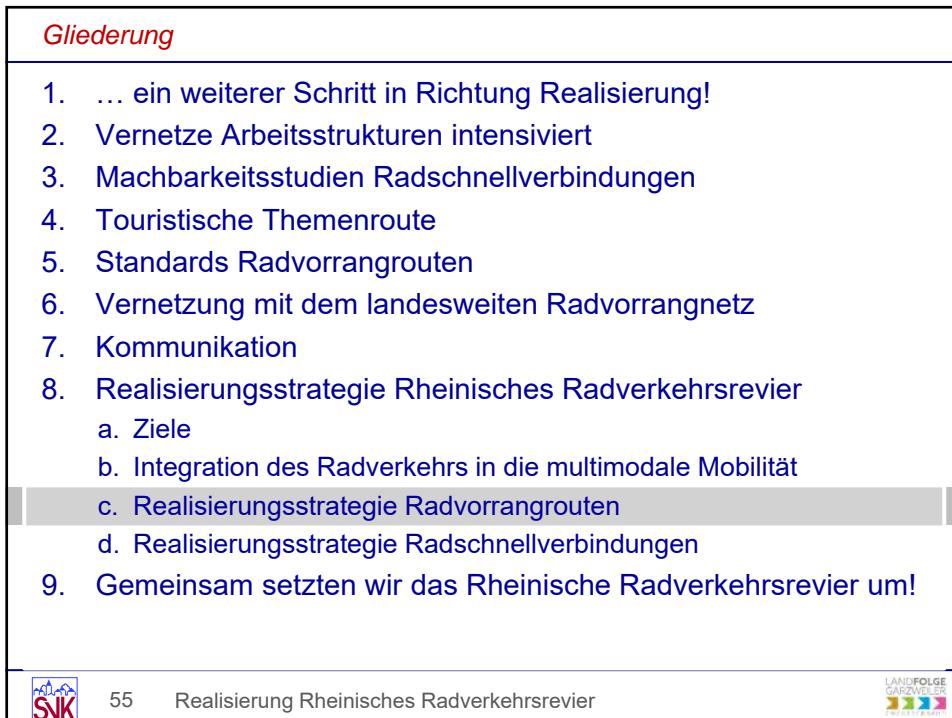
7

54 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

LANDFOLGE GARZWEILER

Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



55 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

LANDFOLGE GARZWEILER

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

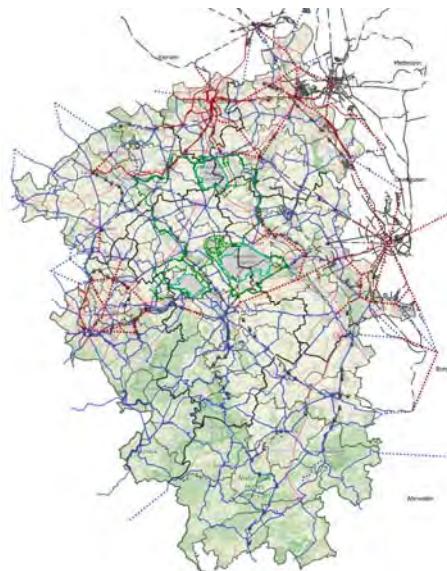
3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Radvorrangrouten – Definition einer Realisierungsstrategie

Umsetzungsreihenfolge

Radverkehrsanlagen sind kein Selbstzweck sondern berücksichtigen Mobilitätsbedarfe!

- Welche Routen sind prioritär umzusetzen?
- Wo sind wichtige Netzlückenschlüsse?
- Welche Projekte müssen berücksichtigt werden?
- Wo entstehen in den nächsten Jahren neue Infrastrukturen?



56 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Realisierungsziel von Projekten im Rheinischen Revier



57 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Einteilung in Zeithorizonte: Landesgartenschau 2026



Einteilung in Zeithorizonte: Internationale Gartenschau 2037

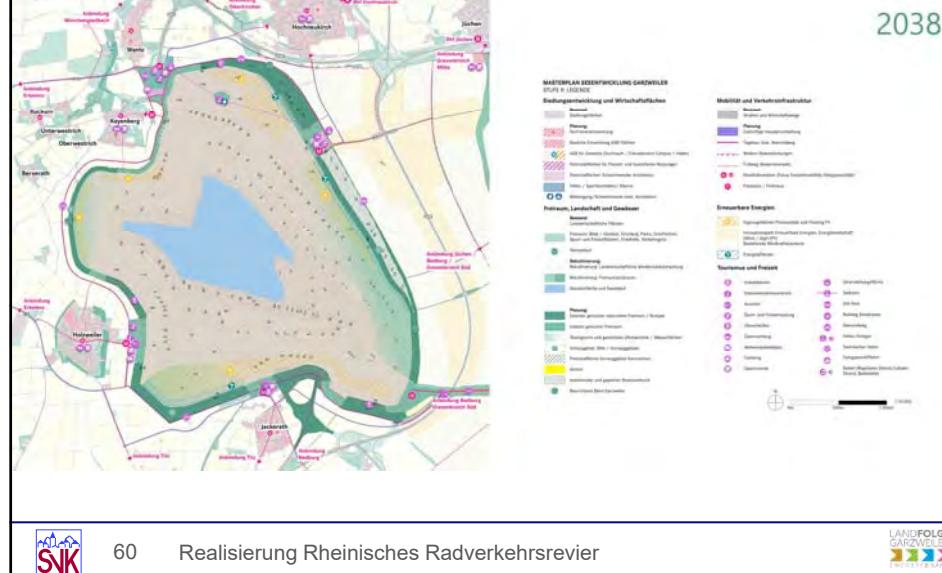


Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

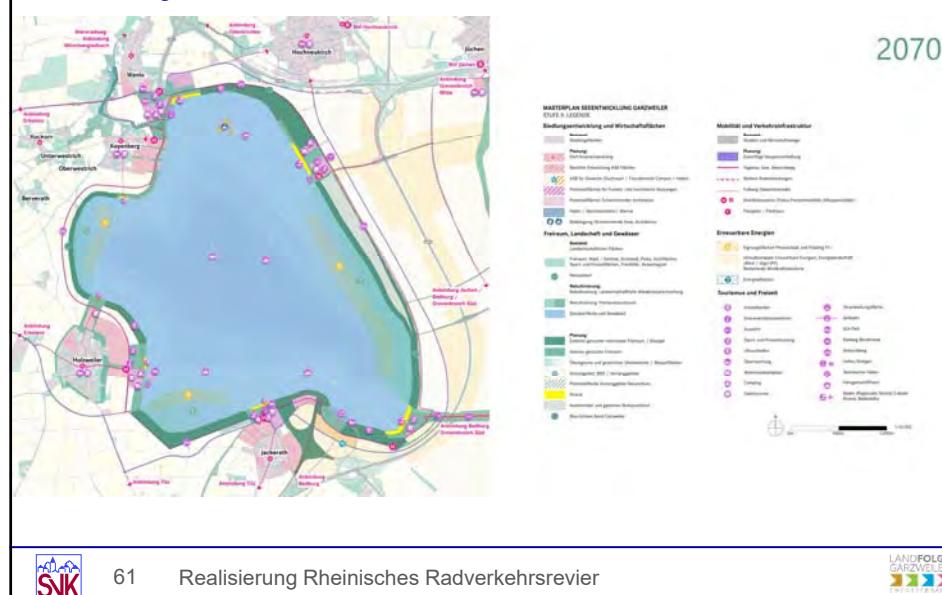
3 3 3

Entwicklung See Galzweiler



Einteilung in Zeithorizonte: weitere Entwicklungen rund um die Tagebaue

Entwicklung See Garzweiler



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Einteilung in Zeithorizonte: weitere Entwicklungen rund um die Tagebaue

Entwicklung Indesee



Rahmenplan Indesee 2.0 – Endzustand (ca. 2055)



62 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Einteilung in Zeithorizonte: weitere Entwicklungen rund um die Tagebaue

Entwicklung Hambachsee



63 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Analyse von verkehrserzeugenden Projekten / Neuansiedlungen

Verkehrserzeugende Vorhaben im Rheinischen Revier

Strukturwandelprojekte mit verkehrlicher Relevanz

Vier Besucherzentren

- Inden
- Lüdenscheid
- Garzweiler
- Sophienhöhe



Verkehrserzeugende Vorhaben im Rheinischen Revier

schwerpunkt Gewerbegebiete

- räumliche Verteilung im Revier
- zeitliche Verfügbarkeit/Vermarktungsreife

Exemplarisch:

- Kinzweiler 73ha
- Future Mobility Park 220ha
- FutureSite RheineRegion 205ha
- BrainergyPark 199ha
- Agusanlagen Hambach 120ha
- FutureSite InWest 180ha
- Rinhausen Süd 96ha
- Industriepark Elsbachtal 140ha
- Transformationsfläche Elsdorf 97ha



Verkehrserzeugende Vorhaben im Rheinischen Revier

Strukturwandelprojekte mit verkehrlicher Relevanz

Großere Sporteinrichtungen

- Sportpark Soers
- Hockeyzentrum Mönchengladbach
- Wildwasserpark Dormagen



SNK 64 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

LANDPOLIZEI GARZWEILER

Modal split-Erhöhung = Verhaltensänderung von Menschen



SNK 65 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

LANDPOLIZEI GARZWEILER

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Hohe Mobilitätsensibilität der Menschen bei Wohnungs-/Arbeitsplatzwechsel



66 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



... wir müssen dann fertig sein 😊



67 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

10. Steuerungsgruppensitzung: Diskussion einer ersten Realisierungsstrategie



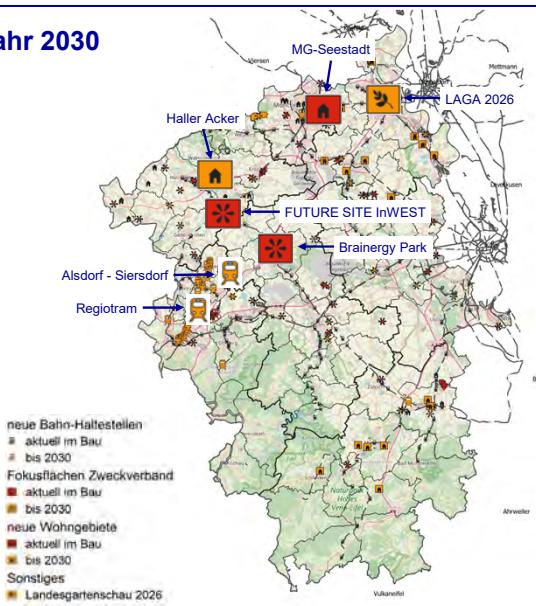
68 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



2030

Das Rheinische Revier im Jahr 2030

- Tagebaue sind geschlossen
- wichtige Fokusflächen sind fertiggestellt
- erster Ausbau des SPNV-Netzes ist erfolgt
- neue Wohngebiete sind entstanden
- Landesgartenschau 2026 hat stattgefunden
- außerdem: vorläufige Eröffnung der Themenroute

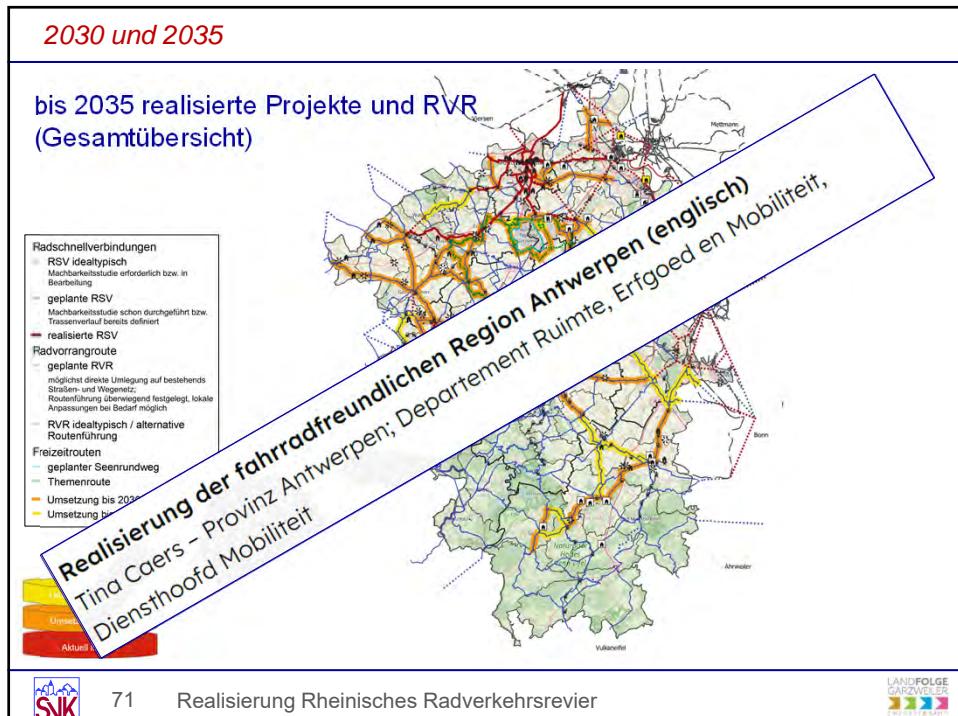
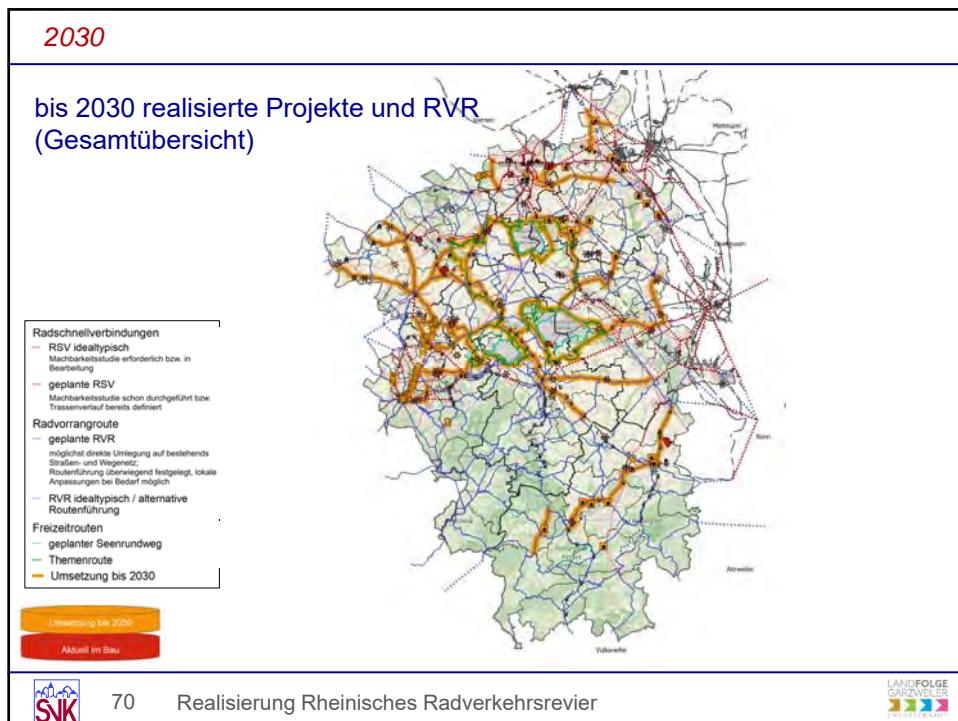


69 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

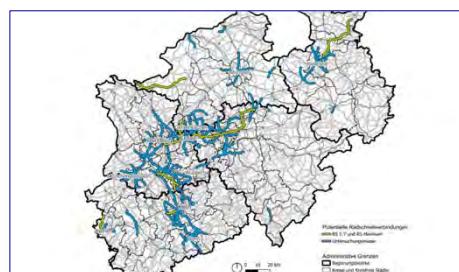
1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
4. Touristische Themenroute
5. Standards Radvorrangrouten
6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz
7. Kommunikation
8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!



72 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Vernetzung Rheinisches Radverkehrsrevier – Bedarfsplan des Landes NRW



- Prozessgestaltung
- Anstehende Arbeitsschritte
- Verantwortlichkeiten
- Zeitplanung
- Akteure
- Verantwortlichkeiten

LANDFOLGE
GARZWEILER
ZWECKVERBAND
STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN **SNK**

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

Straßen.NRW
Wir machen Straßen fit für Leben!

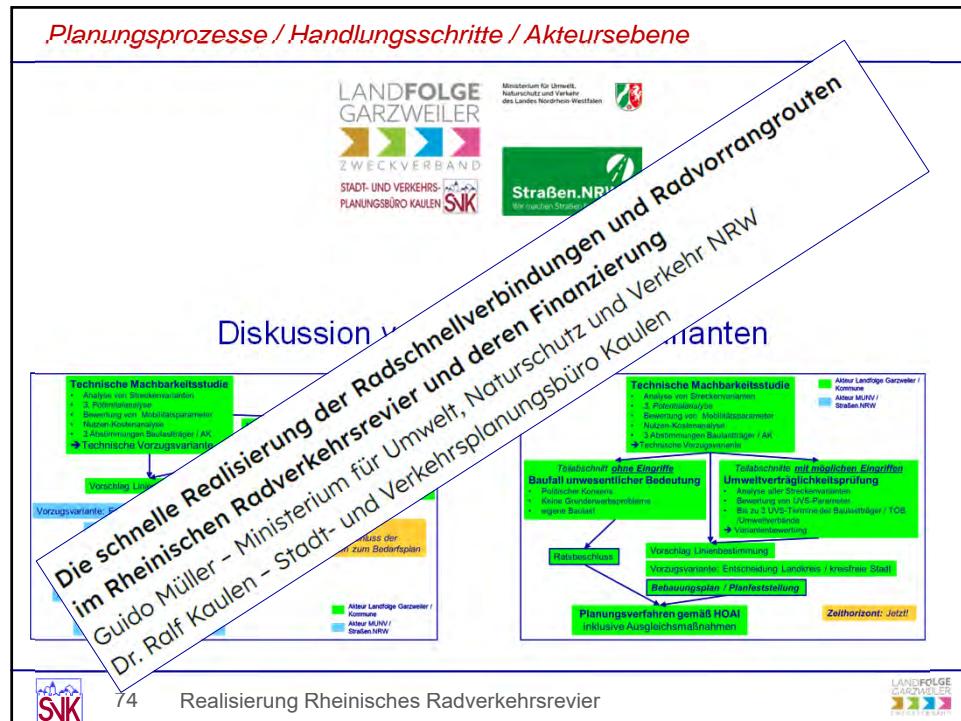


73 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz



Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
 2. Vernetzte Arbeitsstrukturen intensiviert
 3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen
 4. Touristische Themenroute
 5. Standards Radvorrrangrouten
 6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrrangnetz
 7. Kommunikation
 8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier
 - a. Ziele
 - b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität
 - c. Realisierungsstrategie Radvorrrangrouten
 - d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen
 9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Resümee

Etablierte Arbeitsstrukturen

Standards RSV/RVR sind definiert

Sicherungsrepertoire liegt vor

Machbarkeitsstudien RSV abgeschlossen Realisierungsstrategie erarbeitet

Maßnahmen sind definiert / Umsetzungsreihenfolge in Arbeit

Fördermittel stehen bereit

76 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

... die Realisierung kann beginnen!



77 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

LANDFOLGE
GÄRZWEILER
2025-2030

Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**
www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de
Tel.: 0241/33 44 4 Fax: 0241/33 44 5
Deliusstraße 2 D-52064 Aachen



**Rheinisches
Radverkehrs
Revier**



78 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

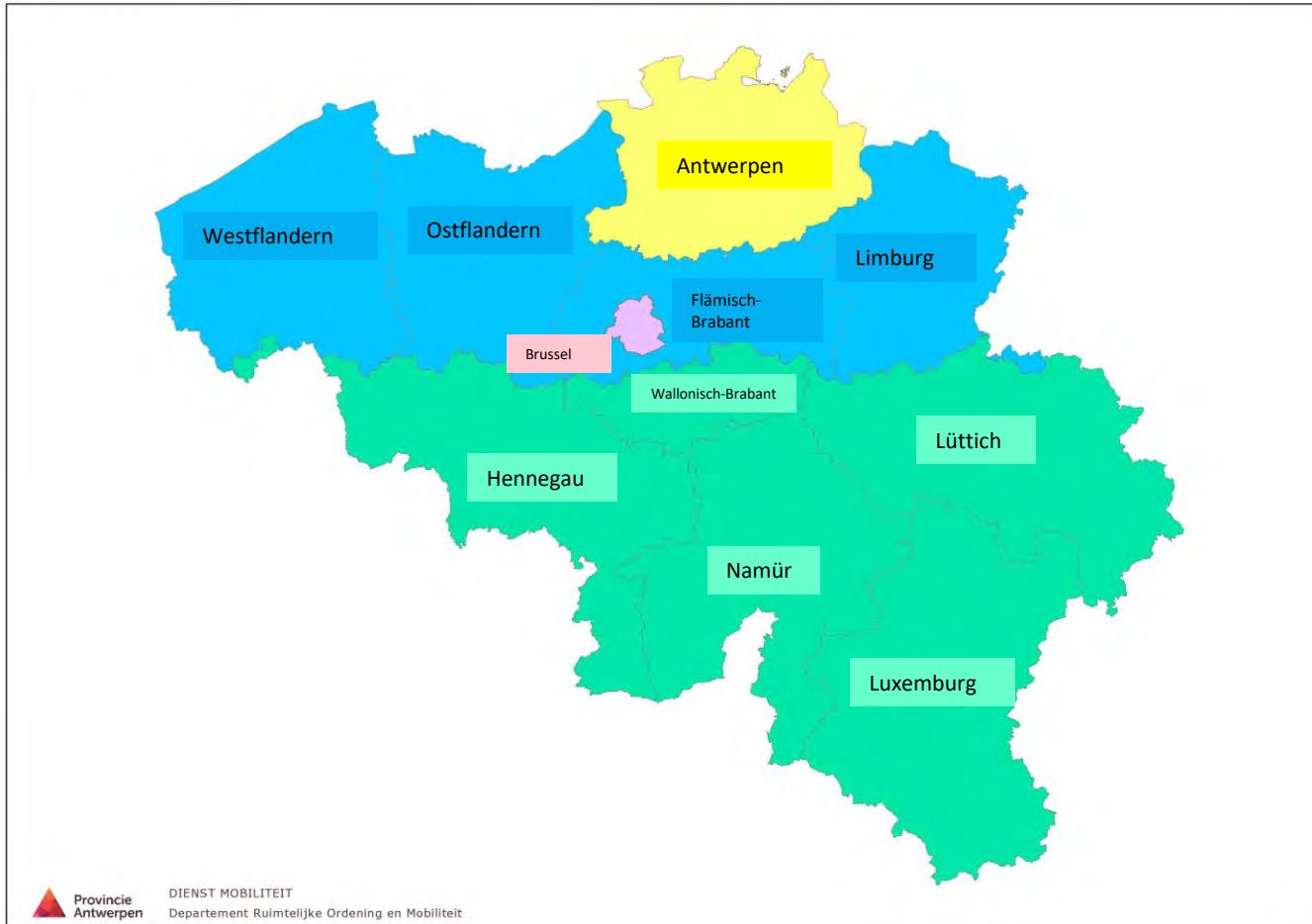




Cycle policy & Cycle Highways

Tina Caers, head of the Mobility department

Belgium: state structure and responsibilities in cycle policy



Belgium:

- Traffic laws

Flanders:

- Cycle infrastructure on regional roads and towpaths
- Determine cycle highway network
- Subsidy for cycle paths along local roads and cycle highways

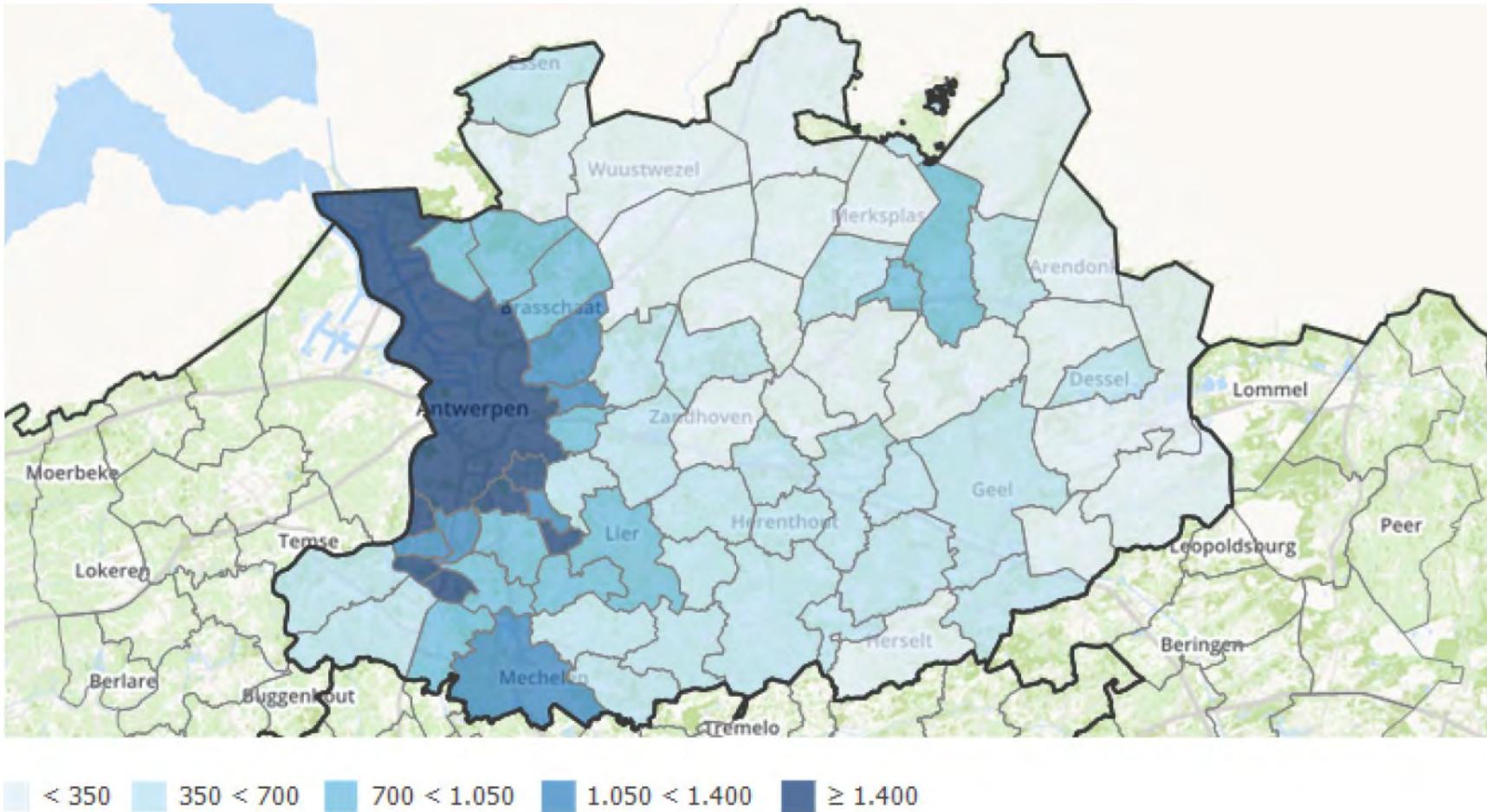
Province:

- Subsidy for cycle paths along local roads and cycle highways
- Building cycle highways

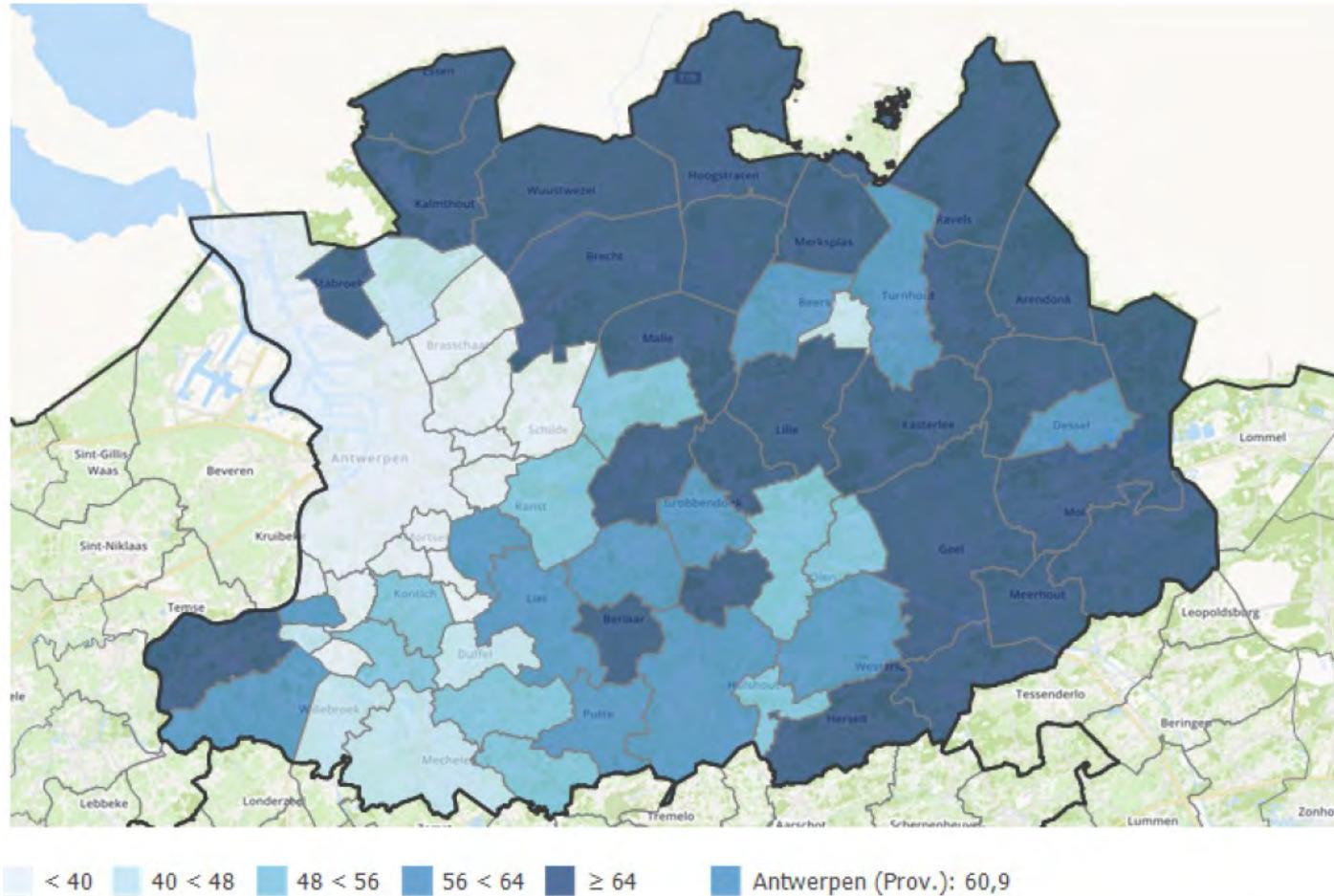
Municipalities

- Building cycle paths along local roads

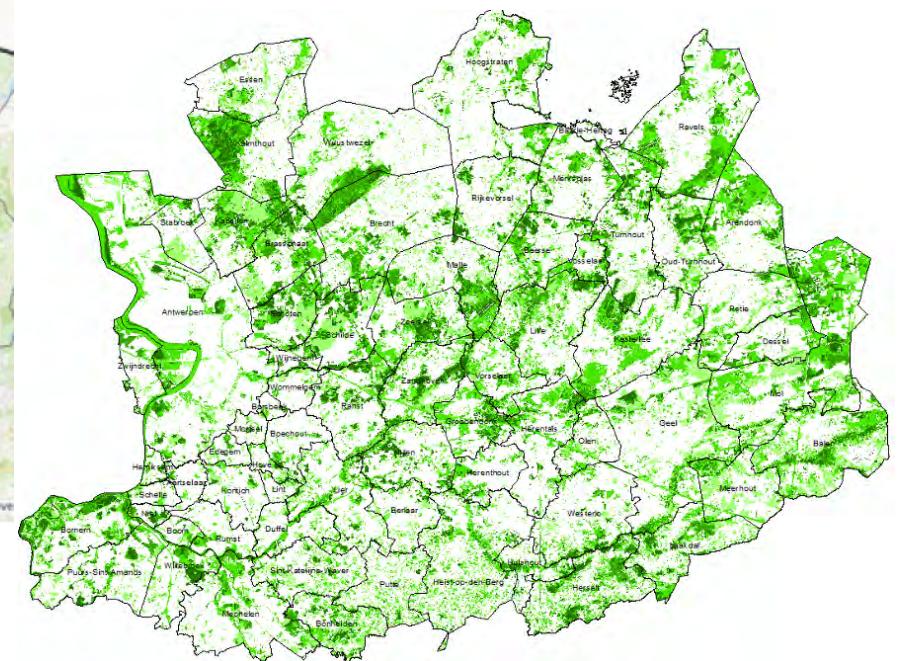
Population density



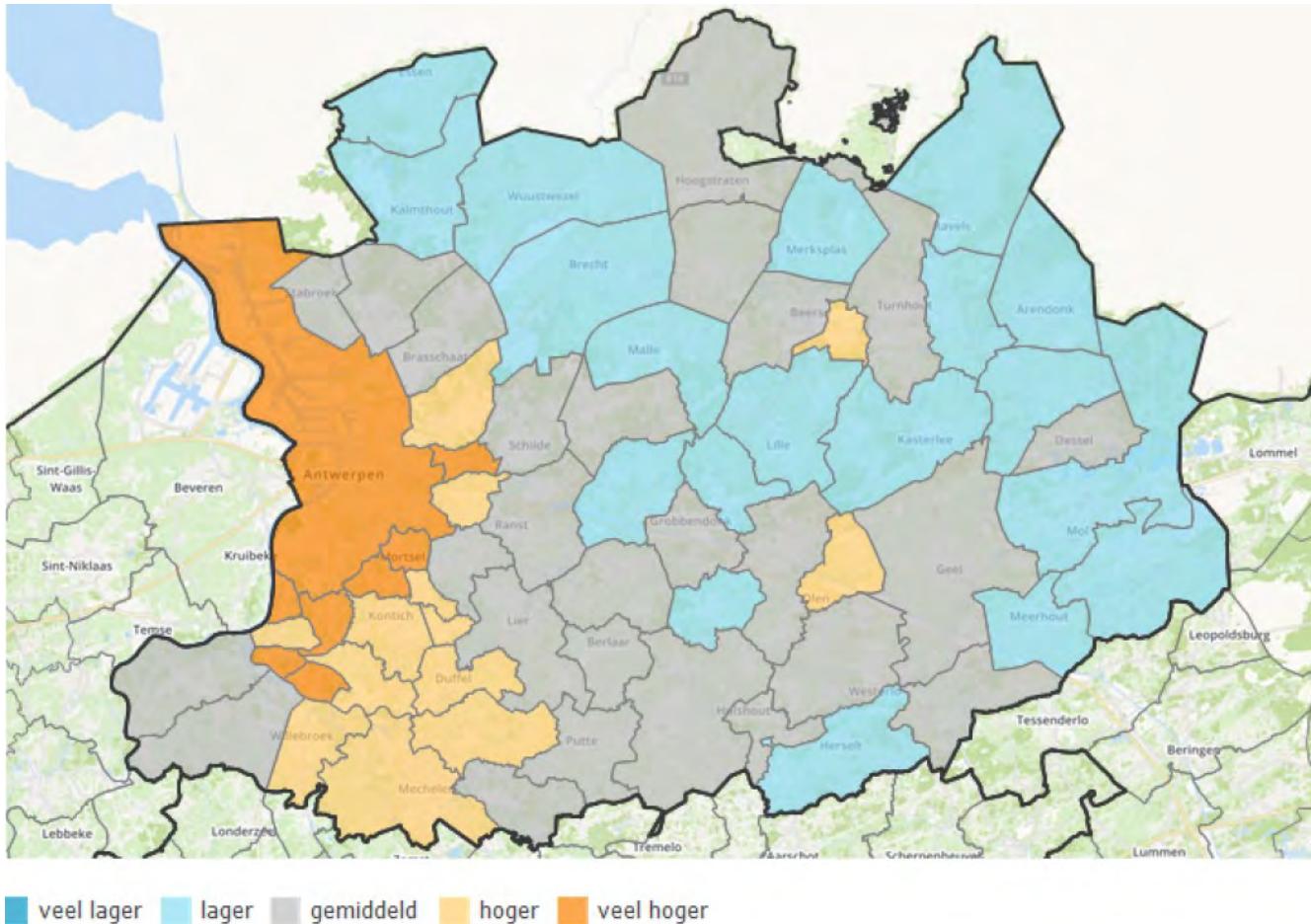
Undeveloped space (Open ruimte)



7,3% ecological network

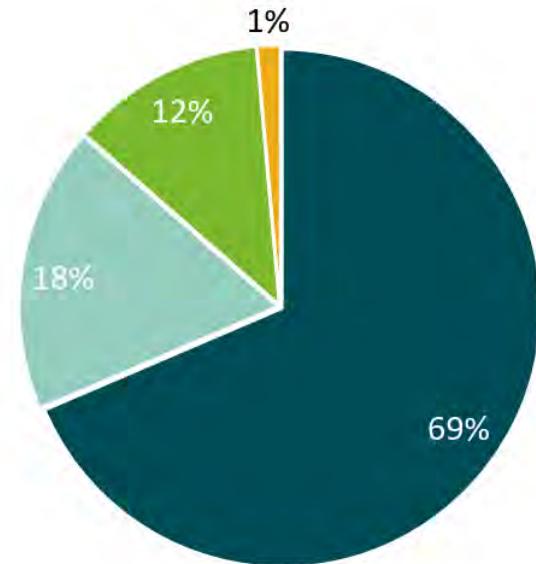


Impermeable space



17,2% impermeable space

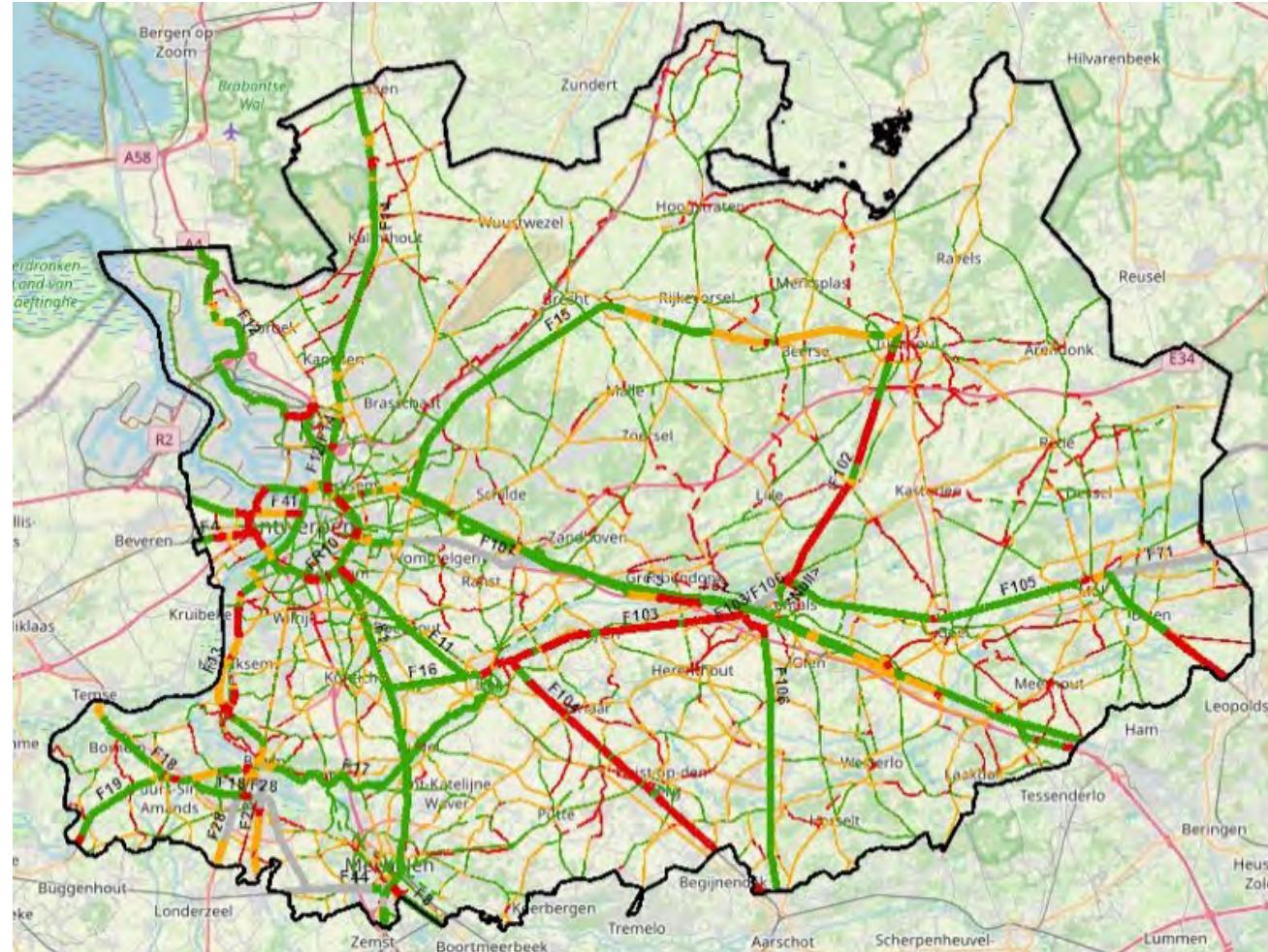
24,4% of the impermeable space is transport infrastructure



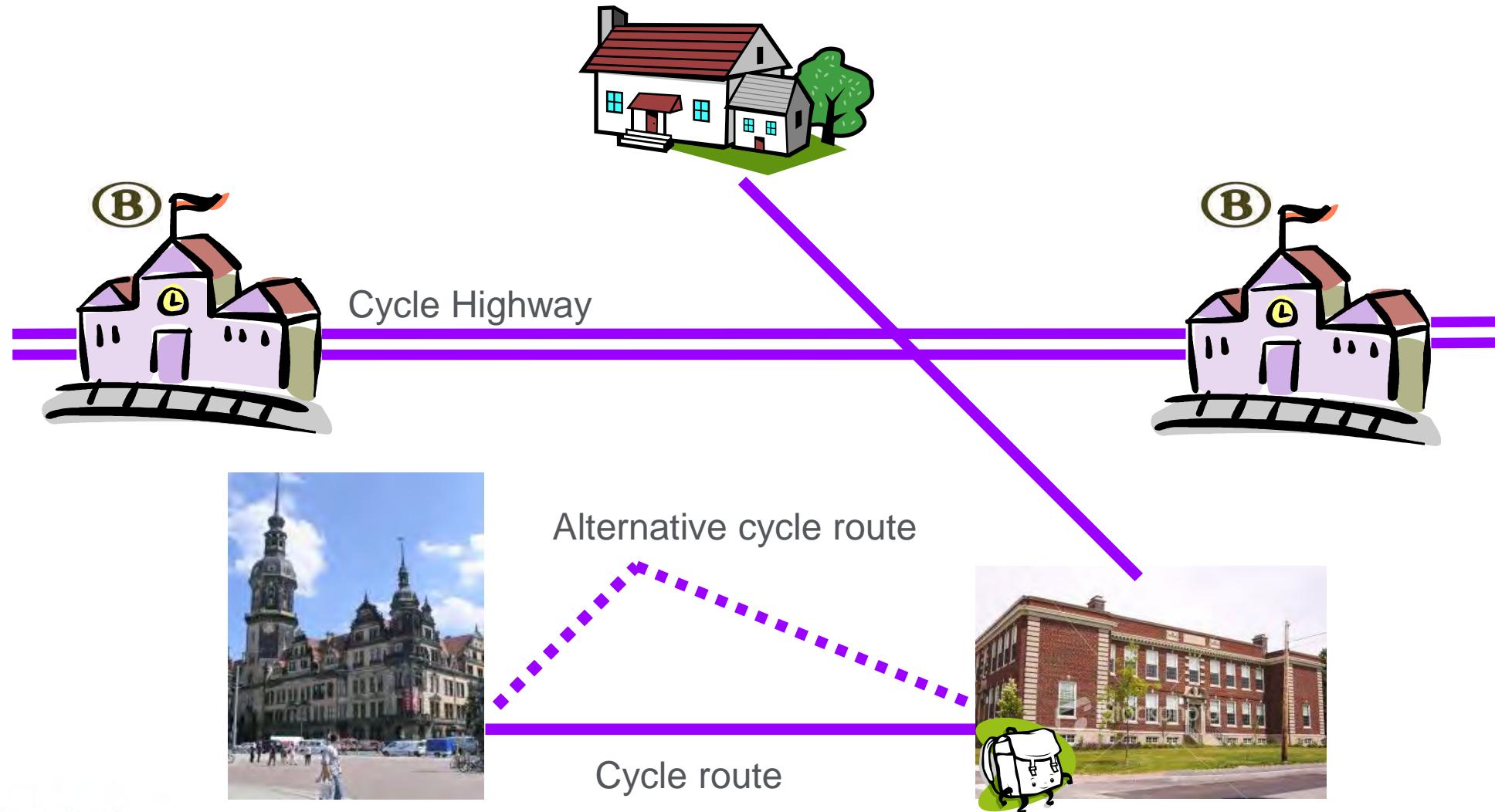
■ Weginfrastructuur
■ Spoorweginfrastructuur
■ Parkeerterrein
■ Fietsinfrastructuur

Supra-local cycle network

Total: 2.973 km



Supra-local cycle network: concept



Supra-local cycle network: figures

- Total: 2.973 km
 - 494 km Cycle Highways of which 410 km in use
 - 2563 km cycle routes of which 2359 km in use



Supra-local cycle network: building & financing

- Regional roads: agentschap Wegen en Verkeer (Flanders)
- Building & financing



- Cycle highways:
 - Province builder
 - Province and Flanders financing

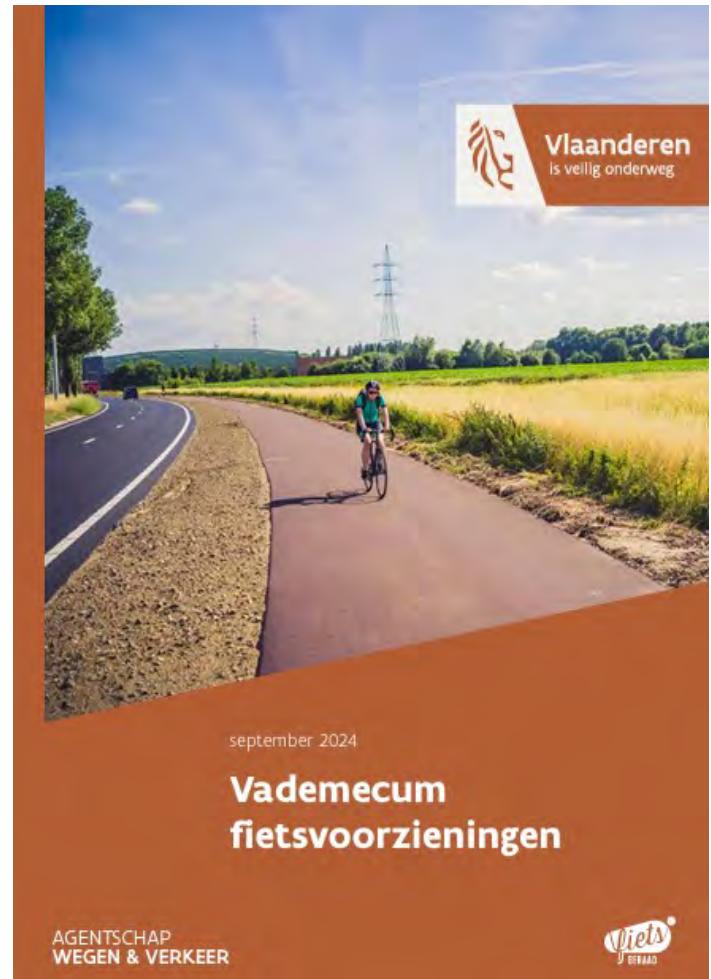


- Cycle paths local roads
 - Municipality: builder
 - Province and Flanders financing: supra local network
 - Municipality financing: local cycle network



Building Cycle infrastructure

- Procedure (Flemish decree)
 - Parties and roles
 - Projectsteering committee
 - documents: start note and project note
 - problem analysis
 - objectives
 - spatial and traffic analysis
 - Variant research and preferred variant
 - Cost estimate
- Guidelines
 - Width
 - Material
 - Bend radius
 - Slopes
 - Bridges
 - tunnels



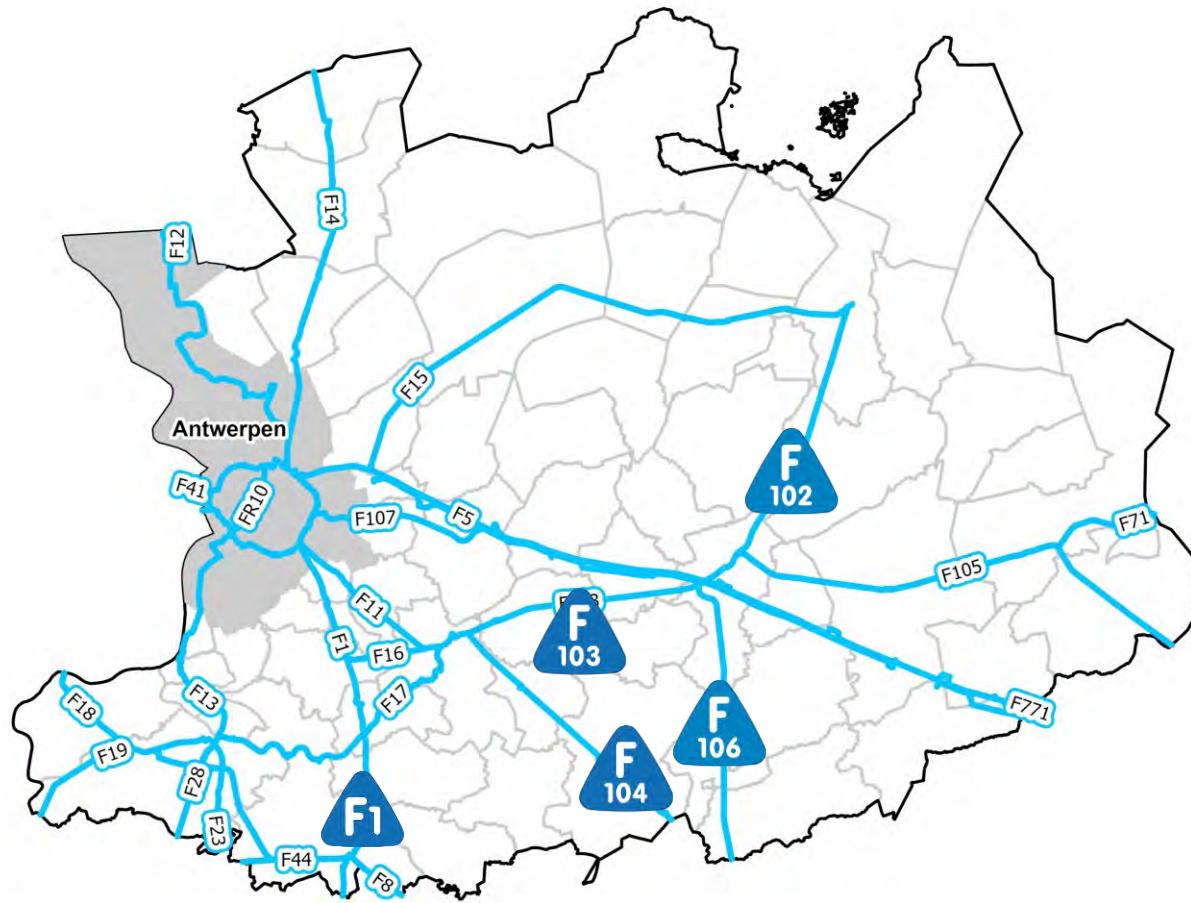
september 2024

Vademecum fietsvoorzieningen

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER



Cycle Highway Network: planning 2025-2030

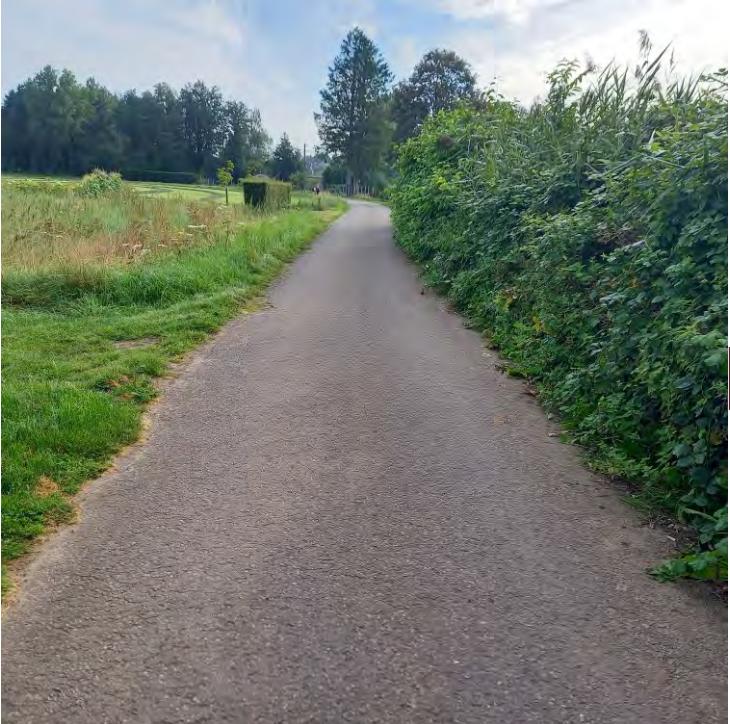


- F1
 - Missing link 1 km
 - 8 milj euro
- F102:
 - 18 km
 - alternative realization (mixed traffic)
 - 4 milj euro
- F103:
 - 20 km
 - 70 milj. euro
- F104:
 - 29 km
 - 50 milj. Euro
- F106:
 - 24 km
 - Study fase

F1 missing link



Alternative F102



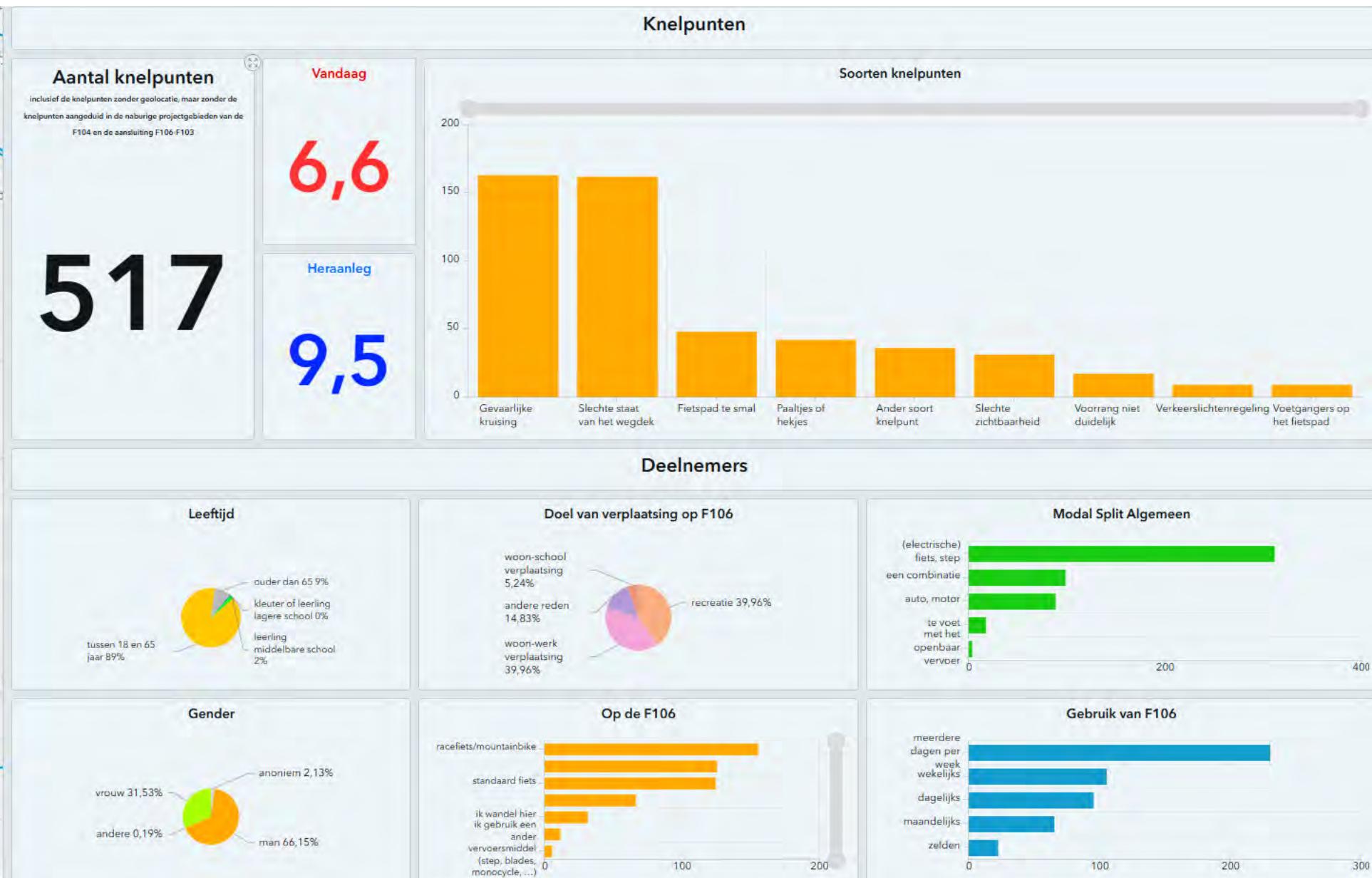
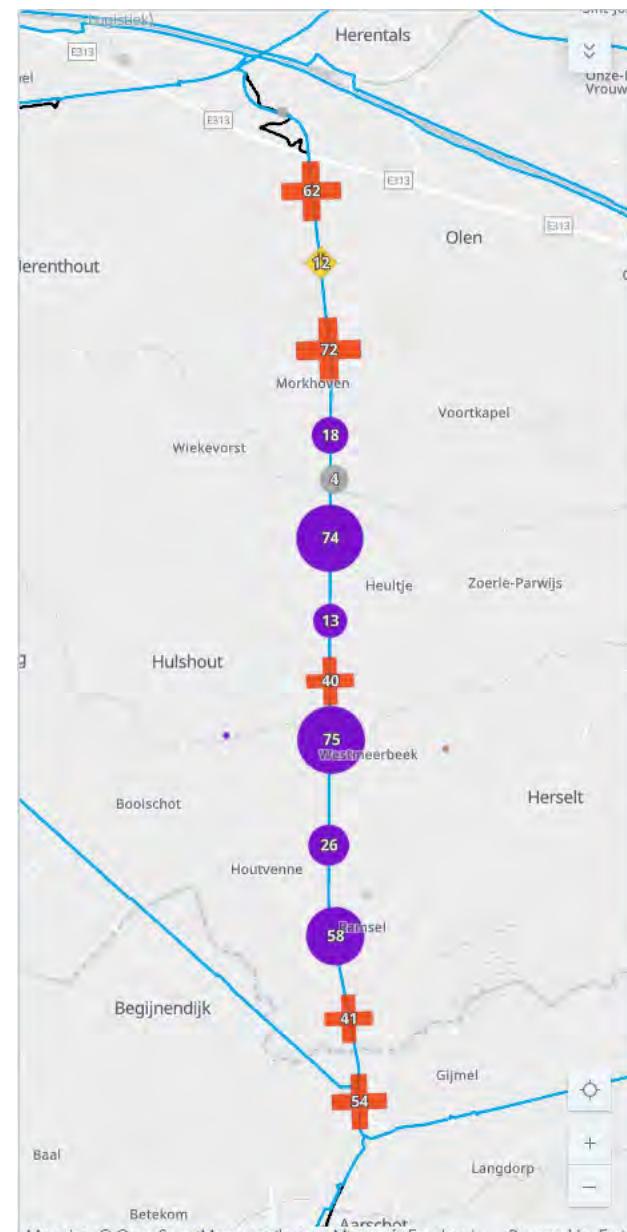
F103



F104



F106: citizen involvement

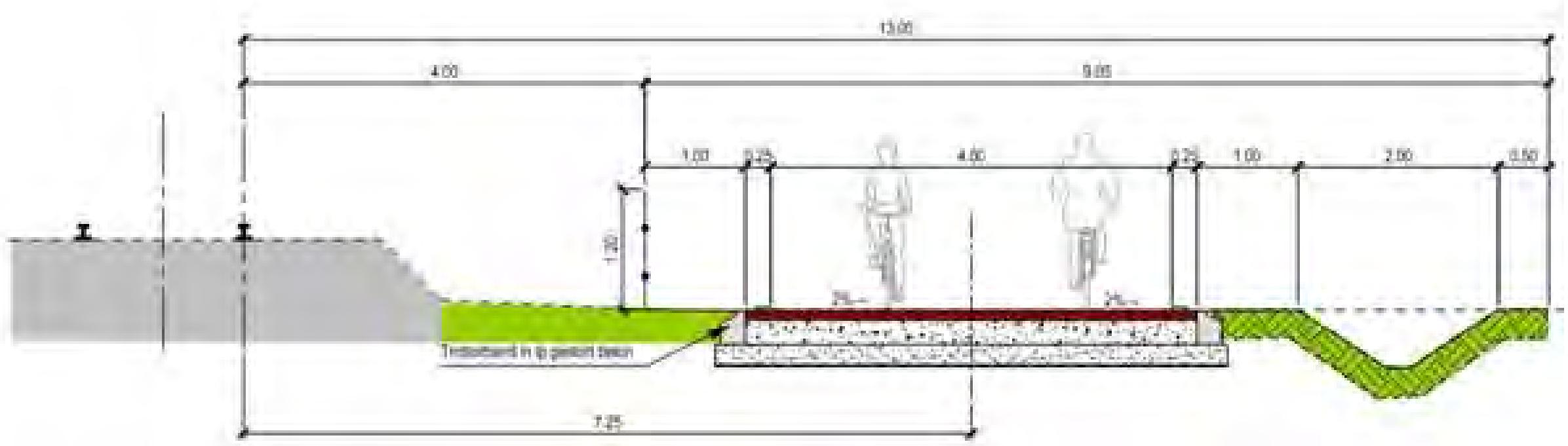


Cycle Highways and nature: win-win



Province of Antwerp: 80 hectares verges

Cycle Highway: standard cross section



Cycle Highway: own traffic sign?



Cycling trends



<https://www.fietsbarometer.be/fietstellingen>

A scenic bike path with a bridge and wildflowers. A cyclist in the foreground wears a white helmet and dark jacket. Several other cyclists are on the path, and a large cable-stayed bridge is in the background. The path is lined with green grass and red flowers.

Thank you!

Questions?

contact

Tina Caers

- Tina.caers@provincieantwerpen.be
- +32 3 240 50 57

www.provincieantwerpen.be

www.fietssnelwegen.be

www.fietsbarometer.be

Zij weet de weg



Vernetzung von Mobilität und Stadtentwicklung in der Region Utrecht

3. Jahreskonferenz Rheinisches Radverkehrsrevier

Maja van der Voet

Stadt Utrecht, Koordinatorin Mobilität und Radverkehr

Radlparadies Niederlande



Ab den 1970 Jahren
Trendbruch zu
verkehrsicherer
Gestaltung



Utrecht heute



Agenda

- Raum- und Verkehrsplanung in den Niederlanden
- Verantwortlichkeiten
- Region Utrecht
- Zusammenarbeit – Von Rahmenplanung zu konkreten (Rad)verkehrsprojekten
- Erfolgsfaktoren



Raumordnung in NL

Zielsetzung:

Raum schaffen und verteilen für unterschiedliche raumbeanspruchende Funktionen und Aufgaben

Zuständige Behörden:

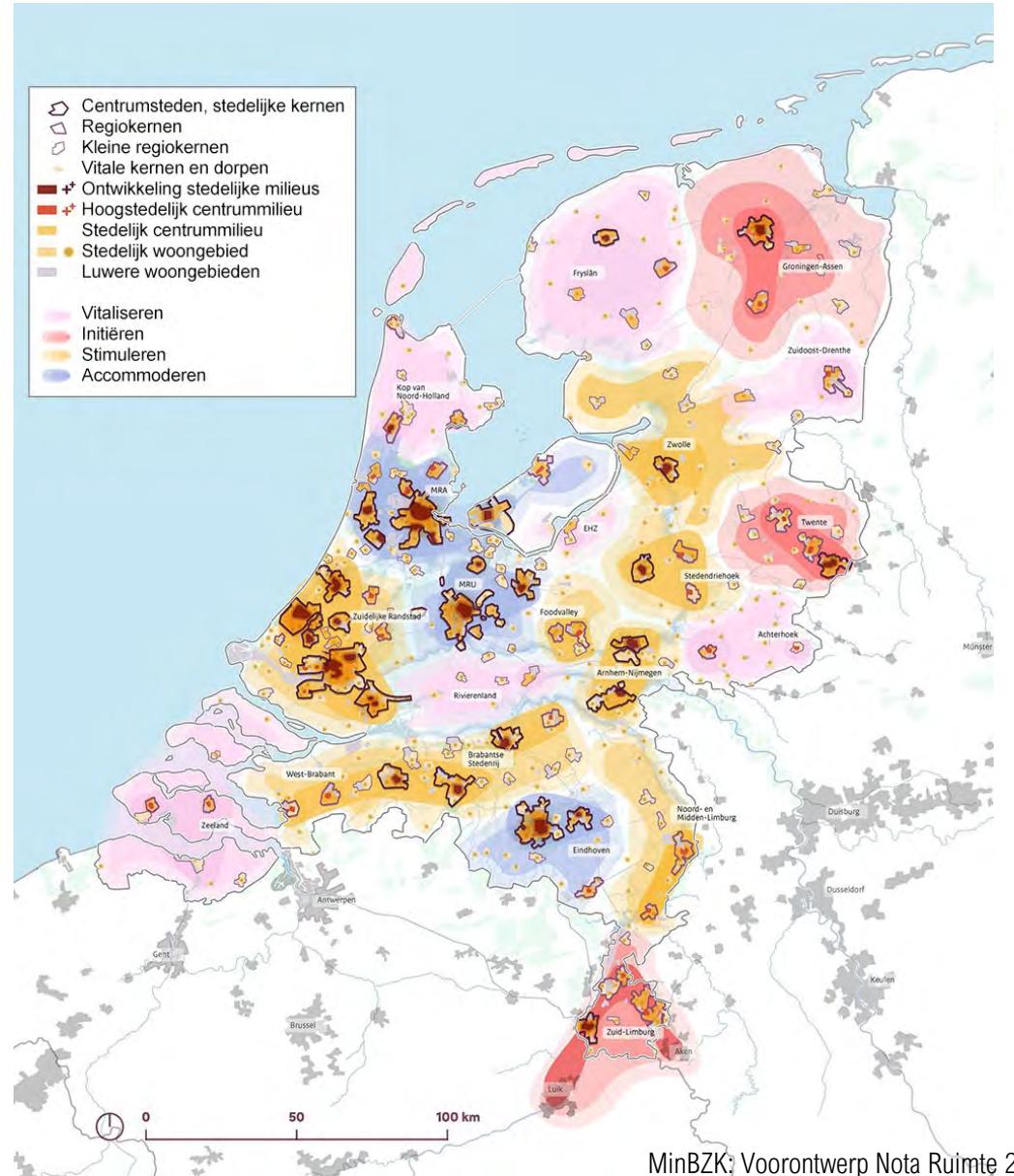
- Zentralbehörden (Rijk)
- Provinzen
- Gemeinden
- Waterschappen



Zusammenarbeit in Programmen

Wie:

- Dezentral entscheiden was geht, zentral entscheiden was muss;
- Jeder Behördenbereich erhält (im Prinzip) die erforderlichen Mittel, um die eigenen Verantwortlichkeiten umzusetzen.



Region Utrecht



Nationale Omgevingsvisie
(NOVI)

Drie overheden



RIJK
PROVINCIE
U16

UTRECHT NABIJ
(MIRT)

Drie visies



PROVINCIALE OMGEVINGSVISIE
(POVI)

IRP + RES

Zestien Gemeentelijke Omgevingsvisies
(GOVI's)



Region Utrecht



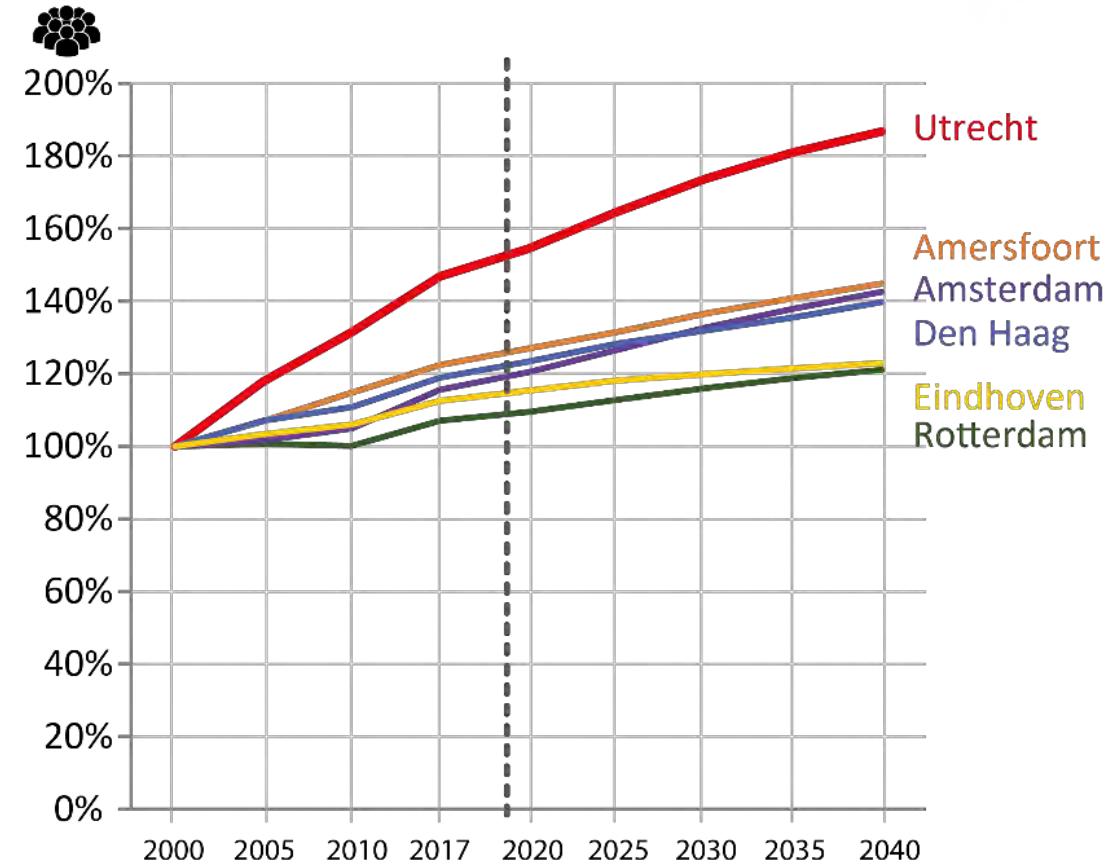
Zentral gelegene Metropolregion

Gemeinsame Entwicklungsperspektive um gesundes Wachstum möglich zu machen

Bis 2040 enormes Wachstum:

- 80.000 Arbeitsplätze
- 125.000 Wohnungen
- Raum für Energiewende, Natur und Erholung

Grosse Herausforderung für Mobilität



Region Utrecht

Utrecht Nabij – Stadtentwicklung und Mobilität MRU 2040

LEGENDA

(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

Principe 2 - Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk

- Utrechtse Heuvelrug
 - Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
 - Rivierengebied
 - Waterliniezone
 - Groene Parel
 - Blauw/groene landschapsverbinding
 - Groene Poort
 - Zoeklocatie energielandschap
- Landschappelijke scheg

Principe 3 - Intensieve woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden

- De Grote U

Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters

- Dienstverlening
- Onderzoek en innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit

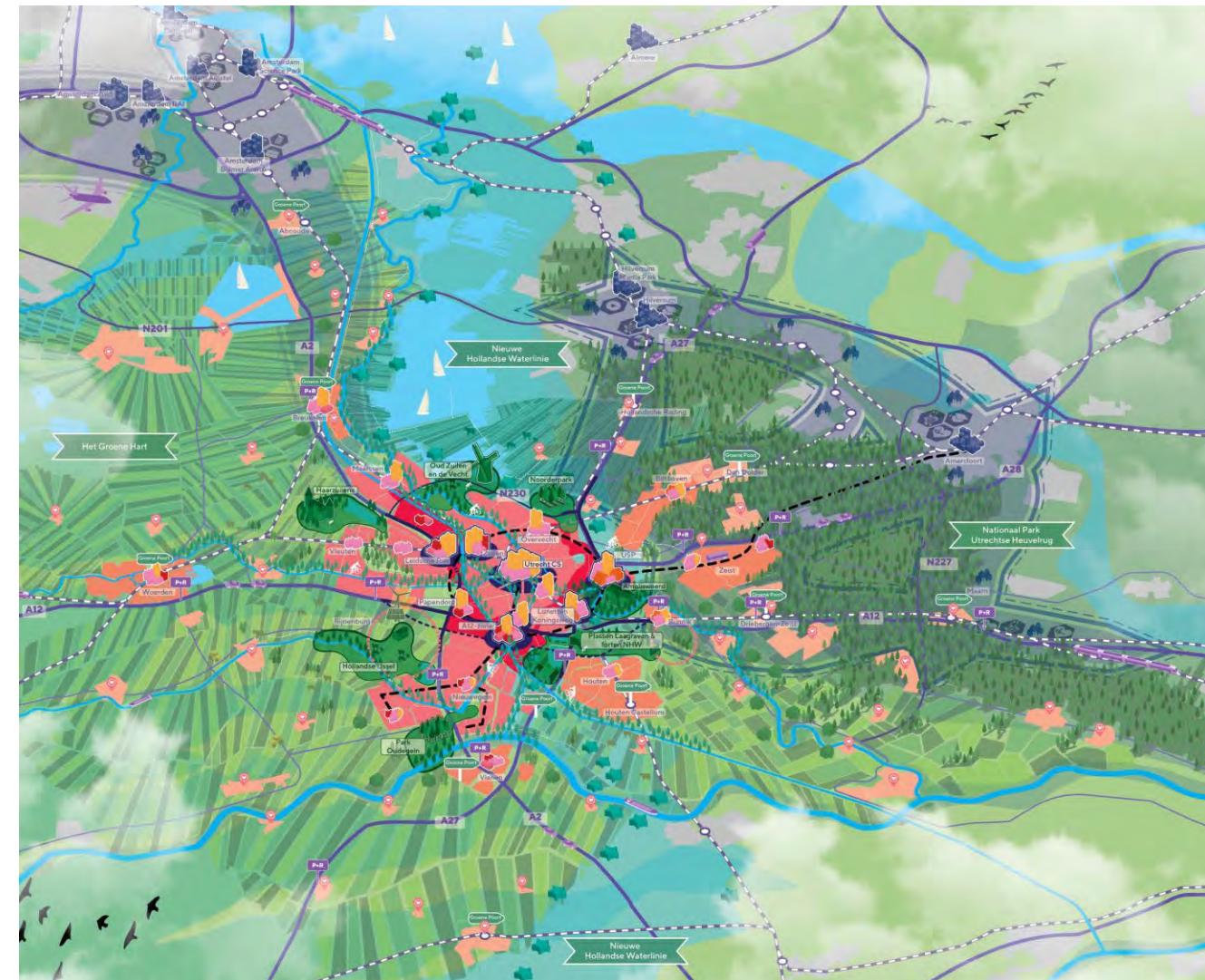
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietsnelweg

Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles

- Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang

Context

- Snelweg
- Spoor
- Regionale weg
- Stedelijk gebied buiten de MRU
- Water



Region Utrecht – U10



Organisation der Mobilität ist nötig, um Urbanisierung zu ermöglichen

- Utrecht als Nationales Drehkreuz (Bahn und Auto)
- Aktive Mobilität, Raumordnung, Nahmobilität, Radverkehrsnetz
- Regionales OPNV-Konzept (Ring- und Radialen)
- Stärkung des robusten (Haupt)straßennetzes
- Regionales Parkraummanagement (P+R's)
- Mobilitätmanagement



Vision Utrecht 2040



Mobility Strategy 2040 – your street our city healthy, attractive and accessible for everyone

Organisation of mobility makes the healthy growth of Utrecht possible



Utrecht: the 10-minute city



Six city profiles



compact



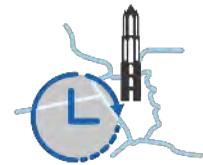
green



connected



inclusive



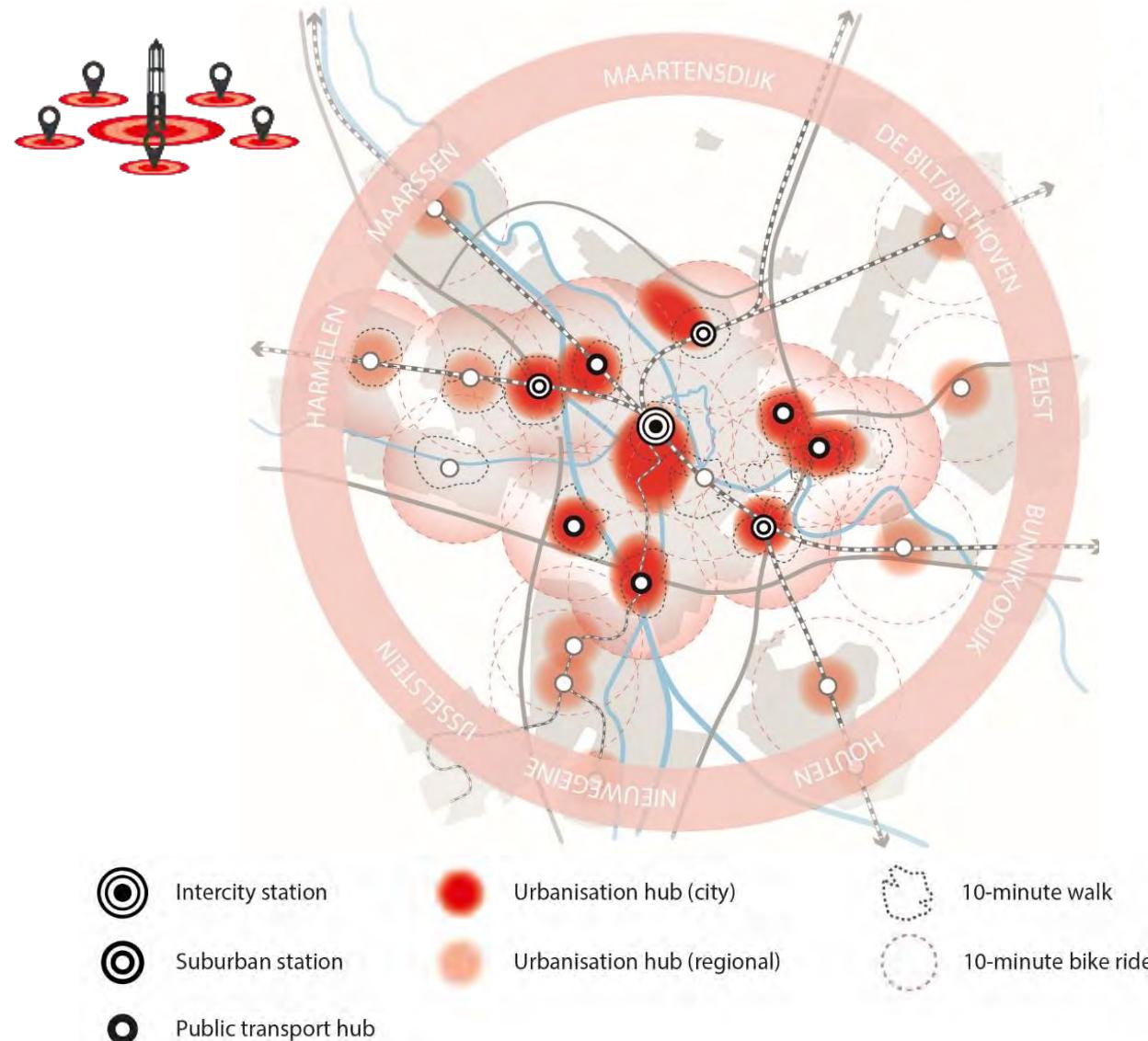
Future-proof



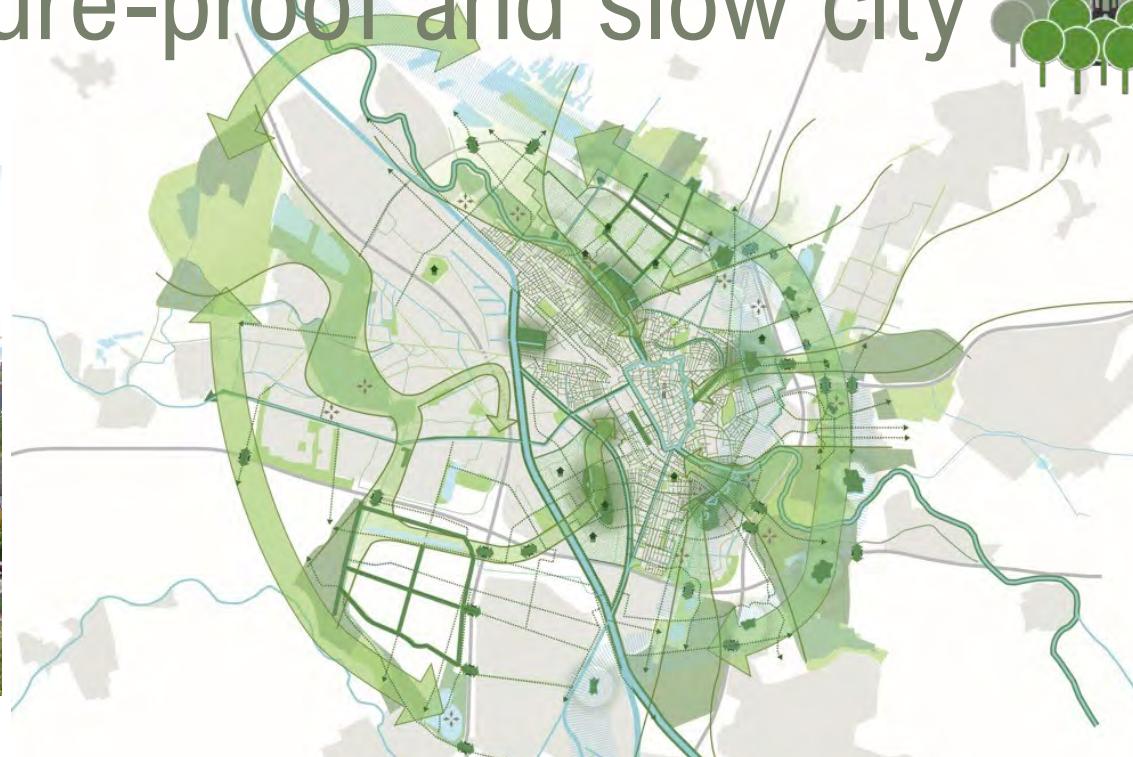
slow



Utrecht: Compact city



Green, future-proof and slow city



Radregion Utrecht



Ambitieus und auf Kurs

- Utrecht möchte die Fahrradregion Europas sein und bleiben
- Im Jahr 2028 sind alle wichtigen Arbeitsorte, Bildungseinrichtungen und Verkehrsknotenpunkte gut mit dem Fahrrad erreichbar.
- Wir machen das Radfahren so attraktiv, dass mindestens die Hälfte aller Fahrten bis 15 Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt wird.

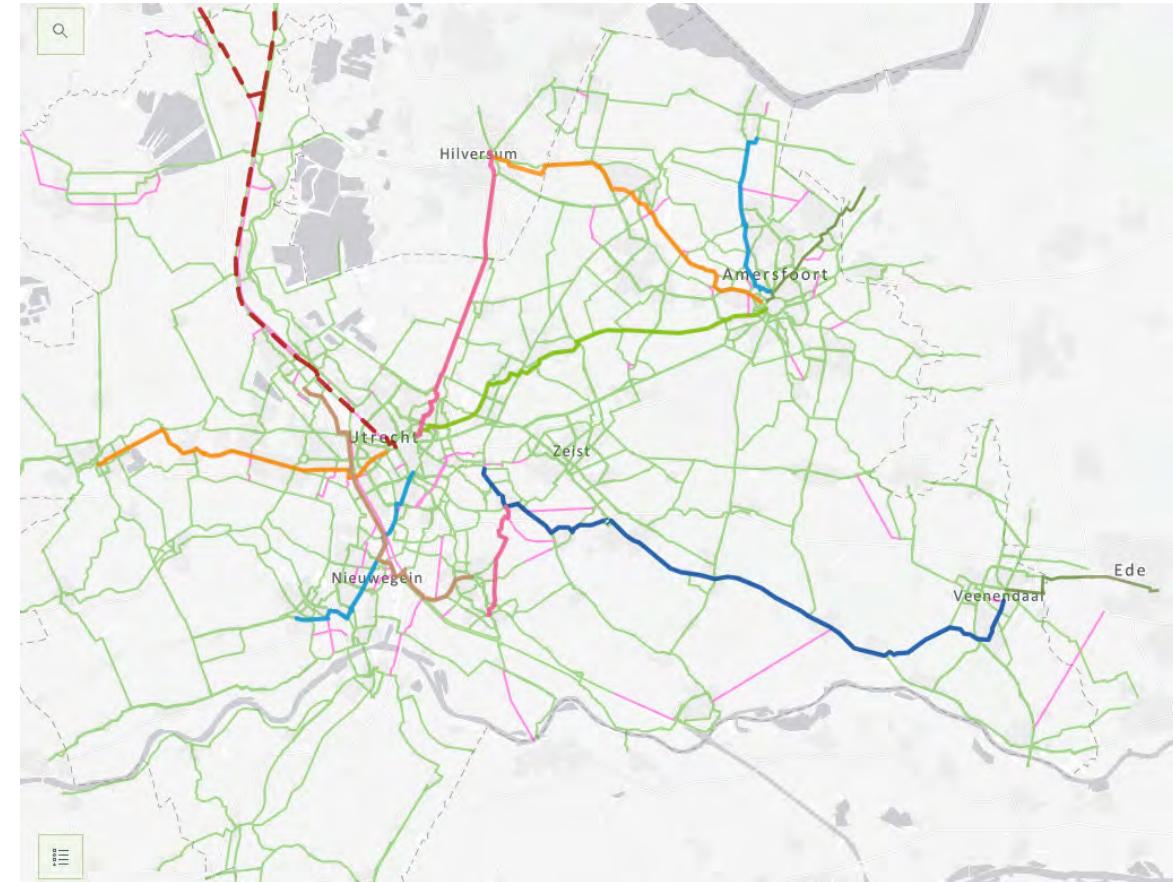


Radregion Utrecht



Zusammenarbeit als der Schlüssel

- Politisches Kommittent
- Programmatisch Arbeiten
 Was, wer, wie
- Subventionen und finanzielle Mittel der
 Gemeinden



Radregion Utrecht

regionales Radnetz



PROVINCIE UTRECHT

UTRECHT				
Utrecht	UTR1	Ledig Erf inclusief aansluiting op fietsring en Venuslaan	Herinrichting openbare ruimte	2026
Utrecht	UTR2	Opwaardering fietsverbinding Liesboschbrug - Liesbosch pad (Liesboschbrug)	Verbeteren fietsinfrastructuur	2025
Utrecht	UTR3	Lunetten noord-zuid	Verbeteren fietsinfrastructuur	>2027
Utrecht	UTR4	Waterlinieweg zuid inclusief deel tussen Opaalweg en 't Goyplein en verbreding fietspad over het spoor	Verbeteren fietsinfrastructuur	>2026
Utrecht	UTR9	Verbreiden fietspad Nedereindseplas (ingebracht door IJsselstein)	Nieuw fietspad realiseren ten westen van de plas	2027
Utrecht	UTR10	Oosterspoorbaan-noord (fiets)	Nieuwe verbinding tussen Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg en vervolgens verbeteren naar Vooroorde dijk	>2030
Utrecht	UTR11	Verbetering Nieuwe Houtenseweg	Aanbrengen snelheidremmers. Mogelijk spitsknip	2025-2026
Utrecht	UTR15	Klopdijk Noord	Verbreiden fietspad	2025
Utrecht	UTR16	Ockhuizerweg/Polderweg	Aanleggen vrijliggend fietspad	2025
Utrecht	UTR17	Catharinaesingel zuid Bleekstraat - Ledig Erf	Herinrichting openbare ruimte	<2030
Utrecht	UTR18	Catharinaesingel Bartholomeelbrug - tot Bleekstraat	Herinrichting openbare ruimte	<2030
Utrecht	UTR19	Ledigerf	Herinrichting openbare ruimte	<2030
UTRECHTSE HEUVELRUG				
Utrechtse Heuvelrug	UHR 1	Dorpsstraat Doorn	Herinrichting Dorpsstraat met inpassing DFR USP-Veenendaal en realisatie voorwaardige fietsinfrastructuur	2027
Utrechtse Heuvelrug	UHR 2	Verkeersregeling Driebergen verbeteren, verlengde van de Dorpstraat	Verkeersregeling in Driebergen verbeteren, verlengde van de Dorpstraat (doorstroming richting station Driebergen)	2025
Utrechtse Heuvelrug	UHR 3	(ontbrekende) fietsverbinding tussen Leersum en Wijk bij Duurstede	Realisatie fietsverbinding tussen Leersum en Wijk bij Duurstede	2025 of later
Utrechtse Heuvelrug	UHR 4	Fietspad Oude Arnhemse Bovenweg	Opwaardering fietspad Oude Arnhemse Bovenweg tussen Driebergen en Doorn	2028

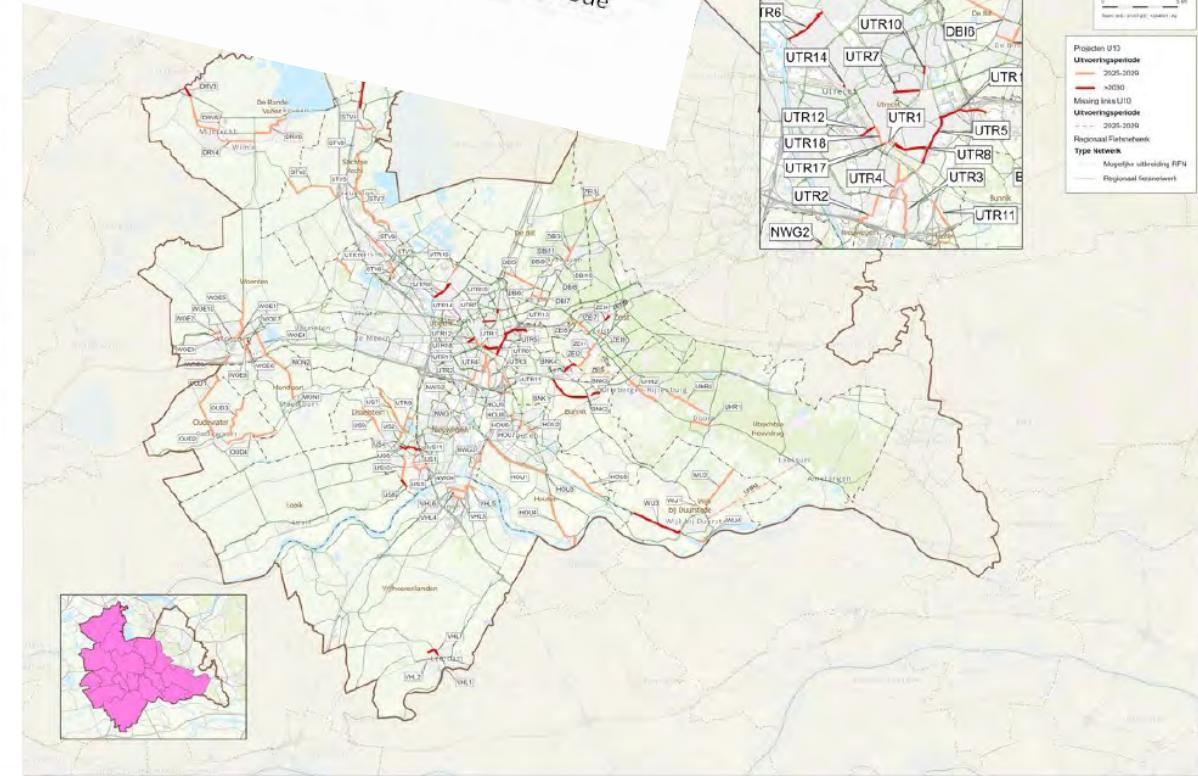
Subsidieregeling Bereikbaarheid



UTRECHT 10



Intentieovereenkomst
Betreffende samenwerking U10 en Provincie Utrecht voor
realisatie fietsinfrastructuurprojecten in de periode
2025-2029



Radregion Utrecht

Radschnellwege

Zukunftsbild

Fahrrad:

- National (NTF)
- Regional (RTF)

Gemeinden (eigene
Programmierung)



Radregion Utrecht

Radschnellwege



Samenwerkingsovereenkomst
betreffende de aanleg van de
Snelfietsroute Utrecht - Amersfoort 'De Stijl'

Kostenverteilung Beispiel			
Investition	Beitrag Provinz	Beiträge Gemeinden	Beitrag Rijk
12 mln (100%)	7,5 mln	2,5 mln	1.5 mln

Radregion Utrecht



Wohnungsbauimpuls
(WOKT)

Förderung Projekte
Infrastruktur zur
Erschliessung von
Wohnungsbau durch Rijk

Nachtteil: ad hoc, wenig
Planungssicherheit



Erfolgsfaktoren



- Strukturiert arbeiten mit ineinander greifender Rahmenplanung
- Provinz als Regisseur
- Dezentral was geht

Risiko

- Knappe Kassen der Kommunen
- Fehlende strukturelle Mittel vom Rijk



Beispiele der Transformation



Adriaen van Ostadelaan



Catherijnesingel



Jutfaseweg



Burgemeester Reigerstraat





Landkreis
München



Landkreis München

Radschnellverbindung München - Garching

Dr. Michael Stanglmaier

Projektleiter Radverkehr
Sachgebiet Mobilitätsplanung
Landratsamt München

Erkelenz 25.09.2025

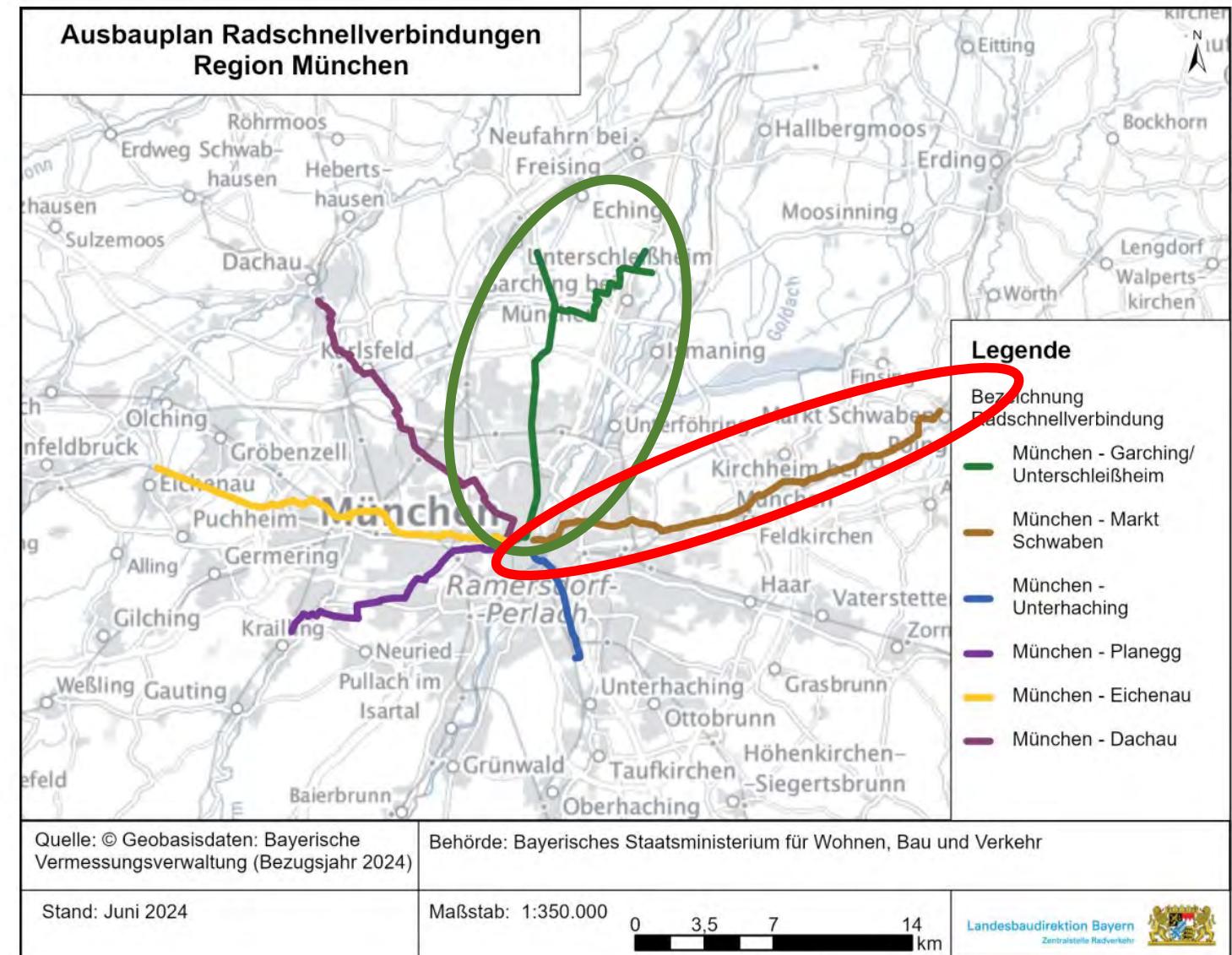


Landesbaudirektion BY: Ausbauplan Radschnellverbindungen 2025



RSV München – Garching in der Umsetzung

RSV München – Markt Schwaben in der Vorbereitung



Potentialanalyse Radschnellverbindungen im Großraum München



Mai 2015 Vorstellung der Potentialanalyse
Radschnellverbindungen in München und Umland

Auftraggeber:

LH München
LKR München
LKR Fürstenfeldbruck
Landkreis Dachau
Landkreis Starnberg

Auftragnehmer:

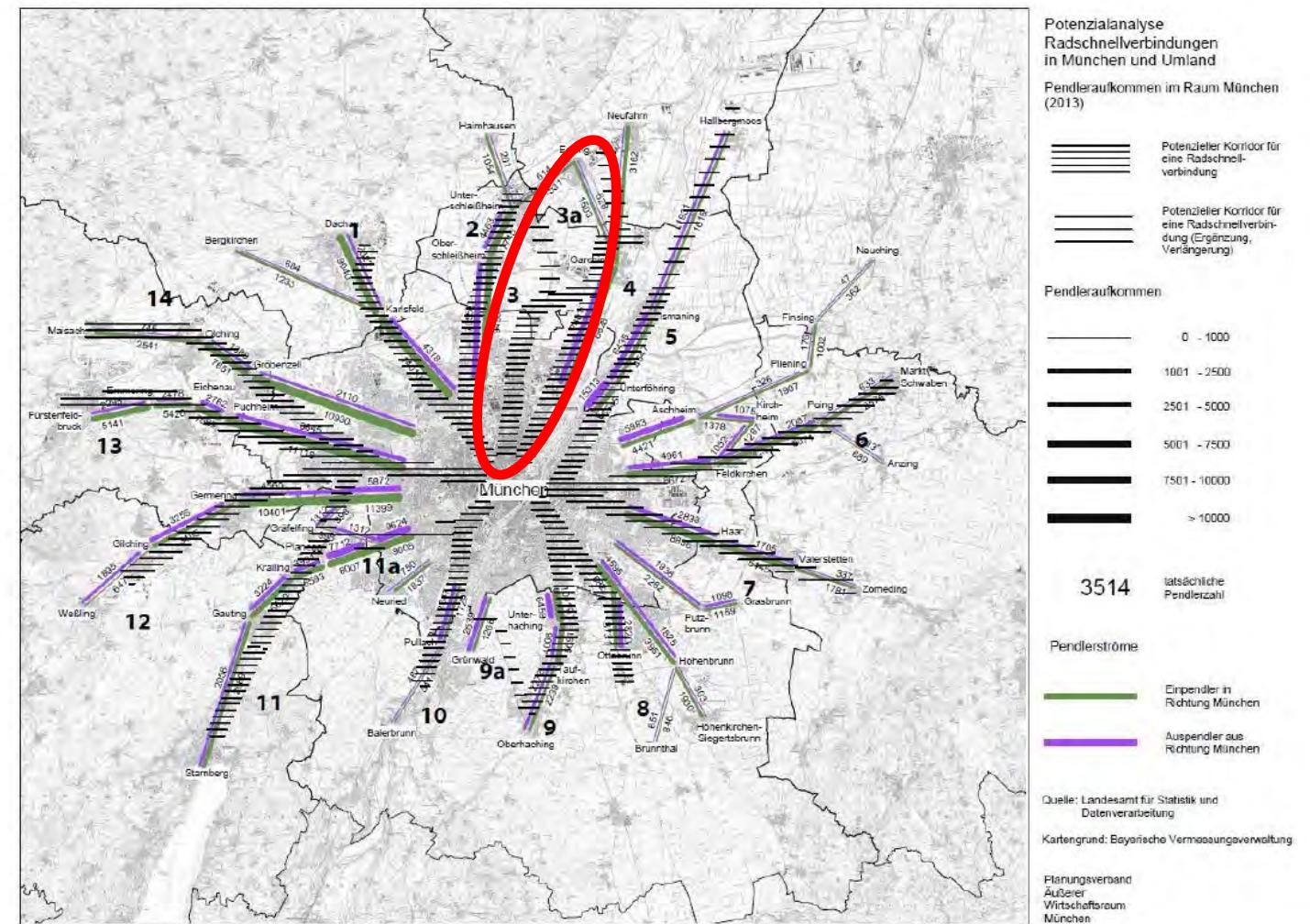
PV Äußerer Wirtschaftsraum München

Ergebnisse:

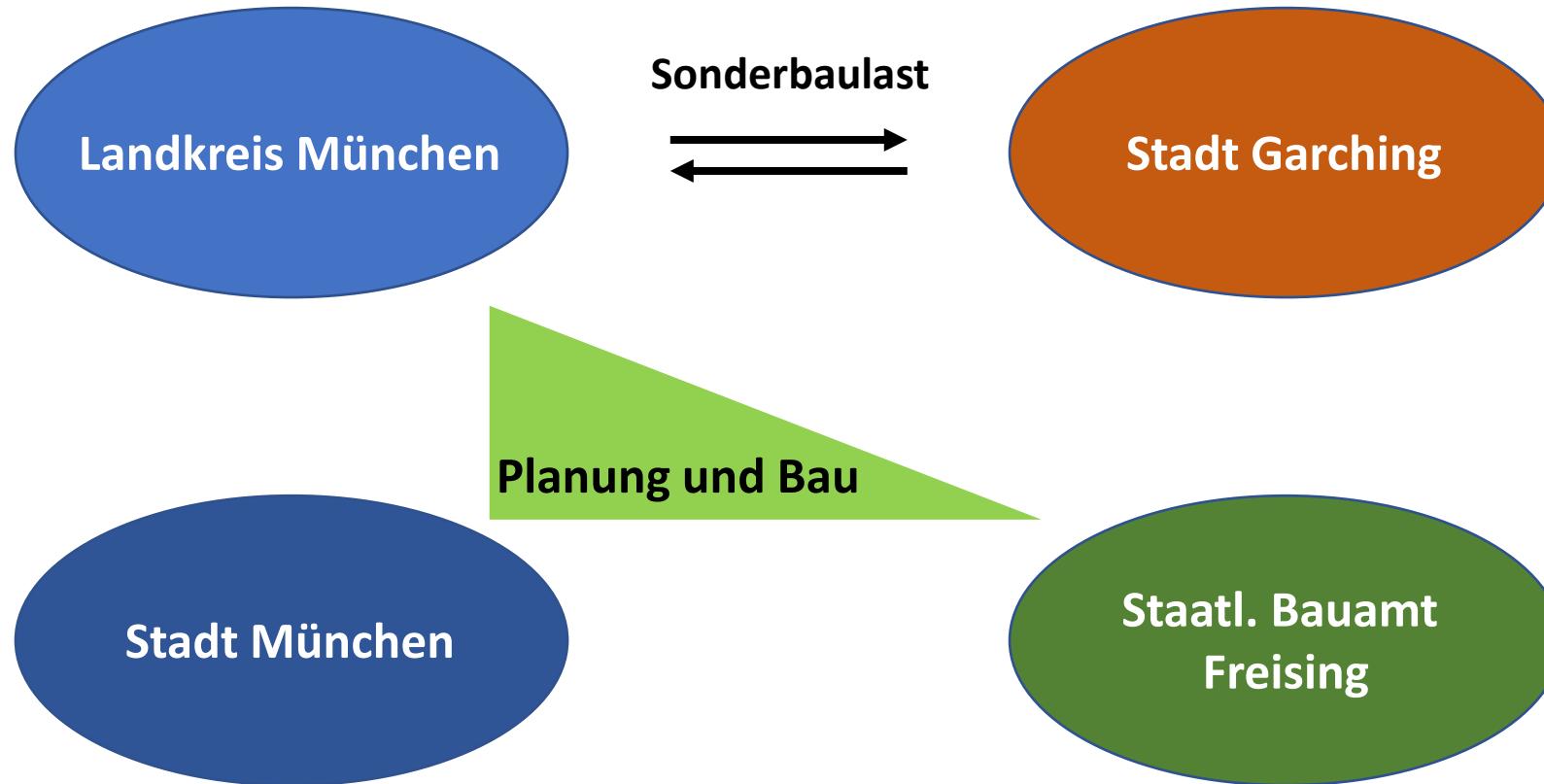
14 Korridore entwickelt und untersucht

Nächste Schritte:

2016 Beauftragung einer Potentialanalyse mit
Variantenuntersuchung Trasse 3 und 3a, mit
Bürgerworkshops;
Installation eines Lenkungskreises
Weitere Machbarkeitsstudien und Planungen



Projektbeteiligte



Weitere Projektbetroffene

TU München, Denkmalsschutz, Fördergeber, Grundstücksbesitzer, Naturschutz, Bundeswehr



- Lenkungskreis mit Projektbeteiligten
- externer Projektentwickler für Gesamtprojekt abgelehnt
- gemeinsame Projektstruktur mit Hauptverantwortlichen abgelehnt
- regelmäßige Projekttreffen: > 2x jährlich und bei Bedarf
- Abstimmung zur Kommunikation (Einbeziehung der Pressestellen)

Radschnellweg München - Garching



3 Bauträger

LHM

StBA-FS (Straßenbaulast BRD; vertreten durch StBa)

LKR München (Sonderbaulast im Gemeindegebiet Garching, keine Planfeststellungsverfahren notwendig)

Allgemeine Daten

Gesamtlänge: 21,6 km + 3 km

Länge der Abschnitte

Länge LHM 9,1 km, gebaut: 0,5 km (2022/2024)

Länge LKR: 8,1 km, gebaut: 2,6 km (2023/2024)

Länge StBA-FS: 4,4 km + 3 km (Abstecher Unterschleißheim)

Kosten:

Kostenschätzung Gesamt 2017: 34 Mio. € (1,45 Mio. € / km)

Kostenschätzung LKR M 2022: 22,6 + 12,2 Mio. € (2,8 Mio. € / km)

Baukosten 4.1 Süd 2024: 4,42 Mio. € (1,7 Mio. € / km)

Finanzierung: Anteil StBA-FS: Planungskosten: Freistaat,

Baukosten: Straßenbaumittel Bund





- **Öffentliche- und politische Widerstände**
- **Natur- und Umweltschutz**
- **Flächenverfügbarkeit**
- **Aufwendige Bauwerke**
- **Finanzierung und Personal**
- **Interkommunale Zusammenarbeit**

Herausforderung politische Entscheidungsträger



Viele Bedenken hinsichtlich Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit: „Fahrradautobahn“ gefährdet Kinder, Flächenverbrauch, Kosten

- Zahlreiche Gespräche mit Bürgermeister, Fraktionen und Stadträten (Zeit – und Personalaufwand!), ADFC, keine offene Bürgerbeteiligung
- Übernahme der Sonderbaulast durch Landkreis, aber ständige Einbindung der Stadt Garching

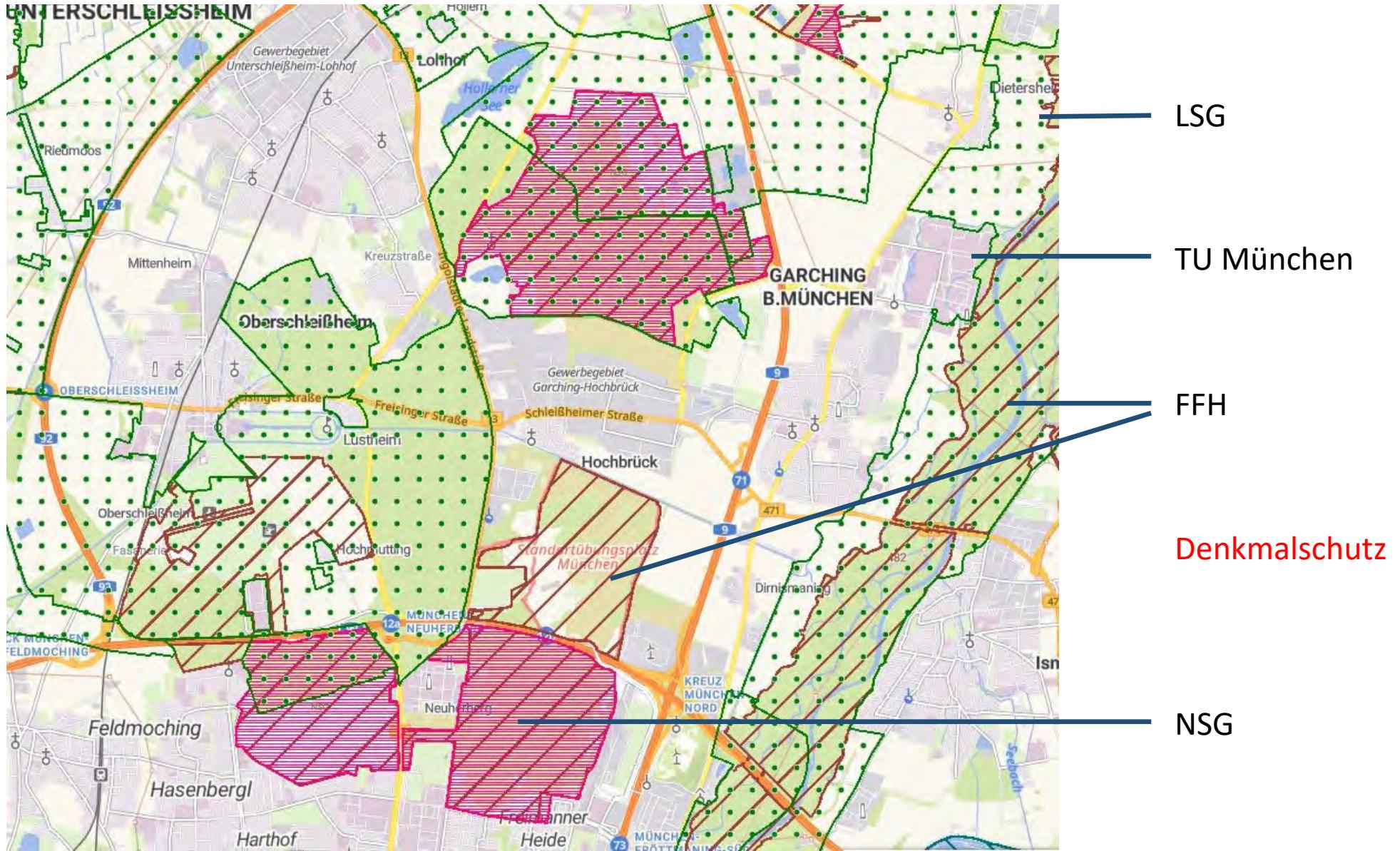
Übernahme Sonderbaulast durch Landkreis:

- Einstimmiger Beschluss im Garchinger Bauausschuss am 20.06.2020
- Einstimmiger Beschluss im Kreisausschuss am 29.06.2020

Trassenverlauf:

- Mehrheitlicher Beschluss im Stadtrat am 30.11.2021 (15 : 7)
- Mehrheitlicher Beschluss im Kreistag am 13.12.2021 (56 : 1)

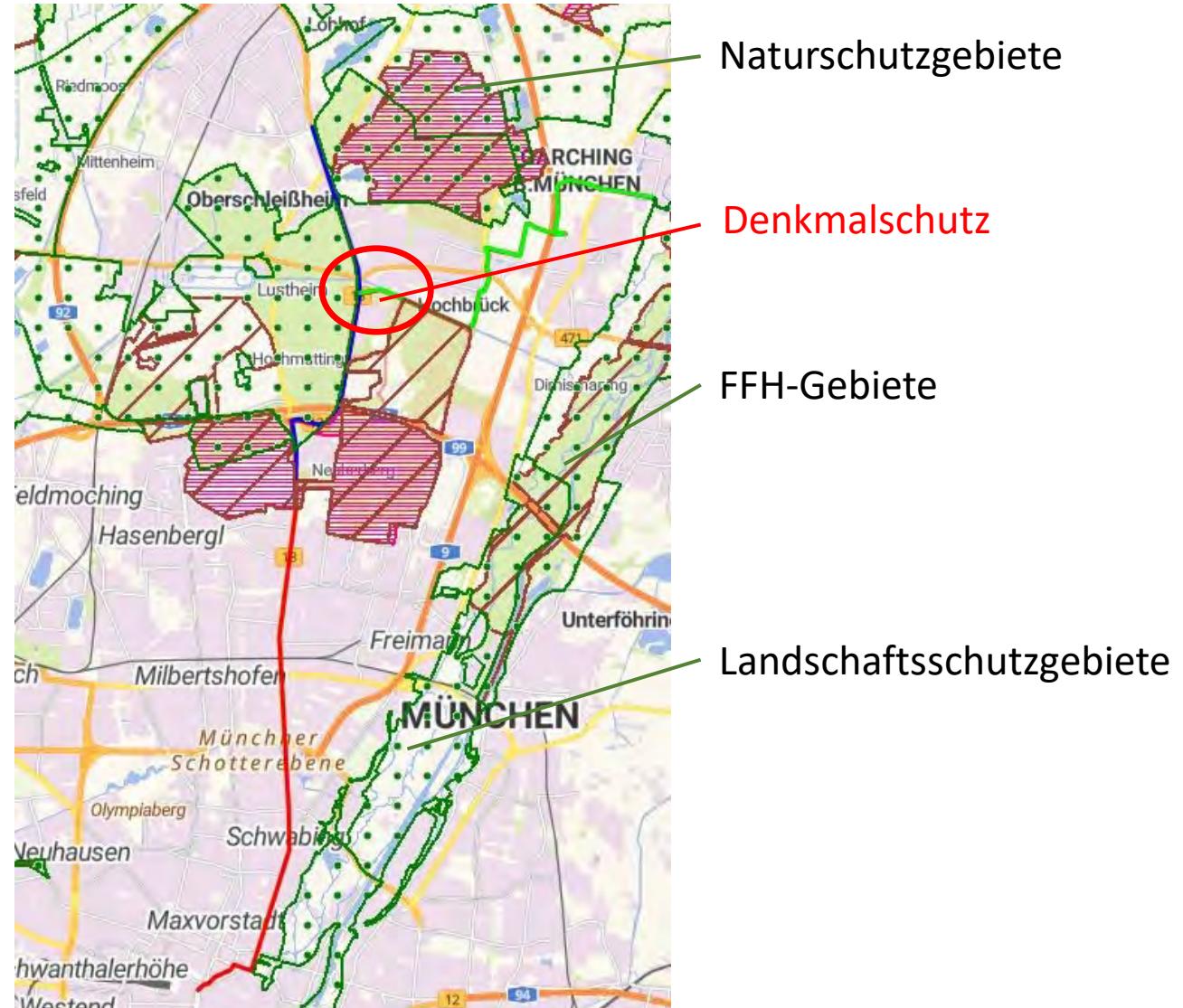
Herausforderung Naturschutz – Schutzgebiete im Planungsraum



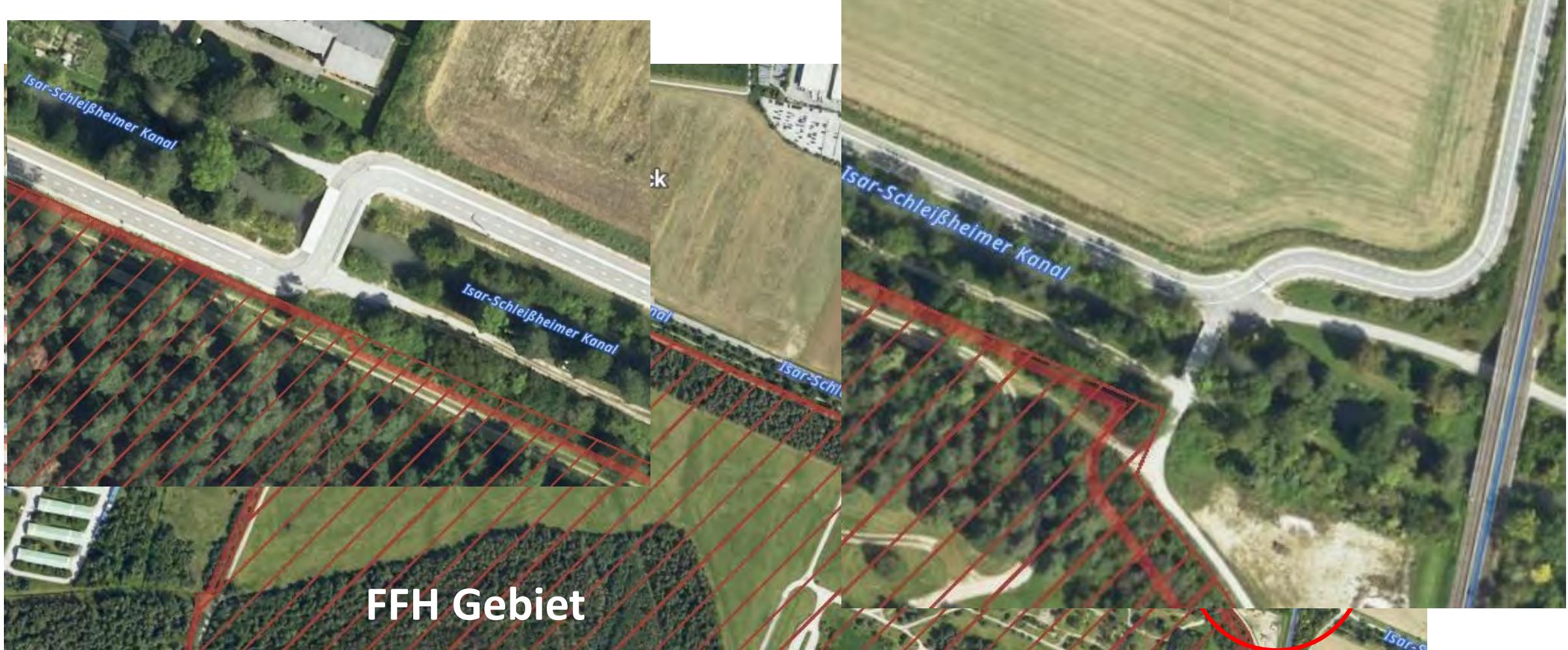
Herausforderungen Naturschutz



- Erstellung aller notwendigen naturschutzfachlichen Untersuchungen, einschließlich Kartierungen (Flora; Fauna ganzjährig) und landschaftspflegerischer Begleitplan
- Hoher Ausgleichflächenbedarf durch betroffene Schutzgebiete
- Naturschutz bei Trassenwahl berücksichtigen (Wichtig: auch die Eingriffe der Baustelleneinrichtung berücksichtigen!)
- Winterdienst dem Naturschutz anpassen (Salz!)



Herausforderungen Naturschutz



→ Verlegung der RSV-Trasse nördlich des Schleißheimer Kanals um FFH Gebiet zu umgehen mit neuer Kanalbrücke

Umgang mit Flächenverfügbarkeit

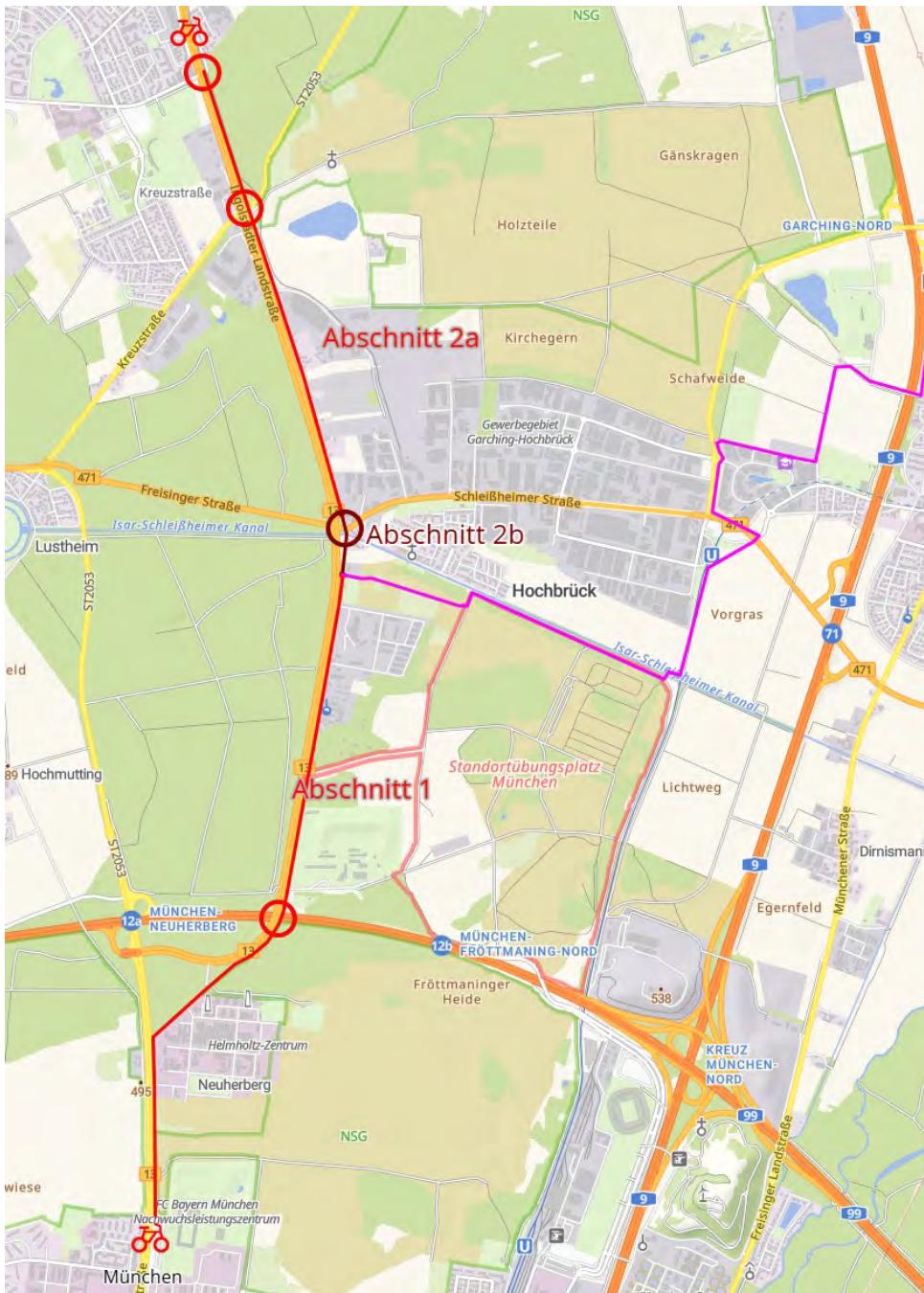


**Keltenweg mit Unterführung
B471 nicht verfügbar**



**Variante mit aufwendiger
Brückenkonstruktion
notwendig!
Zusatzkosten ca. 7,3 Mi**





Planung und Bau der neuen Radschnellverbindung entlang B13 (München – Unterschleißheim) in 3 Abschnitten

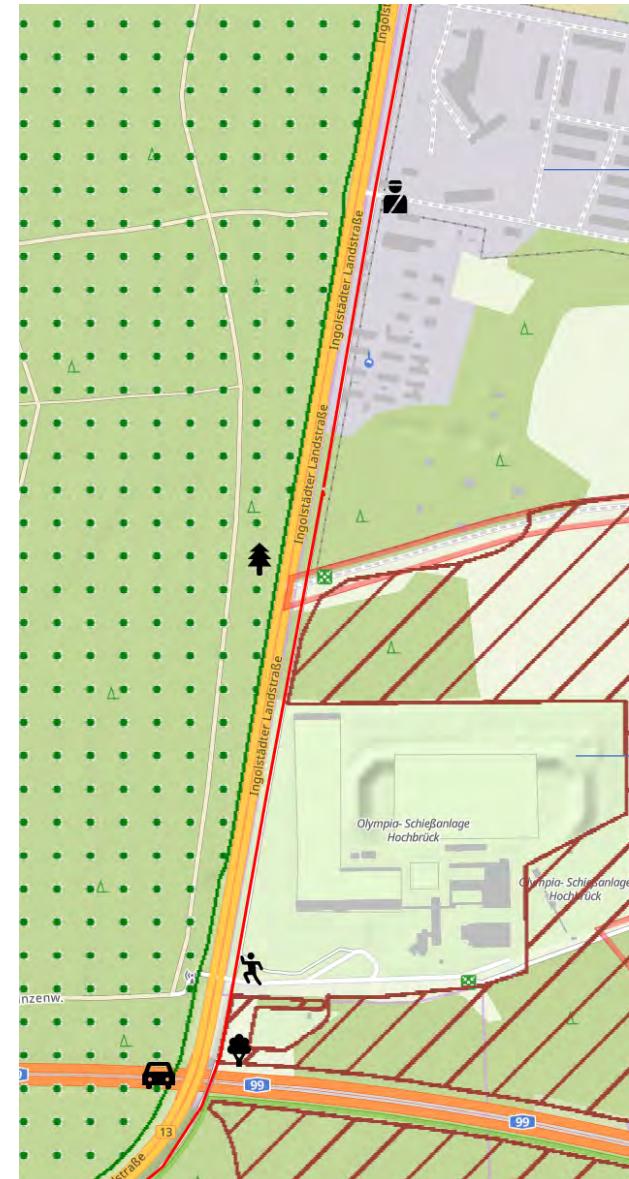
	Streckenabschnitt	Länge	Umsetzungszeitraum	Besonderheit
Abschnitt 1	Haltestelle FC-Bayern-Campus bis zum Anschluss an den bereits fertig gestellten Abschnitt RSV Richtung Garching	4,200 km	Ab 2028	Brücke über A99
Abschnitt 2a	Knotenpunkt B13 / B471 bis Knotenpunkt B13 / Münchener Ring	2,700 km	Nach 2030	höhenfreie Ausbildung der Querung
Abschnitt 2b	Knotenpunkt B13 / B471	0,400 km	Nach 2030	höhenfreie Ausbildung der Querung

Herausforderung Bundeswehr



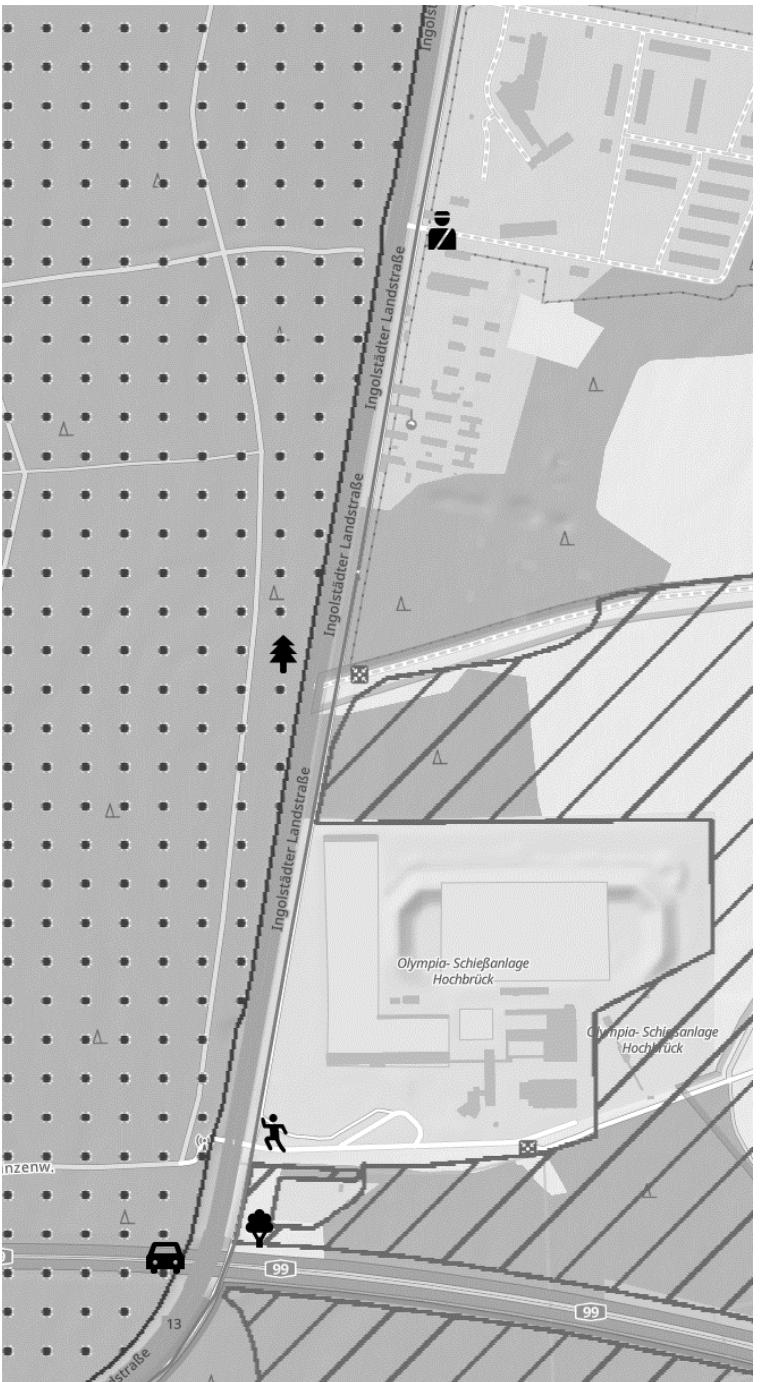
- Planung: Grunderwerb, militärisch genutzte Flächen (Standortübungsplatz, Kaserne)

→ Entbehrlichkeitsverfahren, dauert an, Ende offen!



Christoph-Probst Kaserne

Olympia-Schießanlage



Herausforderungen

Staatliches Bauamt
Freising

- Planfeststellungsverfahren
 - verkehrlich hochbelastete Knotenpunkte
 - Bau: Verkehrsführung u. Umleitung des Radverkehrs
 - interkommunale Zusammenarbeit (Kommunikation)
- Olympiastätten (Olympiabewerbung München 2026)
- Bundeswehr (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BlmA)

Für den Erfolg in der Zukunft:

- Heben des prognostizierten Potentials nach Fertigstellung

leben
bauen
bewegen



- **Intensive Gespräche mit Stadt Garching und den Stadtratsfraktionen und Mitgliedern (Verständnis erzeugen für Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Projektes vermitteln)**
- **Aufteilung der Baulast:**
LHM, StBa-FS an der B13; LKR München Sonderbaulast für die Stadt Garching, klare Zuständigkeiten und eigenverantwortliche Umsetzung im eigenen Zuständigkeitsbereich
- **Regelmäßige Projekttreffen der Baulastträger und weiterer Betroffener (Stadt Garching), mindestens 2 x Jahr und bei Bedarf**
- **Menschen vor Ort einbeziehen (Infoveranstaltungen, Workshops) zum Abbau von Widerständen**
- **Bestehende Infrastruktur genutzt, fast nur öffentlicher Grund nötig bei LKR Abschnitt („Radwege werden nicht gebaut, wo sie notwendig sind, sondern wo Grund zur Verfügung steht!“)**



Zusammenfassung

- (Politischer) Wille der beteiligten Akteure
- Rechtzeitige und adäquate Einbindung aller Beteiligten (**It's the communication, stupid!**)
- Ausreichend Personal bereits in der Vorbereitungs- und Planungsphase bereitstellen
- Kreative Lösungen auch hinsichtlich Trassenwahl
- Grundstücksverfügbarkeit kritischer Parameter (**Tausch statt Kauf!, Vorratsflächen erwerben!**)
- Lange Planungszeiten führen zu Kostensteigerungen
- Ausbaustandards innerorts oft schwer einzuhalten, Anteil Minderbreiten u.U. erhöhen
- Lange Umsetzungsdauer, Fertigstellung nach 2030 (**Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der einzelnen Bauabschnitte kommunizieren**)





Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Back -up

Bayerisches Radgesetz - Gesetz zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern

Art. 6

Sonderbaulast für Radschnellverbindungen

¹Auf Antrag einer Gemeinde mit bis zu 25 000 Einwohnern kann der Freistaat Bayern durch öffentlich-rechtlichen Vertrag Planung und Bau für im Ausbauplan nach Art. 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 enthaltene Radschnellverbindungen übernehmen. ²Art. 42 Abs. 1 Satz 2 bis 4 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt entsprechend.

Gültig ab 01.08.2023

Rolle der Straßenbauämter in Bayern

Radverkehrsprogramm Bayern 2025 vom Februar 2017:

Radschnellwege in Ballungsräumen sollen zügig realisiert und bestmöglich gefördert werden. An der Umsetzung dieses Ziels beteiligt sich der Freistaat Bayern ganzheitlich auf allen Verwaltungsebenen der Staatsbauverwaltung (StMB: Lenkungskreise und Grundsatzfragen, Regierungen: Förderung einschl. Beratung, Staatliche Bauämter: Planung und Bau staatlicher Abschnitte).

Der Abschnitt der Radschnellverbindung an der B 13 zwischen LH München und Garching-Hochbrück wurde ins Radwegebauprogramm 2020 – 2024 aufgenommen und ist mittlerweile Teil des Ausbauplans Radschnellverbindungen.

StBA FS

Die Beteiligung des Staatlichen Bauamtes Freising an dem Projekt ist sinnvoll, um baulastträgerübergreifend eine durchgängige Radschnellverbindung zu realisieren. Der Ausbau der Radinfrastruktur ist seit jeher Aufgabe und Intension des Staatlichen Bauamtes Freising. Mit der Einrichtung einer eigenen Abteilung Radwegebau am Staatlichen Bauamt Freising soll die Realisierung von RSV-Abschnitten in staatlicher Baulast sowie den Bau von strassenbegleitenden Geh- und Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen weiter vorangebracht werden.

Anteil mit Unterschreitung RSV Standard

LKR MUC: 0,3 km / 8,1 km 3,75 %

Gesamt: 2,3 km / 24,6 km 9,35 %

Straßenverkehrsrechtliche Anordnung

LKR MUC BA wird nach Bauende in die Baulast der Stadt Garching übergeben,
Stadt Garching ordnet RSV straßenverkehrsrechtlich an

Im Bereich LHM:s Straßenverkehrsrechtliche Anordnung durch jeweiligen Baulastträger,
Abschnitt B13: Untere Straßenverkehrsbehörde im LRA MUC

Mathias Behrens-Egge

Themenradroute Rheinisches Revier
Ein Beitrag zur Profilierung und
Wirtschaftsförderung
3. Jahreskonferenz Rheinisches Radverkehrsrevier
25.9.2025

www.bte-tourismus.de



Themenradroute Rheinisches Revier

Agenda Impuls | 25 Min.

- **Stellenwert von Radfahren,
Potenziale des Radtourismus für das Rheinische Revier**
- **Best Practice | Beispiele und Standards im Markt**
- **Schlussfolgerungen für eine Themenradroute im Rheinischen Revier**

Nachfragen und Austausch | 5 Min.

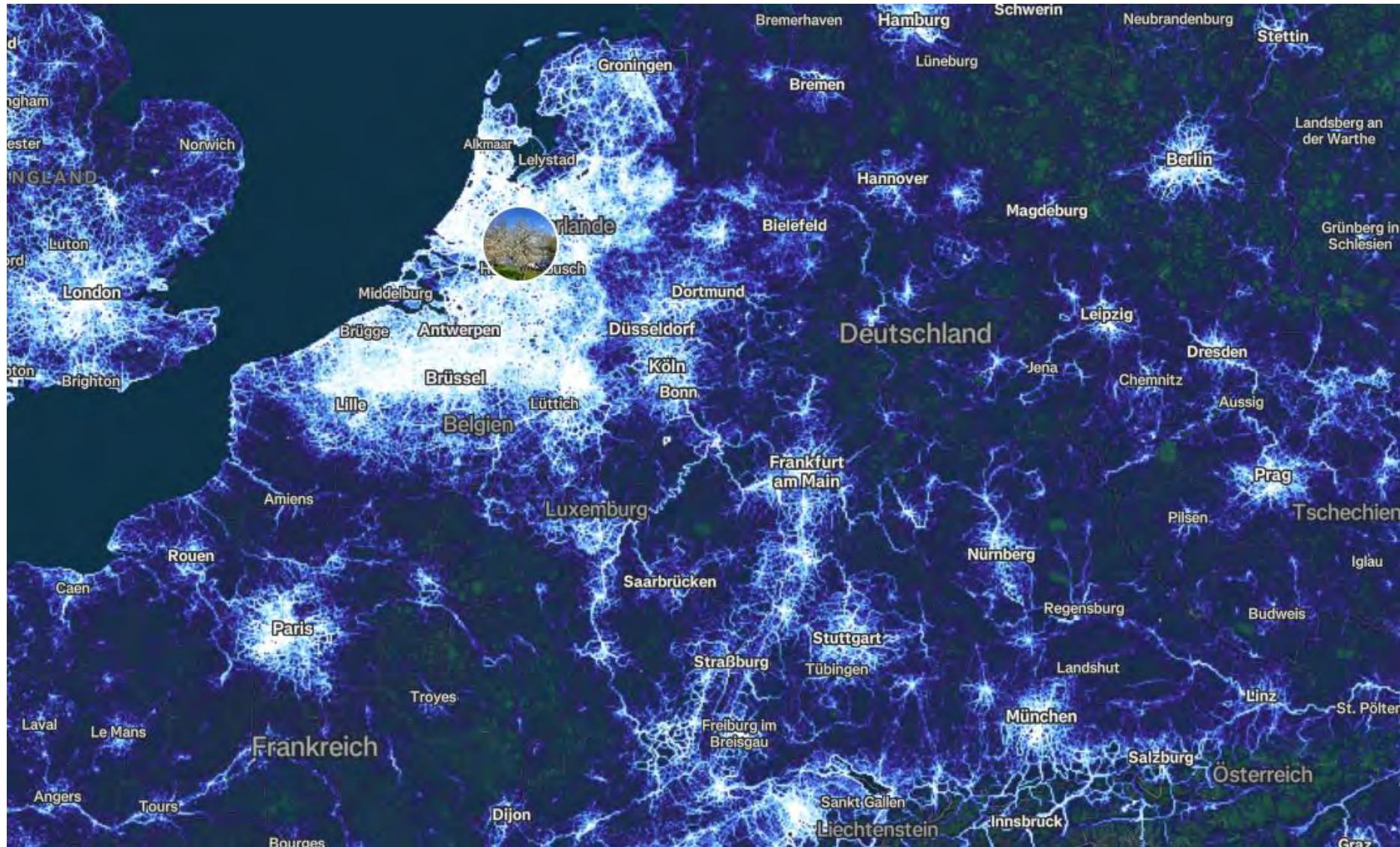
Stellenwert von Radfahren



Quelle: ADFC 2024, Radreiseanalyse 2024

Stellenwert von Radfahren, Potenziale

**Mitteleuropa/Benelux,
Deutschland
auf der Strava Heatmap
„alle Radsportarten“**



Quelle: strava.de

Stellenwert von Radfahren

hohe Beteiligung der Bevölkerung, hohe stabile Nachfrage

- **81 % der Deutschen fahren Fahrrad | 11 % täglich | 28 % mehrmals in der Woche | 23 % mehrmals im Monat | 13 % ein paar Mal im Jahr | 7 % seltener | 19 % nie**
- **79 % fahren Alltagswege | 68 % Freizeit und Tourismus | 38 % Sport**

Quelle: Stahl, Region Hannover, Changings Cities, ADFC, Tourismusnetzwerk Sachsen, abus.de | pdf



Stellenwert von Radfahren

verstärkend kommt hinzu:

Bedeutung von Fahrradfahren für

- **Mobilitätswende und Klimaschutz**
- **Bewegungsanreiz/Gesundheitsvorsorge**
- **Standortqualität, Daseinsvorsorge am Wohnort**
- **(...)**

Quelle: beatyesterday.org

BEAT YESTERDAY
Active
Lifestyle
Health
Guides
Challenges



Fahrradfahren: 7 Gründe, warum du das regelmäßig tun solltest

Radfahrende lieben ihr Fahrrad. Wegen der umweltfreundlichen Mobilität – doch nicht nur. Sieben Gründe, warum das Pedaletreten dir und deiner Umwelt guttut.

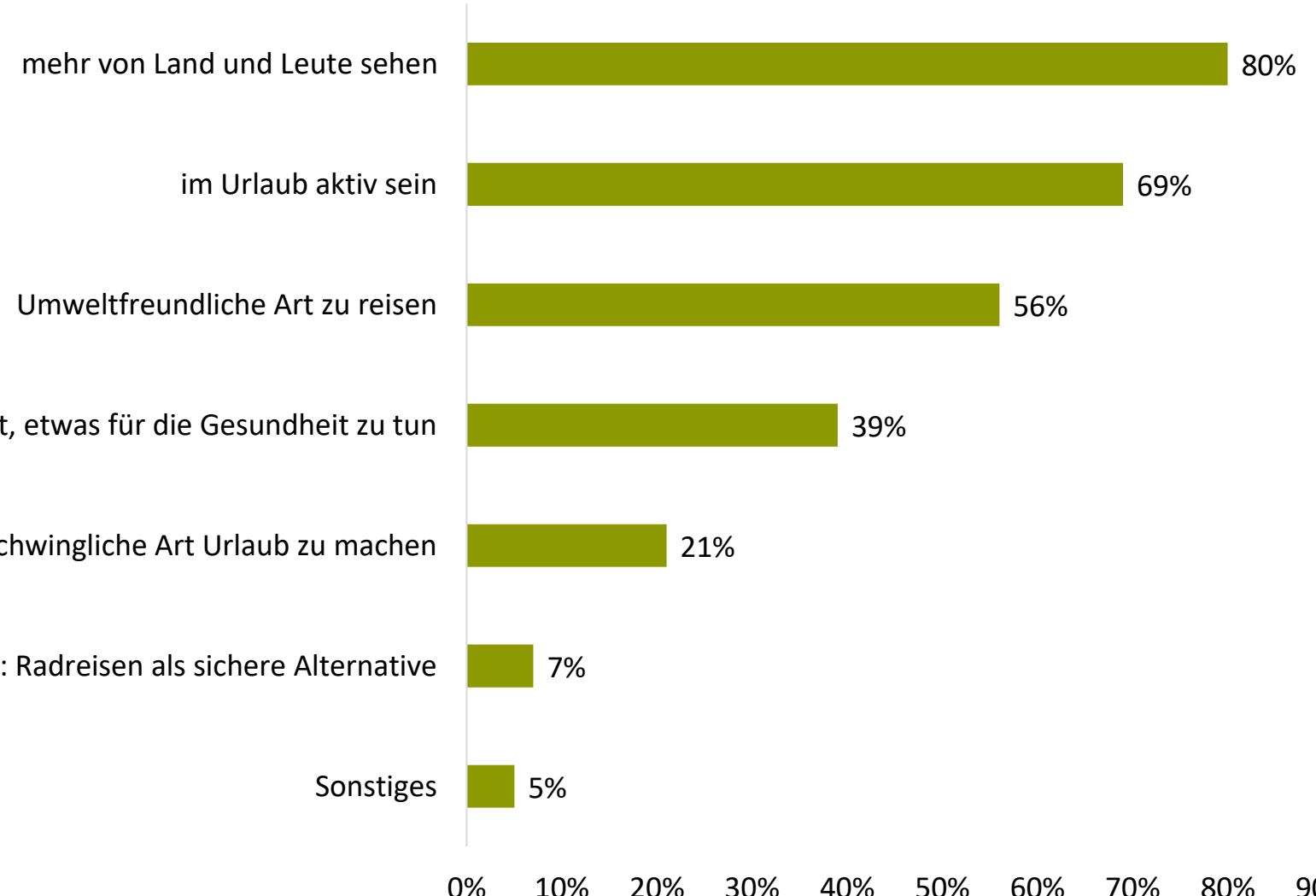


von Melanie Khoshmashrab und Rüdiger Laube
Aktualisiert am 11.04.2023

 GARMIN

Entwicklungen im Fahrradtourismus

Beweggründe für eine Radreise



Quelle: BTE 2023 nach ADFC 2023: Radreiseanalyse 2023

Stellenwert von Radfahren: Freizeit/Tourismus

hohe Beteiligung der Bevölkerung, hohe stabile Nachfrage

- 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

3,6 Mio.

Radreisende

mit > 2 Übernachtung

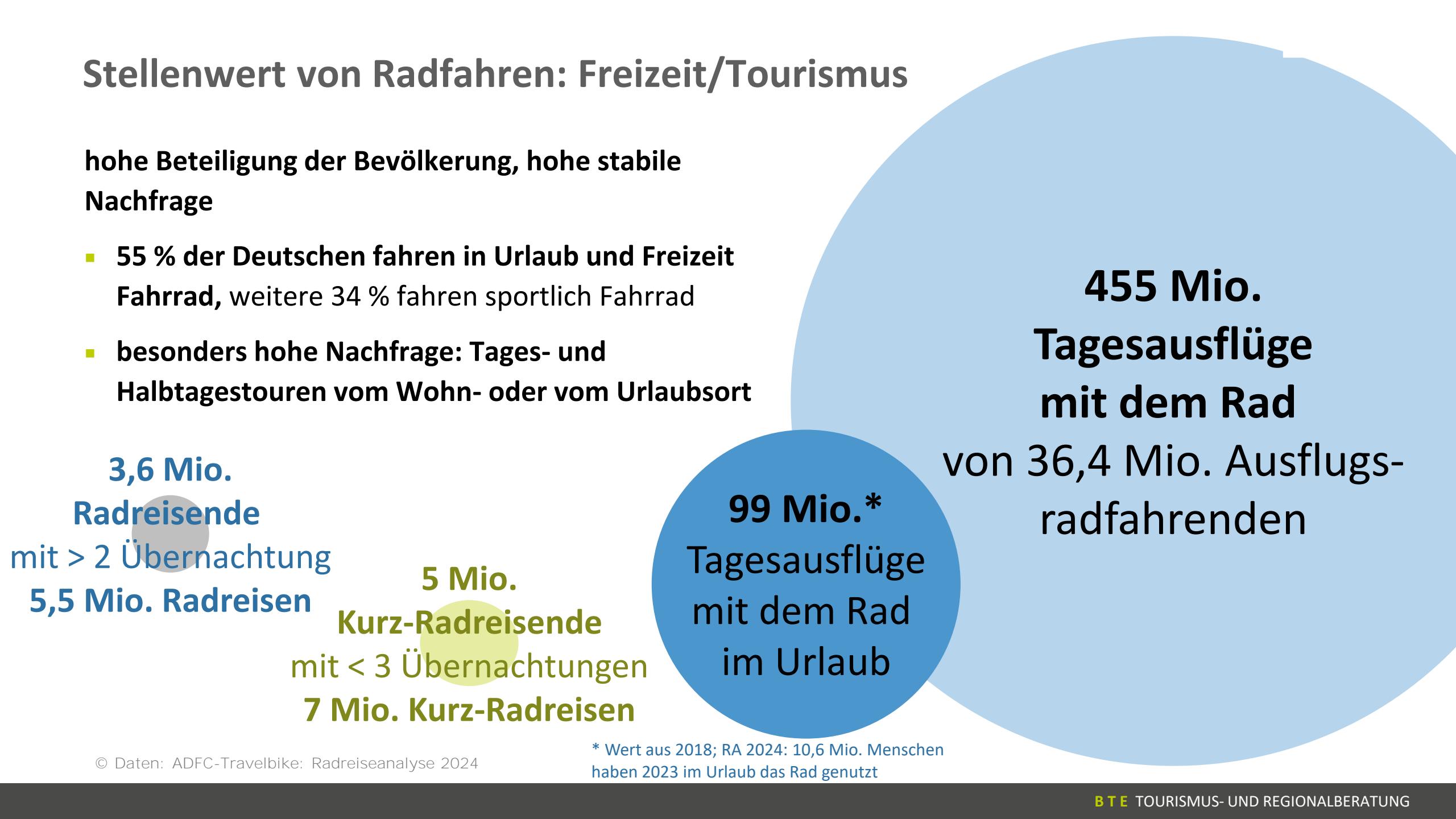
5,5 Mio. Radreisen

5 Mio.

Kurz-Radreisende

mit < 3 Übernachtungen

7 Mio. Kurz-Radreisen



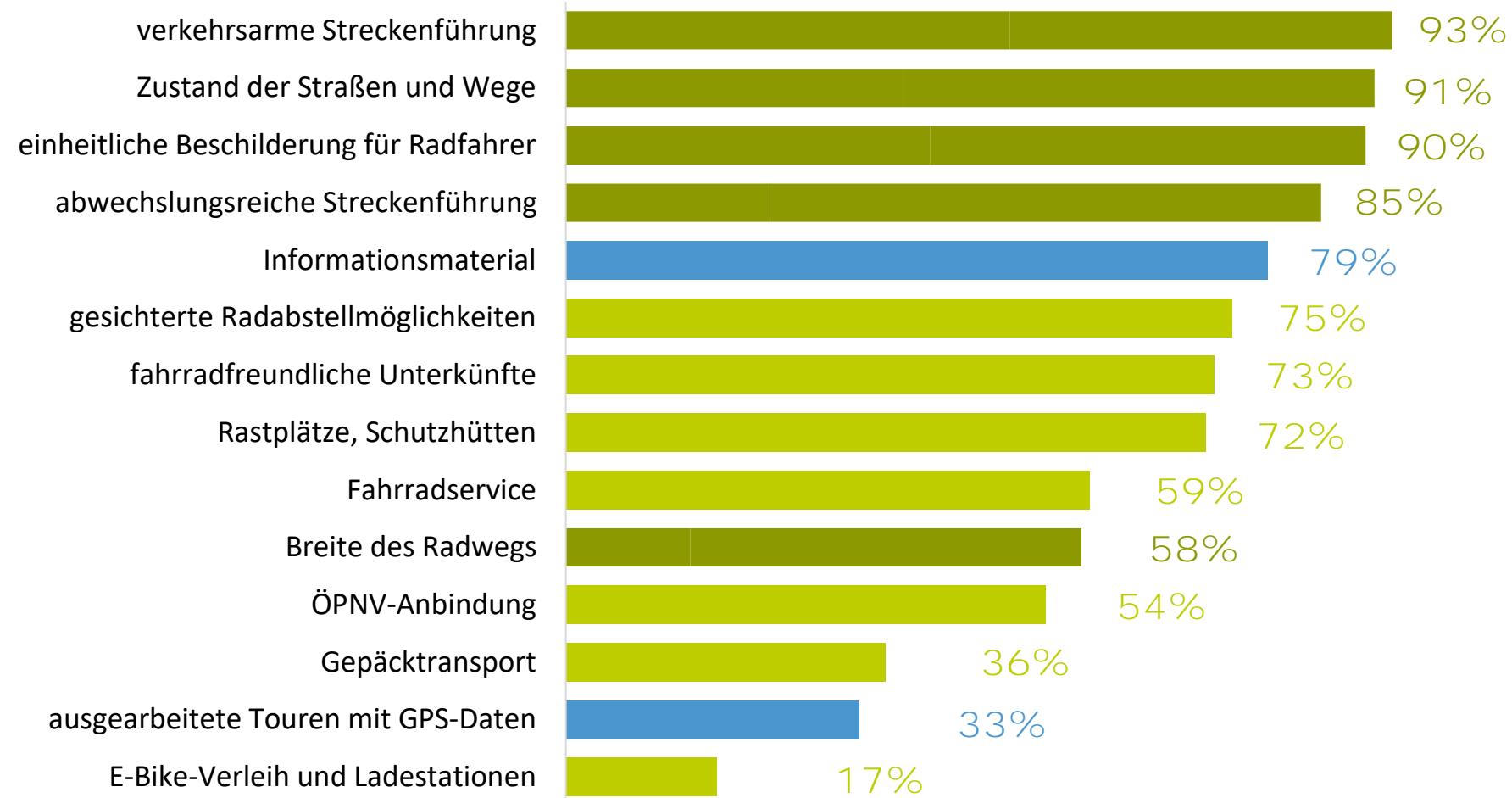
455 Mio.
Tagesausflüge
mit dem Rad
von 36,4 Mio. Ausflugs-
radfahrenden

99 Mio.*

Tagesausflüge
mit dem Rad
im Urlaub

Qualitätsanforderungen der Radfahrenden

kein Erfolg ohne Qualität



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

Potenziale des Radtourismus für das Rheinische Revier

Profilierung, Alleinstellung

Identifikation mit Heimat und Stolz auf Erreichtes

Verweis auf Geschichten

Wirtschaftliche Effekte

- Standortentwicklung**

Qualifizierung des Freizeitangebotes

- Wertschöpfung aus Fahrradtourismus**

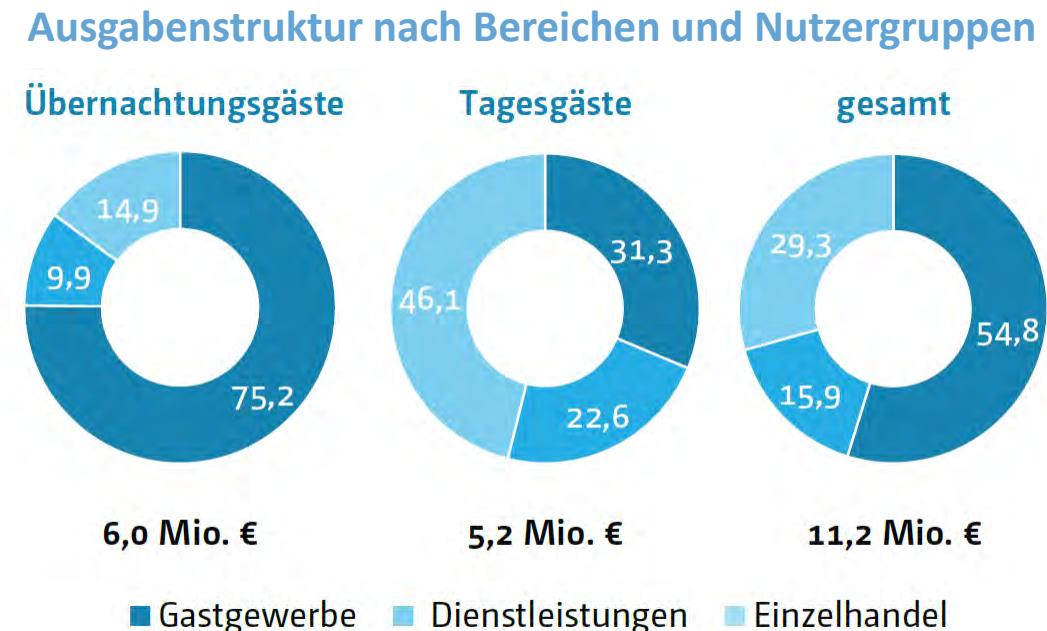
Erhaltung bzw. Schaffung von Freizeitangeboten,
Infrastruktur und Dienstleistungen auch für Anwohnende



Wirtschaftliche Effekte von Radfahren

Beispiel: Ergebnis von Zählungen und Befragungen auf der Römer-Lippe-Route, 2022

- **jährlich 299.900 Aufenthaltstage von Radfahrenden in der Region, davon**
 - rd. ein Viertel (= 75.300 Aufenthaltstage) Übernachtungsgäste
 - rd. drei Viertel (= 224.600 Aufenthaltstage) Tagesgäste
- **Gesamt-Tagesausgaben pro Person**
 - der Übernachtungsgäste: 79,70 €/Tag
 - der Tagesgäste: 23,00 €/Tag
- **Brutto-Umsatz: 11,2 Mio. €/Jahr**
 - 46 Prozent durch Übernachtungsgäste
 - 54 Prozent durch Tagesausflüge
- **Einkommenseffekt (Wertschöpfung): rd. 5,2 Mio. €/Jahr**



Wirtschaftliche Effekte von Radfahren

Tagesausgaben durch Radgäste in unterschiedlichen Regionen

	ÜN- Gäste	Tages- gäste
Mecklenburg-Vorp. 2022	85,00 €	29,90 €
Radregion Münsterland 2022	79,60 €	21,20 €
RuhrtalRadweg 2022	88,10 €	24,80 €
Römer-Lippe-Route 2022	79,70 €	23,00 €
Radtourismus Allgäu 2021	93,90 €	34,40 €
radrevier.ruhr 2019	94,53 €	14,80 €
Radtourismus Nieders. 2018	66,57 €	16,00 €

Best Practice

Erfahrungen anderer Regionen, Wettbewerb

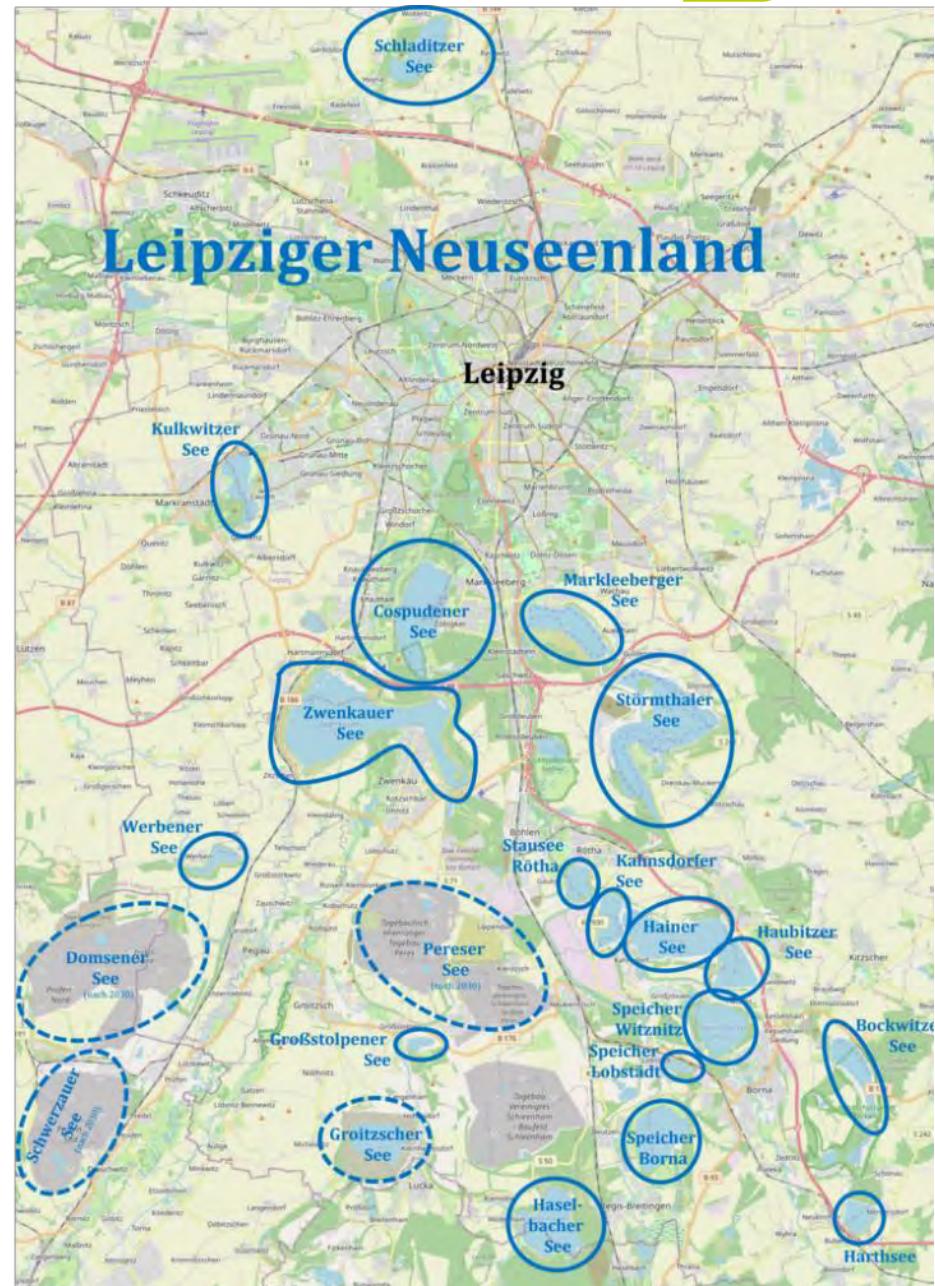
- Leipziger Neuseenland
- Lausitzer Seenland
- Ferropolis
- Route der Industriekultur Ruhrgebiet/
Landschaftspark Duisburg



Leipziger Neuseenland

Gewässerlandschaft in der Nachfolge der Abbaugruben des Mitteldeutschen Braunkohlenreviers

- Destinations-begründende Qualität
- Ausbau Wassersport-Infrastruktur mit einigen Leitprojekten, u. a.
 - Wildwasser Markkleeberg
 - Unterwassertauchpark
- Ausbau „Wohnen am Wasser“
- Ausbau Freizeitwegenetz, v. a. Radwege und Skater-Strecken



Leipziger Neuseenland

Neuseenland Radroute

Schwarzes Gold

Bergbaugeschichte im Mitteldeutschen Braunkohlenrevier



Erlebnistipps

Bergbau-Technik-Park

Echte Aбраумbagger aufer Dienst: Schaufelraderbagger, Förderbänder und Absetzer gewähren einen authentischen Blick in die Vergangenheit.

Infozentrum Kraftwerk Lippendorf

Wie wird ein Kraftwerk mit Braunkohle betrieben? Wie wird die Energie gespeichert, verteilt und nutzbar gemacht? Hier erfahren Sie es.

Pavillon Kap Zwenkau

Der Zwenkauer See wird einer der größten Seen im Leipziger Neuseenland. Genießen Sie die tolle Aussicht auf das entstehende Hafenquartier und informieren Sie sich zur Bergbaugeschichte.

Historisches Schaufelrad SRS 6300 bei Gerbisdorf

Rund um die Messe- und Kulturmétropole Leipzig wurde die Braunkohle bis zum Ende der 1980er Jahre in riesigen Mengen abgebaut, abtransportiert und verarbeitet.

Insgesamt 20 Tagebaue, 27 Brikettfabriken und 8 Großkraftwerke gaben tausenden Menschen Arbeit und versorgten die ehemalige DDR mit Strom und Benzin.

Dann kam die politische Wende und damit auch umfassende Veränderungen. Viele Tagebaue wurden stillgelegt oder erhielten neue Nutzungskonzepte, einige wurden mit moderner Technik ausgerüstet und decken damit noch heute den Energiebedarf Mitteldeutschlands.

An die 150-jährige Bergbaugeschichte und prägende Industriekultur erinnern heute architektonische Zeitsymbole entlang der „Straße der Braunkohle“. Ob beim Besuch im Infozentrum des Braunkohlekraftwerkes Lippendorf, bei einer Rundfahrt im aktiven Tagebau „Vereinigtes Schleehain“ oder einem Rundgang im Bergbau-Technik-Park, hier wird Tagebautechnologie gestern und heute erlebbar.

Entspannt fahren mit der Kohlebahn



Erinnerung bewahren, Erneuerung v

Renaturierung und Nutzung heute



Plätze zur Erinnerung und kulturellen Nutzung finden sich heute vielerorts, u.a. mitten auf dem Störmthaler See mit dem schwimmenden Kunstobjekt „VINETA“ oder mit der historischen Kohlebahn. Klassische Konzerte, romantische Hochzeiten oder abenteuerliche Westertage zeigen, wie lebendig die Zeitsymbole Geschichte und Gegenwart verbinden. Die Symbiose aus Erinnerung und Erneuerung machen das Leipziger Neuseenland heute so einzigartig.

Erlebnistipps

Historische Kohlebahn Me

Auf historischen Schienenwagen

Kammerforst fahren.

Rad- und Wandertouren

z.B. auf dem Naturlehrpfad

dem 7-Seen-Wanderweg oder

Neuseenland-Radrout

Goitzsche-Wildnis

1.300 ha ungestörte Natur

Touren und in Camps erle

16

Neuseenland-Radroute



Den Wandel der

Landschaft entdecken



Anfahrtstipps:

ÖPNV

Markkleeberg

Pegau

P Parken

Markkleeberg: Seepromenade

Pegau: Flur am Stadtbad



QR-Code scannen und Tour aufs Handy laden!

Schwierigkeit: MITTEL

► Länge: 95,2 km

① Dauer: 7:00 h

▲ Anstieg: 381 hm

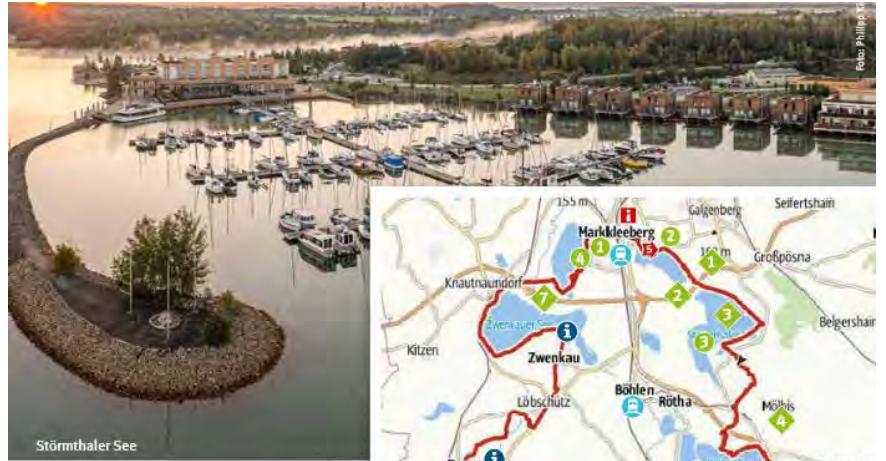
▼ Abstieg: 378 hm



Quelle: leipziger-neuseenland.org

Leipziger Neuseenland

hohe Nachfrage in der STRAVA Heatmap ablesbar



E-Bike-Ladestation:
Großpösna: Bergbau-Technik-Park
Rötha: Markt
Pegau: St. Laurentius-Kirche
Zwenkau: Kap Zwenkau (Hafenstraße)
Leipzig: Gasthaus „Zum Flotten Radler“ am Cospudener See

Gastroratips:
1 Restaurant „Das21“ im Atlanta Hotel Leipzig
Südring 21
04416 Markkleeberg
+49 (0) 341 414600
info@atlanta-hotel.de
www.atlanta-hotel.de

2 Restaurant Seeperle im Seepark Auenhain
Am Feriendorf 2
04416 Markkleeberg
+49 (0) 34297 9868888
seeperle@seepark-auenhain.de
www.seepark-auenhain.de



VINETA-Bistro
Magdeborner Halbinsel/
Alte F95 NR. 1
04463 Großpösna
+49 (0)341 14066290
info@vineta-stoermthal.de
www.vineta-stoermthal.de

Biergarten am Hafen Pier 1
Hafenstraße 23
04416 Markkleeberg
+49 (0) 341 356510
cospudenensee@leipzigseine.de
www.leipzigseine.de

Entdeckertipps:

- 1 Adventure-Golf im Kletterpark
- 2 Bergbau-Technik-Park
- 3 Kulturinsel VINETA
- 4 Orangerie und Schlosspark Mölbis
- 5 Historische Kohlebahn
- 6 Ruine Wiprechtsburg
- 7 BELANTIS – das AbenteuerReich



Lausitzer Seenland



Urlaub und Ausflüge im Lausitzer Seenland

Herzlich willkommen

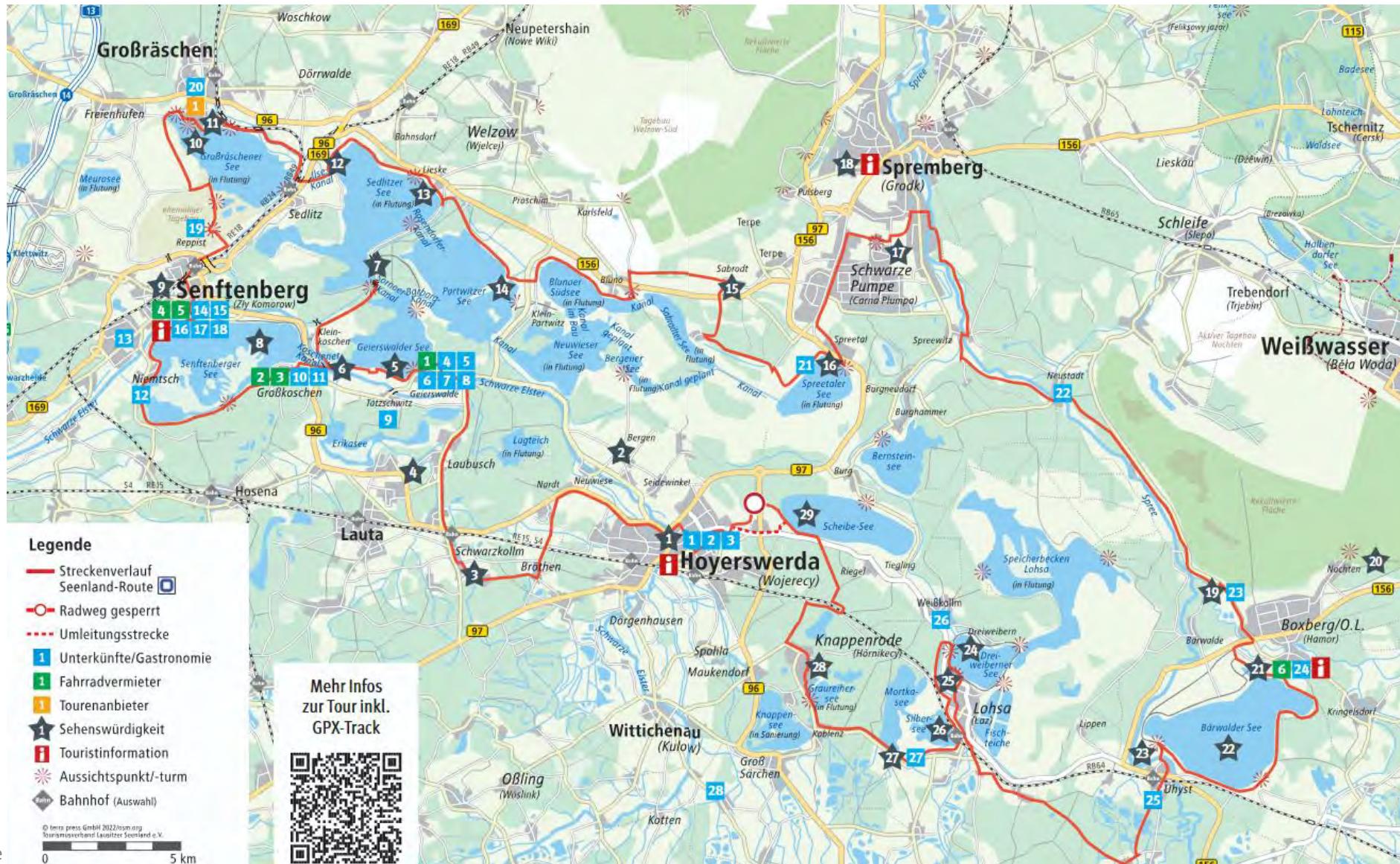
Zwischen Berlin und Dresden vollzieht sich ein besonderer Wandel: Eine ganze Region wird vom Braunkohlerevier zum Urlaubsparadies. Europas größte von Menschenhand geschaffene Wasserlandschaft entsteht mit zwei Dutzend gefluteten Seen und schiffbaren Kanälen.

Verbringen Sie Ihren Ausflug und Urlaub ganz aktiv in einer jungen Urlaubsregion, die bereits vieles zu bietet hat: Radfahren, Skaten, Baden, Bootstouren, Segeln, Lausitzer Industriekultur und vieles mehr.



Lausitzer Seenland

Seenland-Route 189 km



Quelle: www.lausitzerseenland.de

Lausitzer Seenland

Die Seenland-Route verläuft vom Großräschener See im Norden bis zum Bärwalder See im Süden des Lausitzer Seenlands **an insgesamt 16 Seen vorbei**. Unterwegs erleben Sie den Wandel der Landschaft von wachsenden Seen mit schroffen Ufern bis zu vollständig gefluteten Seen. Mancherorts ist das vergängliche Stadium zwischen Tagebau und See noch unmittelbar zu erleben. Andere Seen wurden schon vor Jahrzehnten geflutet und bestechen mit **Badestränden, Wassersport, Marinas und Amphitheatern**.

Landmarken und markante Aussichtspunkte am Wegesrand eröffnen Radlern tolle Ausblicke auf den imposanten Wandel der Natur. Ob Industriekultur, wie z.B. die Station der **ENERGIE-ROUTE**, Gartenstädte, Landschaftskunst oder das Brauchtum der Sorben - die Seenland-Route wartet auch abseits der Seen mit herausragenden Attraktionen auf Sie.

Entdeckertipps:

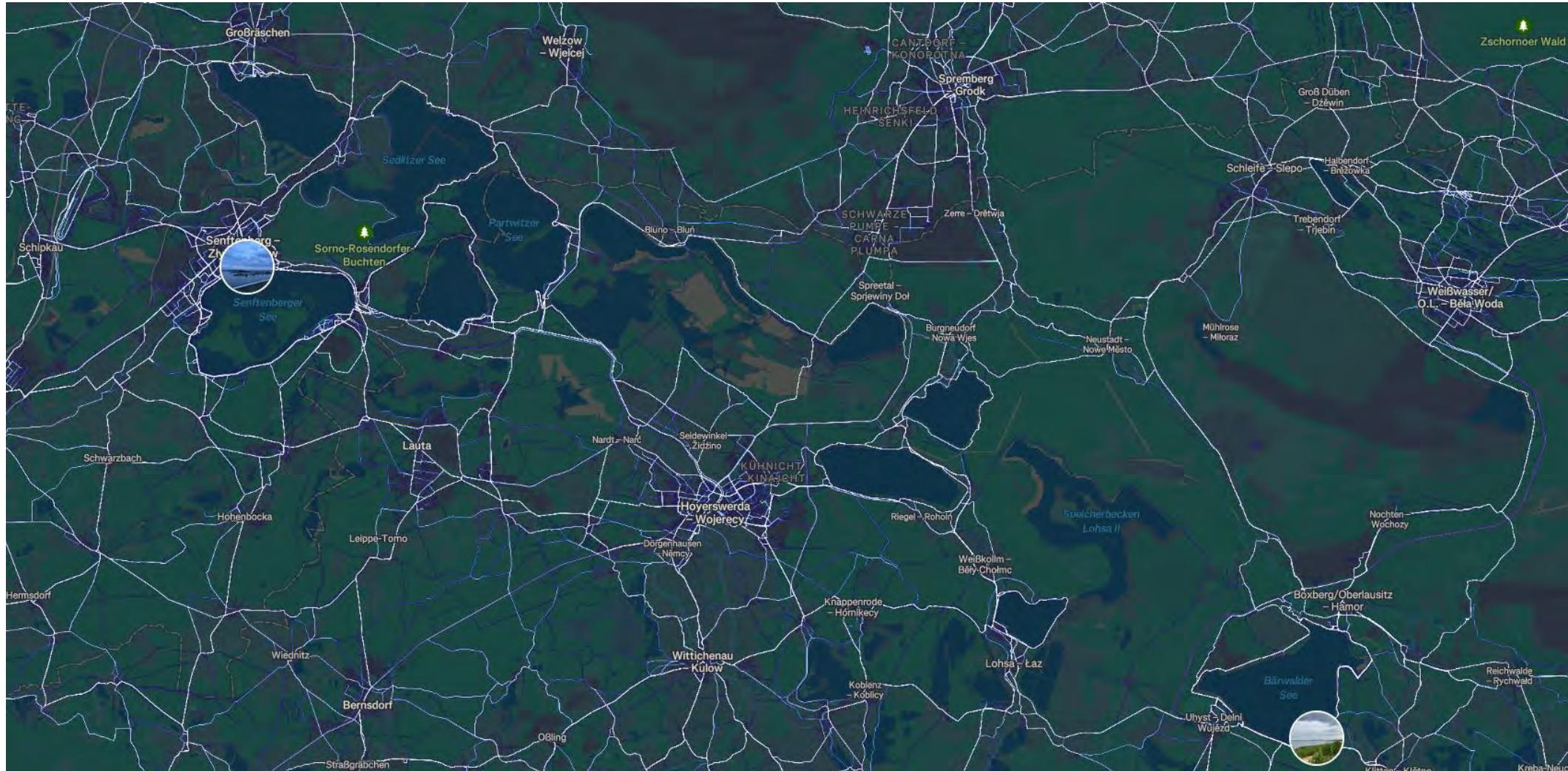
- Stadthafen Senftenberg
- Schloss und Festung Senftenberg
- IBA-Terrassen Großräschens
- Stadthafen Großräschens
- Niederlausitzer Heidemuseum im Schloss Spremberg
- Kraftwerk Schwarze Pumpe
- Findlingspark Nohchten
- Landschaftsbauwerk Ohr
- Energiefabrik Knappenrode
- Schloss und Stadtmuseum Hoyerswerda
- KRABAT-Mühle Schwarzkollm
- Strand am Geierswalder See
- Koschener Kanal mit Schleuse
- Landmarke "Rostiger Nagel"

Quelle: www.lausitzerseenland.de



Lausitzer Seenland

hohe Nachfrage in der STRAVA Heatmap ablesbar | Darstellung „alle Radsportarten“



Ferropolis



The screenshot shows the homepage of the Ferropolis website. At the top, a navigation bar includes links for START, GELÄNDE (highlighted in orange), EVENTS, AKTIVITÄTEN, ÖFFNUNGSZEITEN, and KONTAKT. A large orange button on the left says 'ÖFFNUNGSZEITEN'. The main image is a scenic view of the Bagger 288 giant bucket-wheel excavator in a forested area, with a lake in the foreground. The Ferropolis logo, featuring a stylized gear and the text 'FERROPOLIS STADT AUS EISEN', is positioned in the upper right. The bottom navigation bar includes icons for FAMILIE, EVENTS, FÜR GRUPPEN, and PREISE, along with the text 'GLÜCK AUF!' and the BTE logo.

START GELÄNDE EVENTS AKTIVITÄTEN ÖFFNUNGSZEITEN KONTAKT

ÖFFNUNGSZEITEN

GLÜCK AUF!

FAMILIE EVENTS FÜR GRUPPEN PREISE

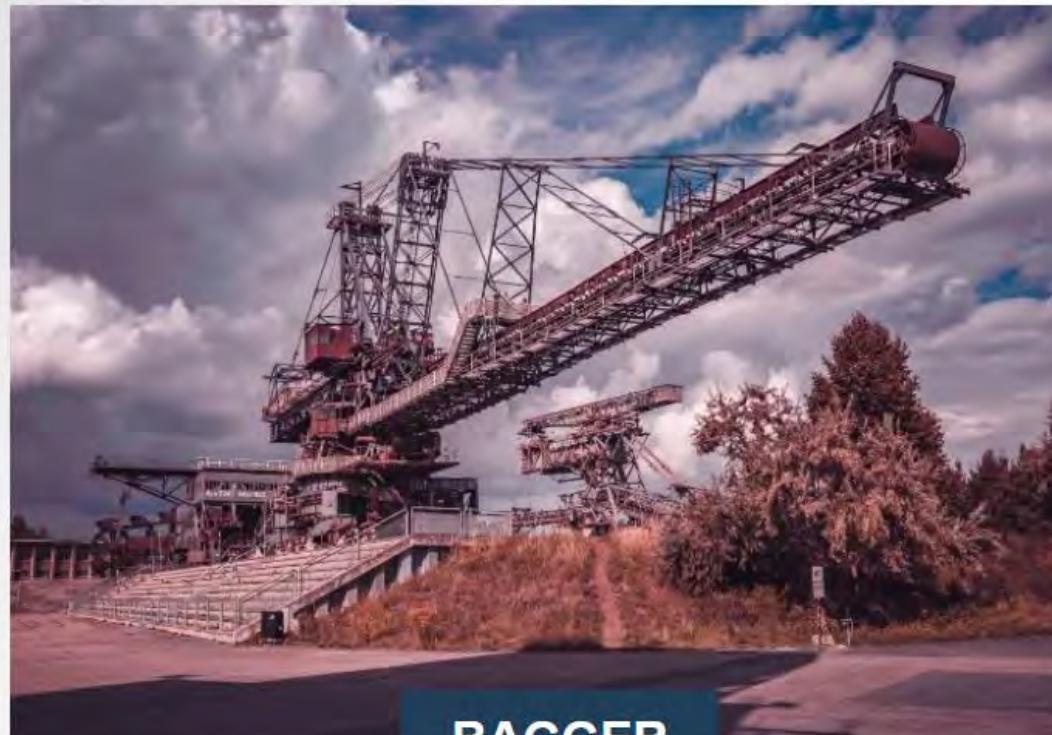
FERROPOLIS STADT AUS EISEN

BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG

Ferropolis

Gräfenhainichen, Tagebau Golpa-Nord:

Jahrzehntelang ein Ort entfesselter Industriekräfte und Umweltsünden, aber auch sicherer Arbeitsplätze und großartiger Leistungen der Arbeiter und Ingenieure im Bergbau. Doch dann hatte Braunkohle kaum mehr Zukunft in Sachsen-Anhalt. Was tun? Abreißen, verschrotten, die Spuren verwischen? Oder auf der Vergangenheit aufbauen und den Neuanfang wagen?



Ferropolis

Profiliert v. a. als Industriedenkmal und Veranstaltungsort

eingebettet in die Europäische Route der Industriekultur

- setzt v. a. auf Veranstaltungen
- 2013: 11 Großveranstaltungen, 145.000 Besuchende
- sowie auf Tagesgäste



Quelle: Vortrag Thies Schröder, Ferropolis

Route der Industriekultur

 route·industriekultur

↔ 296,5 km

⌚ 19:20 h

↑ 806

↑ 802 m

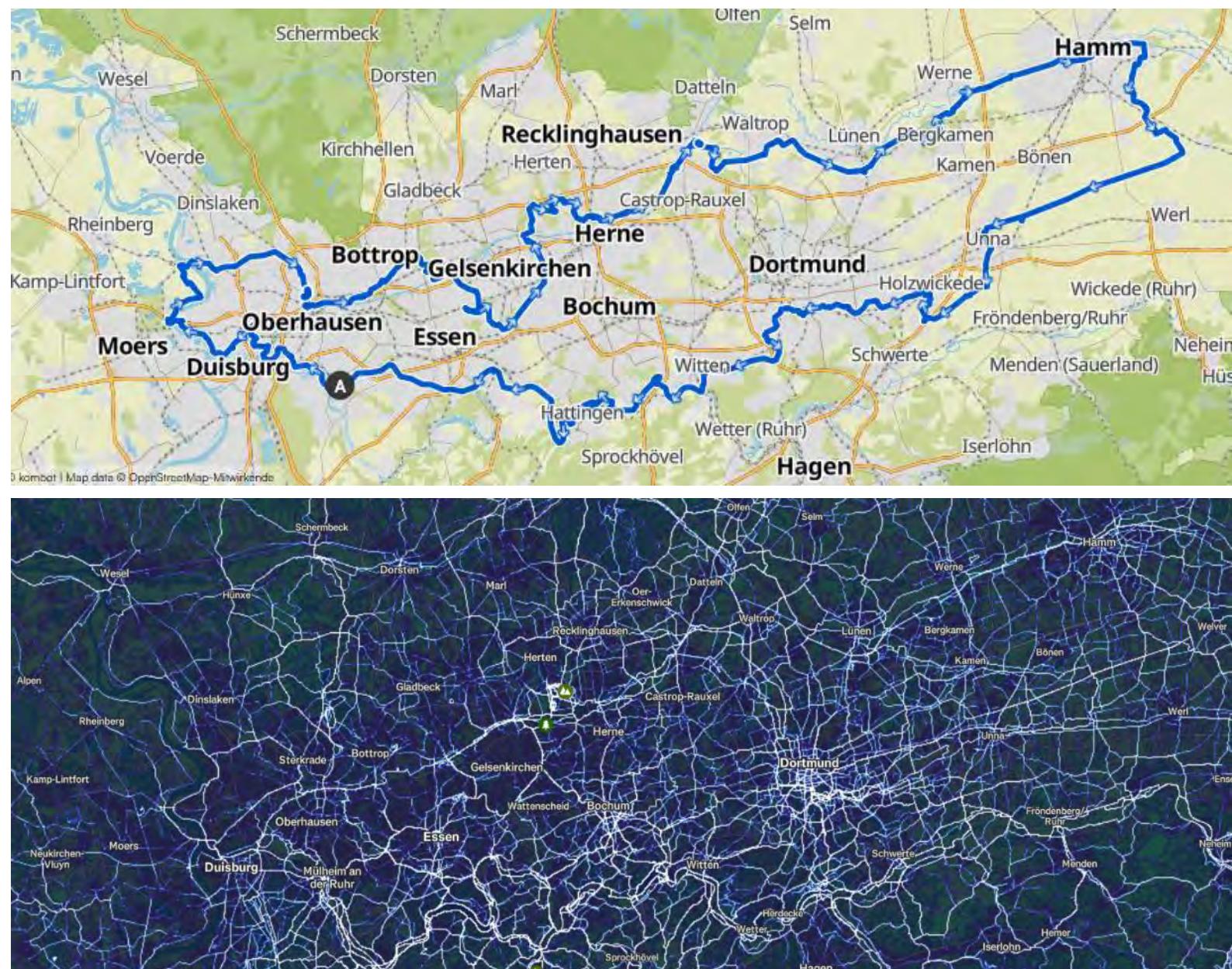
↑ 195 m

↓ 19 m



Route der Industriekultur

Routenverlauf und Strava Heatmap



Quelle: komoot.com und strava.de

Schlussfolgerungen aus Best-Practice und Marktforschung

es gibt zahlreiche ausgezeichnete Radangebote,
auch im Kontext mit Bergbaufolge und Industriekultur
→ die Messlatte hängt hoch

Fahrradtouristen sind Aktivitäts-treu,
aber Zielgebiets-untreu → der Markt ist offen für Neues

Themen und Inszenierungen machen den Unterschied
sie sind die Basis für Profilierung, Positionierung und
Kommunikation → Echtes, ehrliches Profil muss
herausgearbeitet und erlebbar werden

50 % der Radfahrenden
sind interessiert an der
Auswahl einer Themen-
Radroute

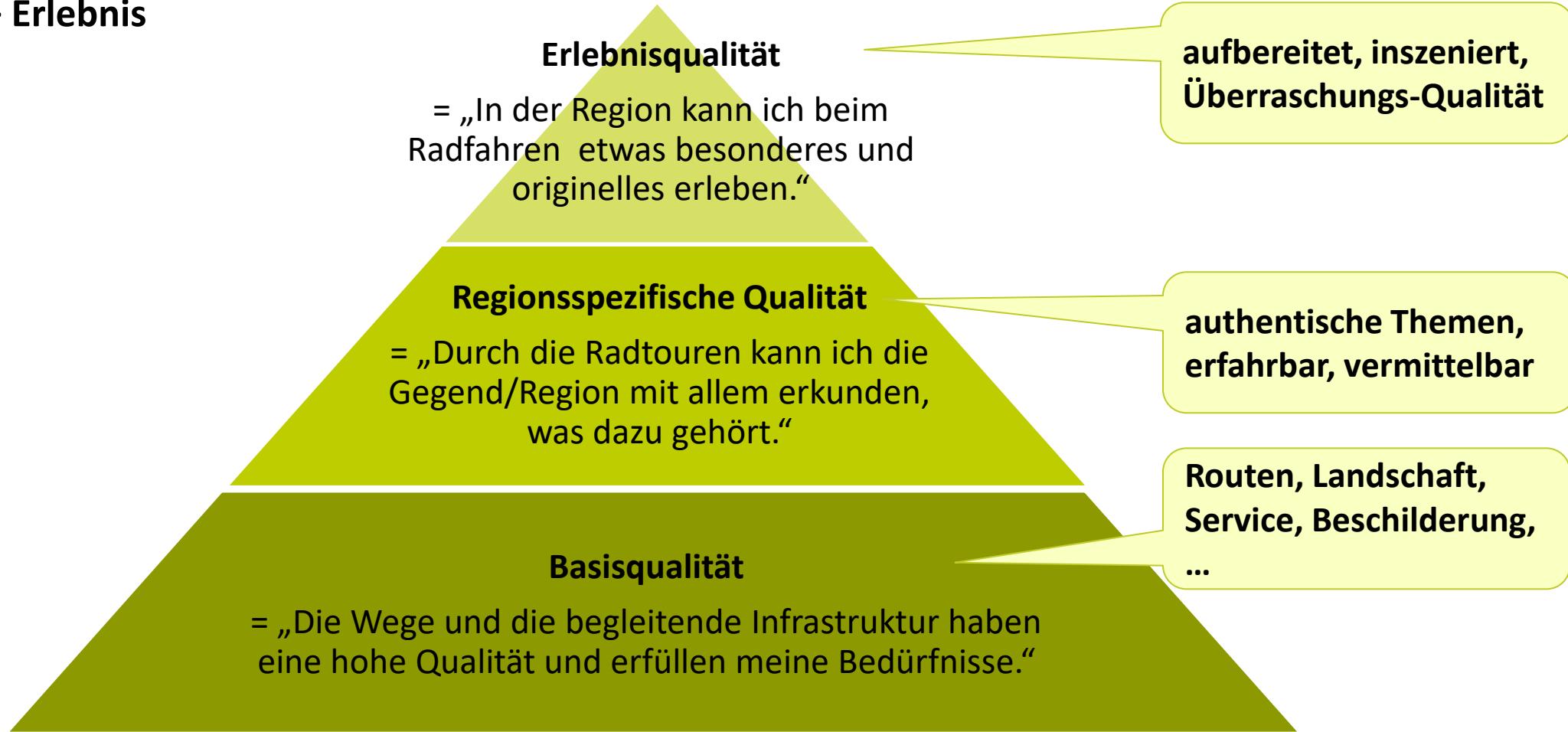
66 % halten gern an
Stationen an, an denen
es etwas zu entdecken
gibt, die über die Region
informieren

> 90 % der Radfahr-
destination und -Anbieter
positionieren sich über
Regionalität, Themen
und Erlebnisse

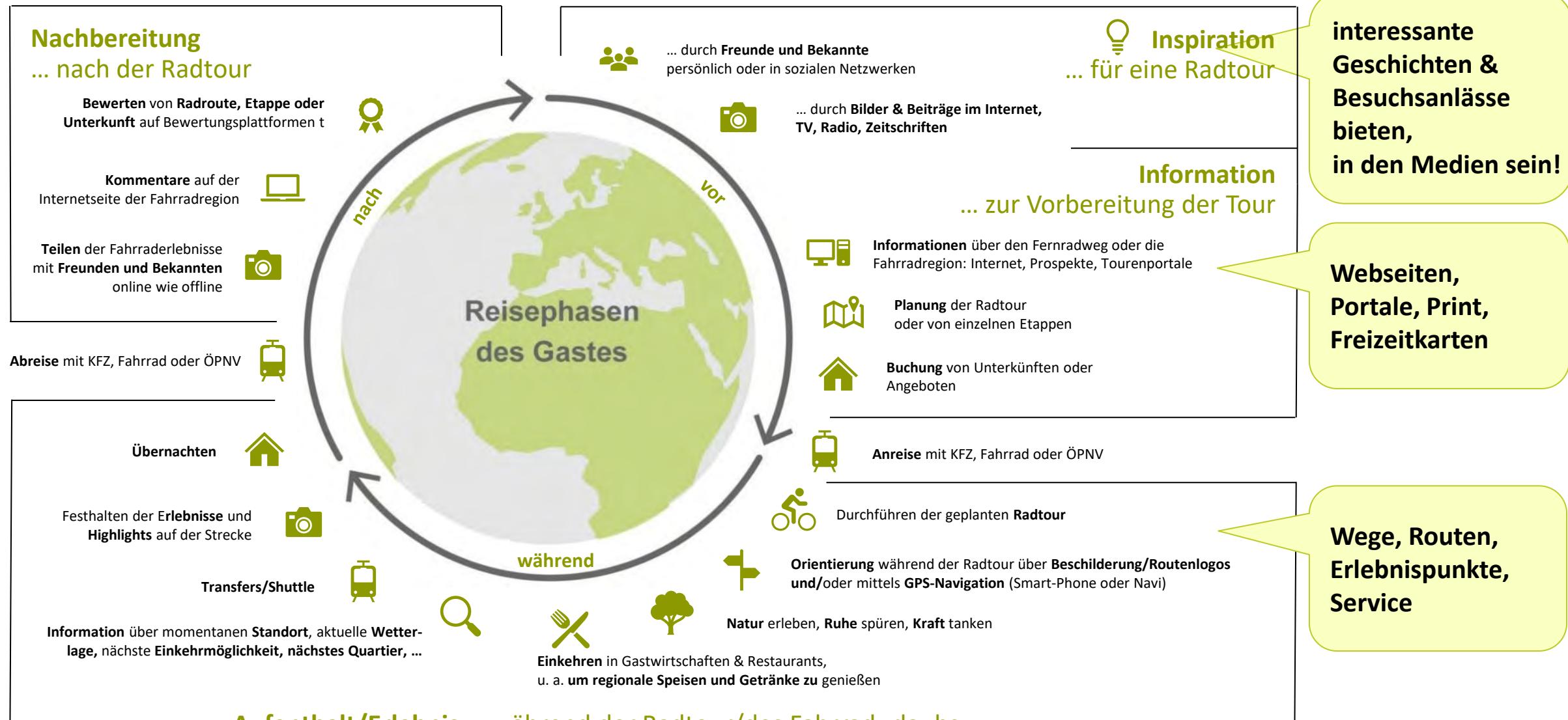


Schlussfolgerungen aus Best-Practice und Marktforschung

erforderlich für Markterfolg:
hohe Angebotsqualität
+ Regionalität + Erlebnis



erforderlich: hohe Qualität entlang der gesamten customer journey



Schlussfolgerungen für eine Themenradroute im Rheinischen Revier

das Rheinische Revier bietet interessante Geschichten

- Tagebau, tiefe Gruben, Rückbau und Bergbaufolge
- moderne, neue Geschichten von Umbau & Aufbruch

... und geeignete Erlebnispunkte, z. B.

- neue Landschaften mächtige Gruben, in denen Seen entstehen
- Umsiedlungsorte und ihre Geschichten
- Monuments des Tagebaus, alte und neue Industrieanlagen

**das interessiert, es soll und kann vermittelt werden,
dabei ist reizvoll: vieles ist da, es muss nur genutzt werden**

- Gruben, Um- und Neubauten
- Radwege, Knotenpunkte, Bahnhöfe
- Gastbetriebe, Freizeit- und Serviceangebote



Quelle: www.rheinisches-revier.de

Schlussfolgerungen für eine Themenradroute im Rheinischen Revier

das bedeutet

- **Route in guter Qualität definieren, sowohl als Mehrtages- als auch als Ganztagesprodukt**
- **zugänglich machen, ein-/anbinden an bestehende Netze, Radfernwege, Ballungsräume, Knotenpunkte**
- **Erlebnispunkte, Leuchtturmstandorte einbeziehen, Erlebnisse entwickeln, Geschichten erzählen**
- **Partner einbeziehen, Aktivitäten der Partner einbinden**
- **durchgängige Gestaltung, einzahlen auf Destination Rheinisches Revier**

→ **Diesen Leitsätzen folgt das aktuell erarbeitete Konzept der Themenradroute Rheinisches Revier. Der Entwurf wird am 30.9. vorgestellt und abgestimmt, nachfolgend veröffentlicht.**



Orte der Inszenierung

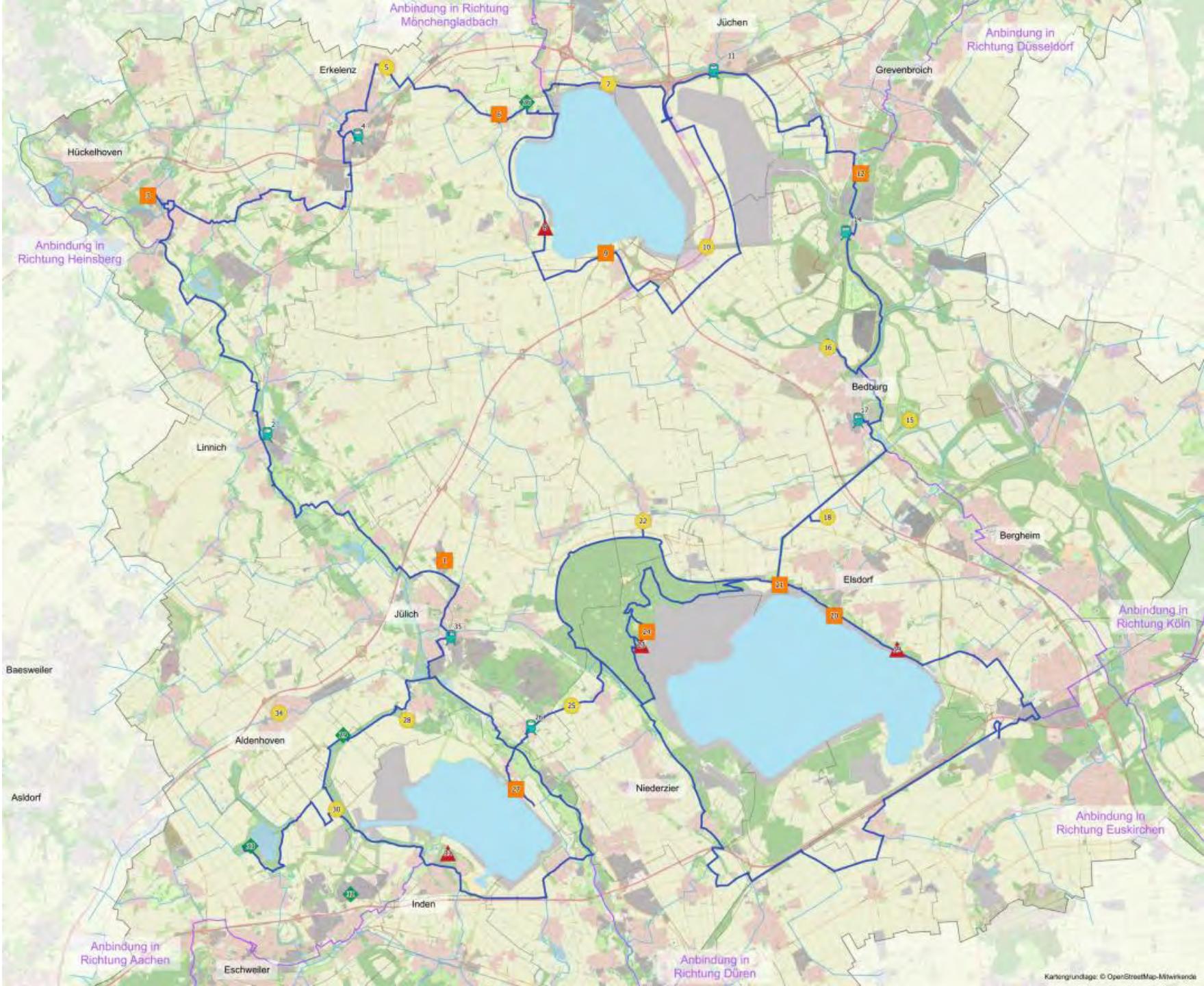
- ▲ interaktive Station mit digitalem und analogem Erlebnischarakter; betreuter Besucheranlaufpunkt (Größe nach Absprache)
- größere Erlebnis-Station mit Objektbezug am Wegesrand mit analogem Erlebnischarakter und digitaler Verlängerung (> 50 m²)
- kleinere Informationspunkte zur objektbezogenen Informationsvermittlung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

Streckenverlauf der Themenroute

- Routenführung 2027

Sonstiges

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



Vielen Dank!

*Dieses Dokument ist Teil der
Präsentation und ohne die mündliche
Erläuterung unvollständig*

www.bte-tourismus.de





Das landesweite Radvorrangnetz und der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes NRW

3. Radverkehrskonferenz Rheinisches Radverkehrsrevier
am 25.09.2025 in Erkelenz



Agenda

- Definition des landesweiten Radvorrangnetzes
- Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen
- Rahmenbedingungen für eine beschleunigte Umsetzung

Gesetzliche Grundlage: Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz

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



Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) des Landes NRW:

- §17: landesweites Radvorrangebnis mit für den Radverkehr besonders wichtigen, überörtlichen Verbindungen
 - überörtliche Radverkehrsnetze können in das Radvorrangebnis integriert werden
 - Finanzierung bzw. Förderung von Vorhaben durch das Land orientiert sich zukünftig vorrangig an der Einbindung in das Radvorrangebnis
 - Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen (RSV) werden in den Bedarfsplan aufgenommen (siehe §19)



Fachliche Grundlage: “Potenzialanalyse Radverkehr”

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



- System zentraler Orte mit den Verbindungsfunktionsstufen I, II und III
- Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz des LVM NRW
- Übernahme der Radverkehrsstärken aus dem Landesverkehrsmodell NRW

Stufe	Verbindung	Kriterien		Beschreibung
		Versorgung	Austausch	
0	kontinental	-	MR - MR	Verbindung zwischen Metropolregionen.
I	großräumig	OZ - MR	OZ - OZ	Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen oder zwischen Oberzentren.
II	überregional	MZ - OZ	MZ - MZ	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren oder zwischen Mittelzentren.
III	regional	GZ - MZ	GZ - GZ	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren oder zwischen Grundzentren.
IV	nahraumig	G - GZ	G - G	Verbindung von Gemeinden oder Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren oder Verbindung zwischen Gemeinden oder Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.
V	kleinräumig	Grst. - G	-	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden oder Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.

MR Metropolregion
OZ Oberzentrum
MZ Mittelzentrum
GZ Grundzentrum
G Gemeinde
Grst. Grundstück

Fachliche Grundlage: “Potenzialanalyse Radverkehr”

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



- System zentraler Orte mit den Verbindungsfunktionsstufen I, II und III
- Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz des LVM NRW
- Übernahme der Radverkehrsstärken aus dem Landesverkehrsmodell NRW

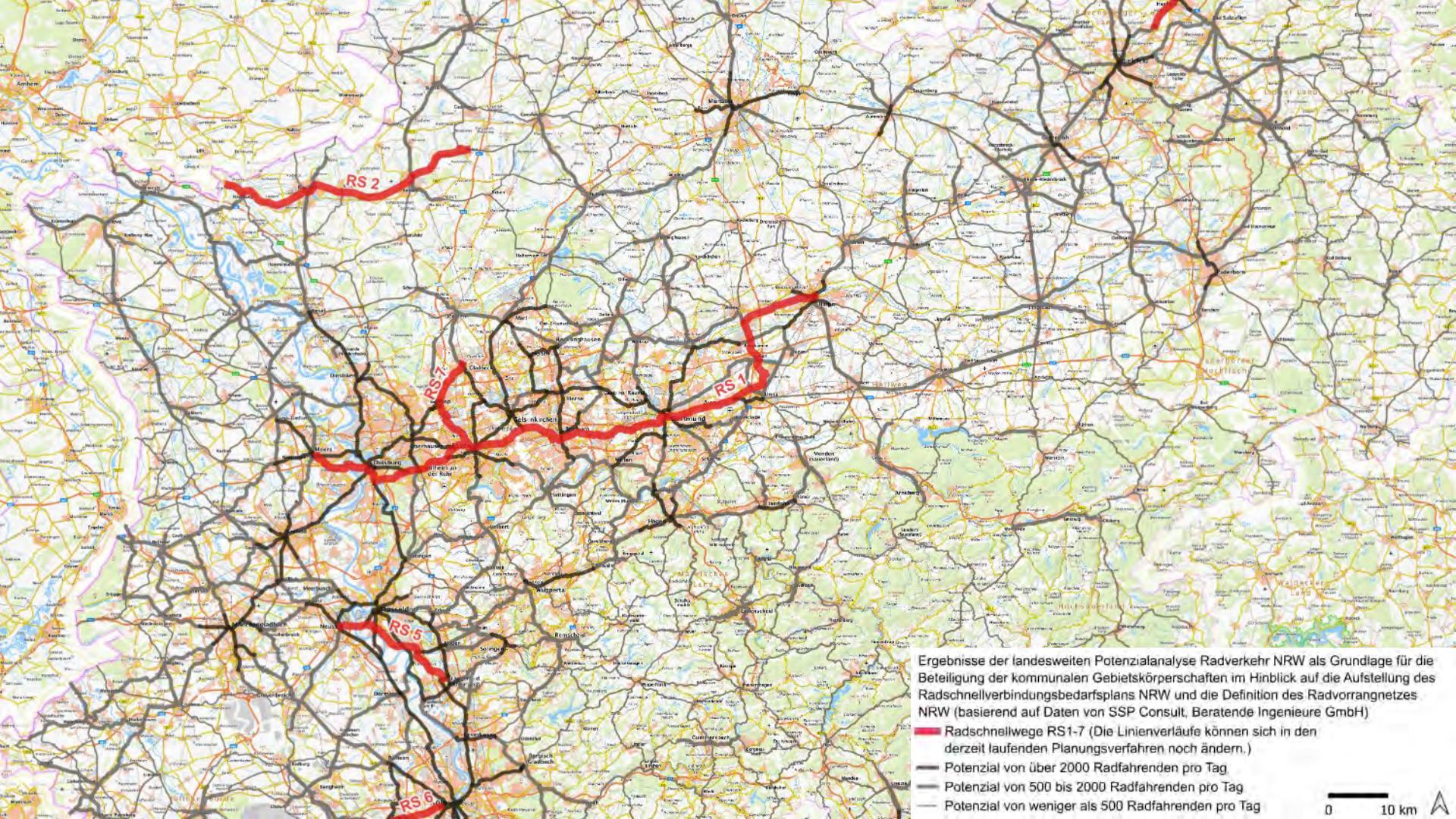


Ergebnis:

Erster Entwurf für ein Radvorrangnetz mit den drei Netzkategorien:

- Radschnellverbindungen
(Radverkehrsstärken > 2.000 Radfahrende)
- Radvorrangrouten
(Radverkehrsstärken > 500 Radfahrende)
- ERA*-Radwege
(Radverkehrsstärken < 500 Radfahrende)

* Empfehlungen für Radverkehrsanlagen



Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr NRW als Grundlage für die Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Aufstellung des Hochschnellverbindungsbedarfsplans NRW und die Definition des Radvorrangnetzes (RW (basiert auf Daten von SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH))

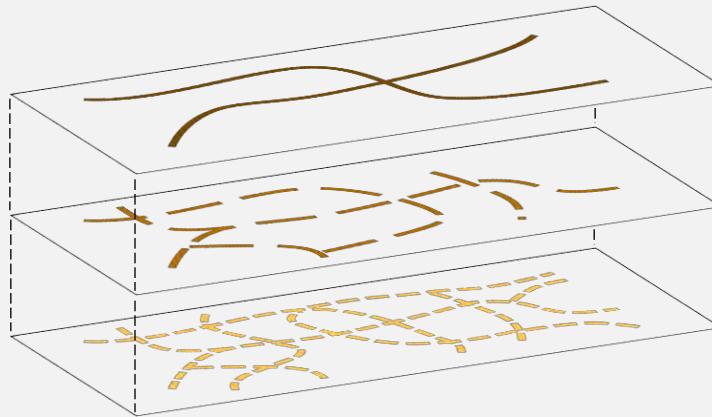
■ Radschnellwege RS1-7 (Die Linienerläufe können sich in den derzeit laufenden Planungsverfahren noch ändern.)

— Potenzial von über 2000 Radfahrenden pro Tag

— Potenzial von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag
Potenzial von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag

– Potenzial von weniger als 500 Radfahrenden pro Tag

Netzhierarchie



Landesweites Radvorrangnetz

Verbindungsfunktionsstufen I (großräumig), II (über-regional) und III (regional, nur Versorgungsfunktion)

Überörtliche Radverkehrsnetze

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

Lokale Radverkehrsnetze

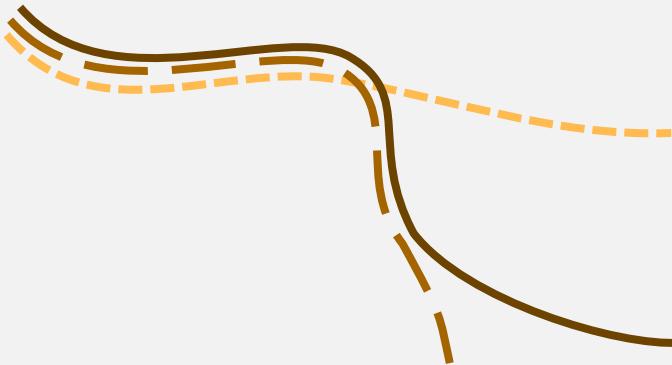
Verbindungsfunktionsstufe IV (nahräumig)

Das landesweite Radvorrangnetz ist die höchste von drei Ebenen in der Netzhierarchie des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen.

Die Ebene in der Netzhierarchie steht jedoch in keinem direkten Zusammenhang zum Ausbaustandard und zur Baulastträgerschaft!

Abstimmung zwischen den Netzebenen

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



Landesweites Radvorranetz

Überörtliche Radverkehrsnetze

Lokale Radverkehrsnetze

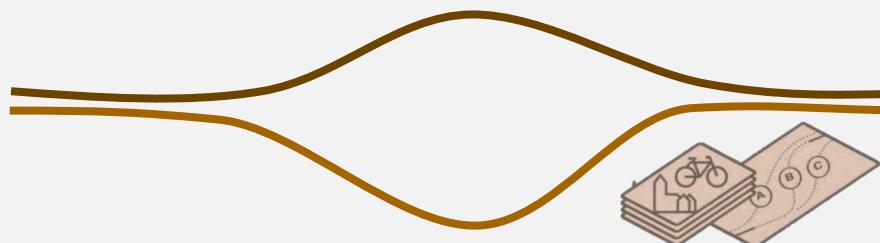
Die Netzplanung auf Landesebene erfolgt zu einem Zeitpunkt, zu dem bereits zahlreiche überörtliche und lokale Radverkehrsnetze existieren. Das Radvorranetz soll sich dort, wo dem keine fachlichen Gründe entgegenstehen, an die vorhandenen Radverkehrsnetze anpassen.
→ Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften

Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften

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



- Im Rahmen der Kommunalbeteiligung hatten diese die Möglichkeit, zu den aus der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr resultierenden Routenvorschlägen Stellung zu nehmen sowie alternative und/oder eigene Routen vorzuschlagen.
- Die Stellungnahmen der kommunalen Gebietskörperschaften zu den Routenvorschlägen aus der landesweiten Potenzialanalyse konnten auch mit Machbarkeitsstudien oder anderweitigen Planungen hinterlegt werden.



Routenvorschlag aus der
landesweiten Potenzialanalyse

Routenvorschlag aus der
Kommunalbeteiligung

Definition des landesweiten Radvorrangnetzes

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



Ein Gutachter wird:

- die Ergebnisse aus der Kommunalbeteiligung aufbereiten,
- einen Anforderungskatalog mit fachlichen Kriterien für die Aufnahme von Routen in das landesweite Radvorrangnetz definieren und anwenden sowie
- durch die Gegenüberstellung von Bestand und Ausbaubedarf einen Maßnahmenkatalog ableiten





Agenda

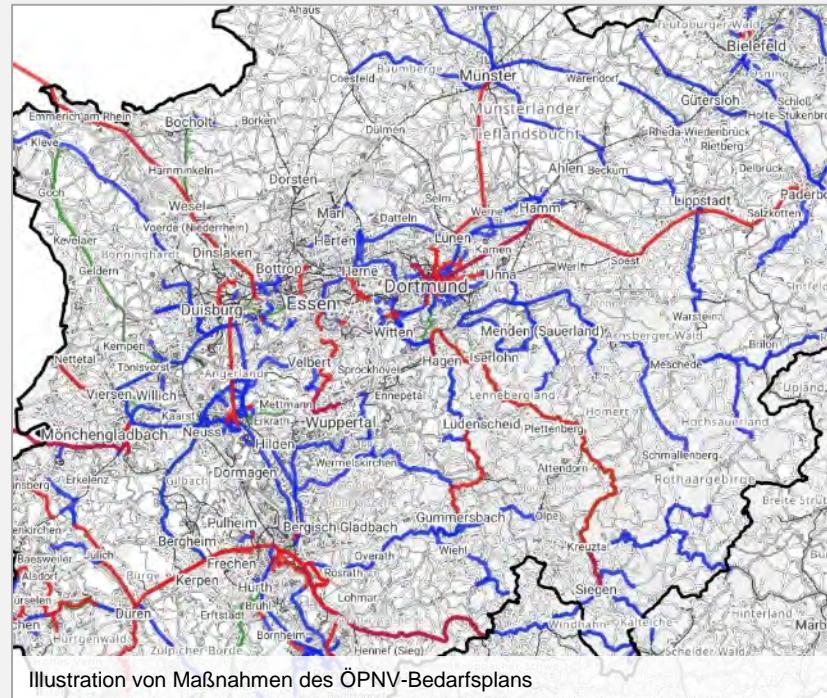
- Definition des landesweiten Radvorrangnetzes
- Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen
- Rahmenbedingungen für eine beschleunigte Umsetzung

Begriffsklärung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen

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



- **Langfristiges Planungsinstrument** mit Listen von priorisierten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen
- Für **ÖPNV und Landesstraßen** bestehen Bedarfspläne aus den Jahren 2006/2007
- Für **Radschnellverbindungen** des Landes wird nun **erstmalig** ein Bedarfsplan aufgestellt



Gesetzlicher Hintergrund des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen

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



§19 (1) Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)

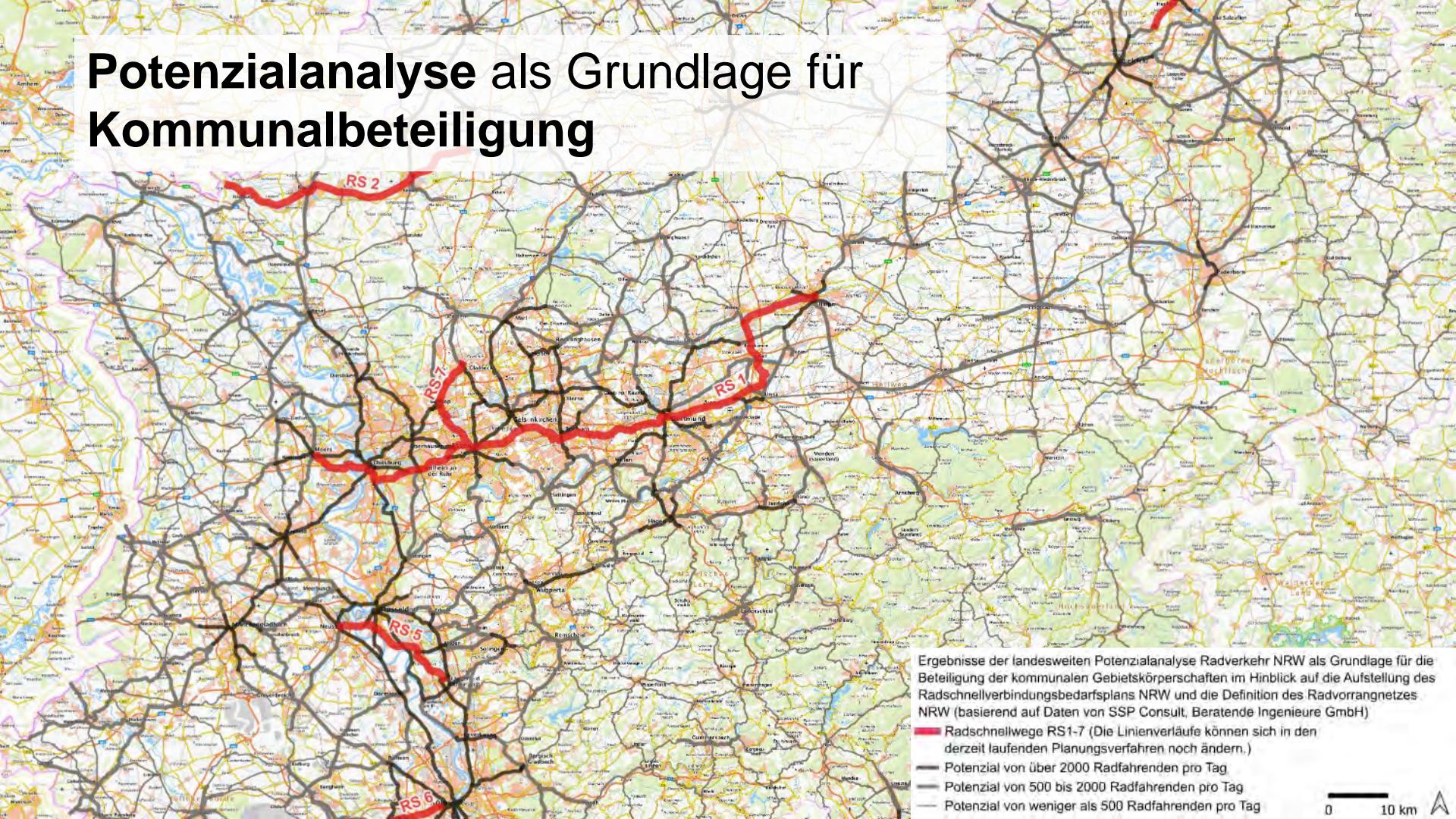
„Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt einen Bedarfsplan für den
Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender
Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen, [...], im
Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags.“

Aufstellungsprozess des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen

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



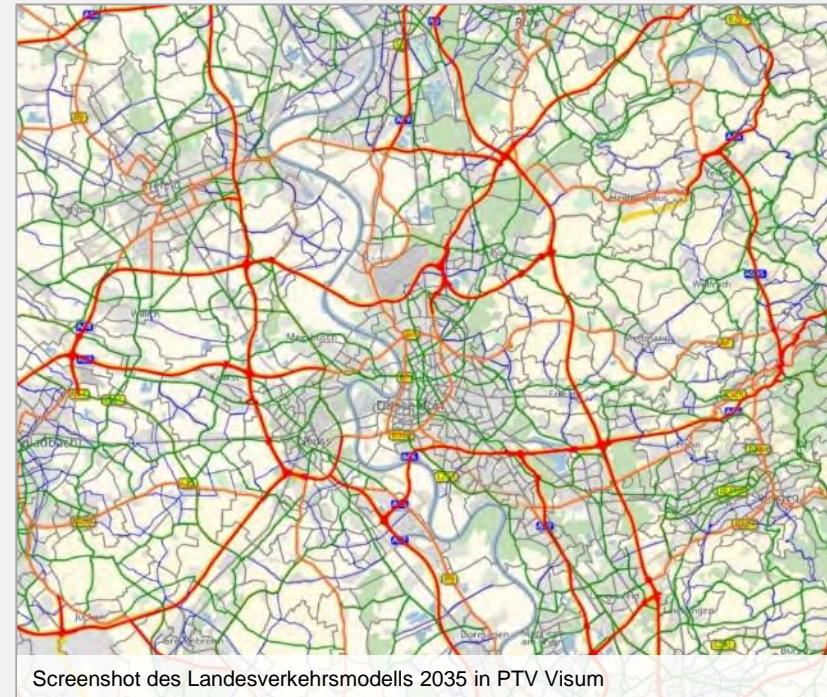
Potenzialanalyse als Grundlage für Kommunalbeteiligung



Bewertung auf Basis des Landesverkehrsmodells 2035

- Möglichst genaue Abbildung des **Verkehrsgeschehens in NRW**
- **Ermöglicht Abschätzung** zukünftiger Verkehrsflüsse
- **Fertigstellung** erfolgte Mitte 2024
- **Multimodales** Personenverkehrsmodell (Fuß, Rad, Straße, ÖPNV) für übergeordnete Landesverkehrsplanung

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



Screenshot des Landesverkehrsmodells 2035 in PTV Visum

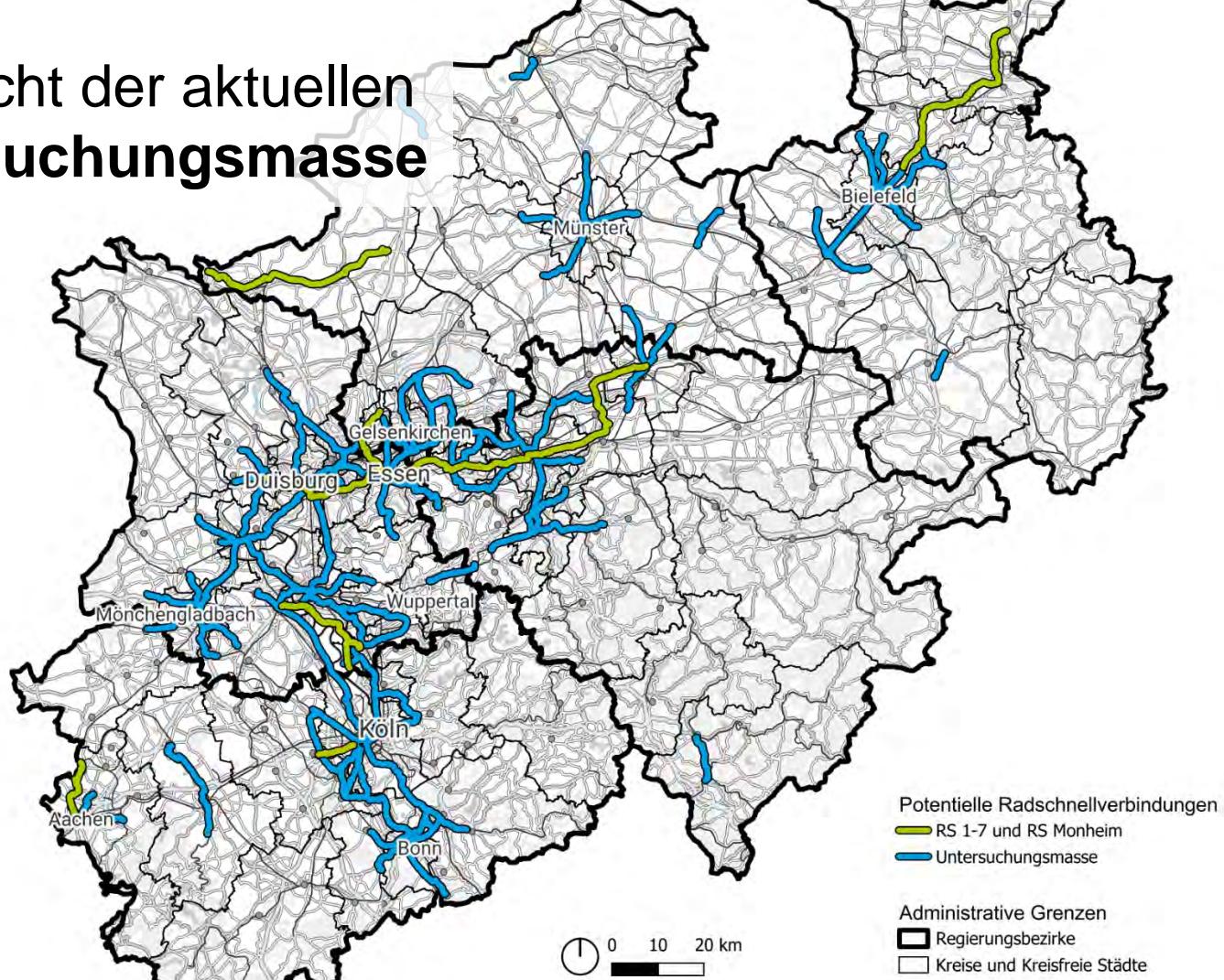
Übersicht der aktuellen Untersuchungs- bzw. Bewertungsmasse

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



- Untersuchungsmasse von **111 Maßnahmen**, auf Basis der Potenzialanalyse, der kommunalen Rückmeldungen und der Aufbereitung durch Ingenieurdienstleitende, mit:
 - Gesamtlänge von ca. 1.304 Kilometern
 - Durchschnittlicher Länge von ca. 12 Kilometern
 - Einzellängen zwischen ca. 3-25 Kilometern
- Nun schließt sich die Ermittlung der **verkehrlichen Wirkungen** und die Berechnung der jeweiligen **Nutzen-Kosten-Verhältnisse** an

Übersicht der aktuellen Untersuchungsmasse





Agenda

- Definition des landesweiten Radvorrangnetzes
- Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen
- Rahmenbedingungen für eine beschleunigte Umsetzung

Rahmenbedingungen für eine beschleunigte Umsetzung

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



- Turnusmäßige Sachstandsgespräche
- Netzwerk Radschnellverbindungen NRW
- Online-Sprechstunden des Netzwerks mit FAQ
- Überarbeitung des Leitfadens für Planung, Bau und Betrieb der Radschnellverbindungen des Landes
- Austausch mit der Deutschen Bahn zu übergeordneten Problemstellungen
- Online-Format „Auf den Punkt: Neue Wege, klare Regeln“
- Anpassung des Ausbaukonzepts

Ihr heutiger Referent



Herr Michael Eichelmann

michael.eichelmann@munv.nrw.de

Tel.: 0211-4566-150

Referat VI A 1 – Planung von Bundesfern- und Landesstraßen, einschl. begleitender Radwege sowie Radschnellverbindungen, Straßenbedarfspläne

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





**Rheinisches
Radverkehrs
Revier**

***Die schnelle Realisierung der
Radschnellverbindungen und
Radvorrangrouten im Rheinischen
Radverkehrsrevier und deren
Finanzierung***

*3 Jahreskonferenz
25. September 2025*



Dr. Ralf Kaulen



Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
 - a. Radvorrangrouten
 - I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung
 - III. Akteur
 - b. Radschnellverbindungen
 - I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung / Finanzierung
 - III. Akteur
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV
5. Wir müssen uns entscheiden!



2

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Aufgabenstellung

Ziel – Rheinisches Revier als Modellregion

- Deutsche Modellregion für nachhaltige Mobilität
- Systemische, standardisierte, stringente Umsetzung
- Zeithorizont 2040



3

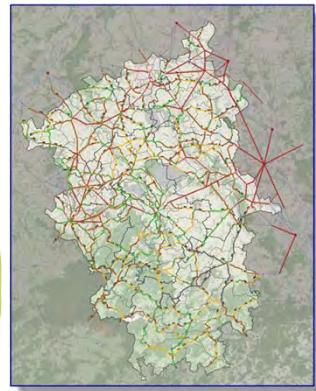
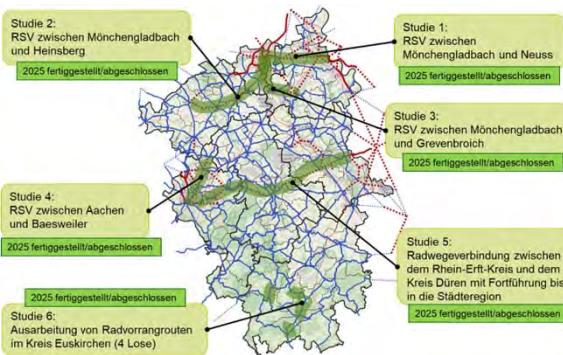
Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Arbeitsstand



Radschnellverbindungen
Technische Machbarkeitsstudien sind fertiggestellt.

Radvorragrouten
Maßnahmenplanung ist abgeschlossen.



4

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gliederung

1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
 - a. Radvorragrouten
 - I. Realisierung der Radvorragrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung
 - III. Akteur
 - b. Radschnellverbindungen
 - I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung / Finanzierung
 - III. Akteur
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV
5. Wir müssen uns entscheiden!



5

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Aufgabenstellungen

Zielsetzung:

- Vernetzung der Realisierung des Rheinischen Radverkehrsreviers mit den Arbeiten des Landes Nordrhein-Westfalen
 - Definition des landesweiten Radvorrangnetzes
 - Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen
- Stringente und fristgerechte Umsetzung des Rheinischen Radverkehrsreviers (2040)

Fragestellung:

- **Was ist zielführender: Das Rheinische Radverkehrsrevier auf Grundlage des landesweiten Radvorrangnetzes / Bedarfsplans für Radschnellverbindungen oder selbstständig umzusetzen?**



6

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gliederung

1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
 - a. Radvorrangrouten
 - I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung
 - III. Akteur
 - b. Radschnellverbindungen
 - I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung / Finanzierung
 - III. Akteur
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV
5. Wir müssen uns entscheiden!



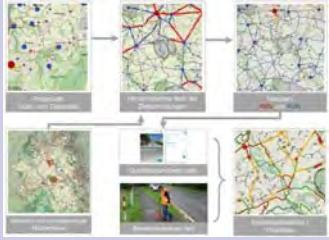
7

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Planung der Netze	
Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweites Radvorrangnetz
<p>Zielnetzplanung</p>  <p>Verbindungsfunktion II, III</p> 	<p>Zentrale Orte</p> <ul style="list-style-type: none"> System zentraler Orte mit den Verbindungsfunktionsstufen I, II und III Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz des LVM NRW Übernahme der Radverkehrsstärken aus dem Landesverkehrsmodell NRW <p>Ergebnis: Erster Entwurf für ein Radvorrangnetz mit den drei Netzkategorien:</p> <ul style="list-style-type: none"> Radschnellverbindungen (Radverkehrsstärken ~ 2.000 Radfahrende) Radvorrangrouten (Radverkehrsstärken ~ 500 Radfahrende) ERA-Radwege (Radverkehrsstärken ~ 500 Radfahrende) <p>Verbindungsfunktion I, II, III</p> 
	<p>8 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier</p> 

Unterschiedliche Planungssystematik und Netzdichte	
Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweites Radvorrangnetz
<ul style="list-style-type: none"> Methodik <ul style="list-style-type: none"> Zielnetzplanung Netzdichte: <i>Regionalnetz</i>, d.h. <ul style="list-style-type: none"> < Landesnetz > Kreisnetz Verbindungsfunktion IR / AR III <p>➔ Netz ist dichter als Landesnetz</p>	<ul style="list-style-type: none"> Methodik <ul style="list-style-type: none"> System zentraler Orte mit den Verbindungsfunktionsstufen I, II und III Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz des Landesverkehrsmodell NRW Übernahme der Radverkehrsstärken aus dem Landesverkehrsmodell NRW Netzdichte <ul style="list-style-type: none"> > <i>Regionalnetz</i> Verbindungsfunktion IR / AR I, II; III

Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
 - a. Radvorngrouten
 - I. Realisierung der Radvorngrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung
 - III. Akteur
 - b. Radschnellverbindungen
 - I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung / Finanzierung
 - III. Akteur
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV
5. Wir müssen uns entscheiden!



10 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Unterschiedliche Förderinhalte und Fördersätze

Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier

Gesamtes politisch beschlossenen Netz
des Rheinischen Radverkehrsrevier



Fördersatz: Sonderbudget
Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen
(90 % - 97,5 % Förderung)

Landesweites Radvorranetz

Nach Abschluss der Planung:
Prioritäre Förderung Landesweites
Radvorranetz



Förderprogramme des Landes NRW
(aktuell FöRi-Nah: 75 % für investive
Maßnahmen und 50 % für nichtinvestive
Maßnahmen)



11 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
 - a. Radvorrangrouten
 - I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung
 - III. Akteur
 - b. Radschnellverbindungen
 - I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung / Finanzierung
 - III. Akteur
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV
5. Wir müssen uns entscheiden!



12 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Aktuelle Akteursebene

Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweites Radvorrangnetz
<ul style="list-style-type: none">• Kommune	<ul style="list-style-type: none">• Landesbetrieb Straßenbau NRW• Kommune



13 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
 - a. Radvorrangrouten
 - I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung
 - III. Akteur
 - b. Radschnellverbindungen
 - I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung / Finanzierung
 - III. Akteur
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV
5. Wir müssen uns entscheiden!



14 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Unterschiedliche Planungssystematik der Netze

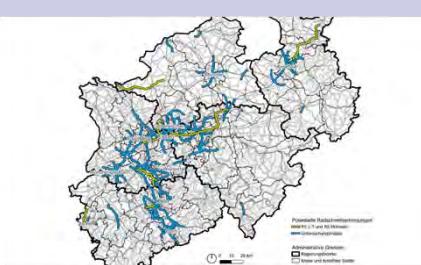
Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier

- Netzplanung Rheinisches Radverkehrsrevier
- Analyse Verkehrsaustausch kleinteiliger Verkehrszellen im Rheinischen Revier: Definition der Strecken > 2.000 Radf./d
- ➔ Netz ist dichter als Landes-RSV



Landesweiter Bedarfsplan für Radschnellverbindungen

- Basis: Landesweites Radvorrangnetz
- Regionale Verbindungsfunction (> Mittelzentrum – Grundzentrum) +
- Distanz < 20 km +
- Landesverkehrsmodell 2035: Definition der Strecken > 2.000 Radf./d



15 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

<i>Beginn der Umsetzung</i>	
Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweiter Bedarfsplan für Radschnellverbindungen
 <ul style="list-style-type: none">• Auf Teilabschnitten: Sofort (z.B. Realisierung einer Fahrradstraße)• Auf Teilabschnitten: vertiefte Planungen / Abstimmung wie z.B. UVP notwendig	 <p>Nach Beschluss des Bedarfsplans:</p> <ul style="list-style-type: none">• Prioritätensetzung• Planungsauftrag an Straßen.NRW• Umsetzung aller Planungsphasen inklusive UVP für die gesamte Strecke einer RSV



16 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



<i>Gliederung</i>	
<ol style="list-style-type: none">1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler<ol style="list-style-type: none">a. Radvorrangrouten<ol style="list-style-type: none">I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen RadverkehrsrevierII. FörderungIII. Akteurb. Radschnellverbindungen<ol style="list-style-type: none">I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen RadverkehrsrevierII. Förderung / FinanzierungIII. Akteur3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV	



17 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Förderung / Finanzierung	
Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweiter Bedarfsplan für Radschnellverbindungen
<ul style="list-style-type: none">• Förderinhalt: Alle Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier mit Potentialen > 2.000 Radf./d• Förderzeitraum: jetzt - 2038• Fördersatz: Sonderbudget Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen (90 % - 97,5 % Förderung)	<ul style="list-style-type: none">• Arbeitsgrundlage: Bedarfsplans für Radschnellverbindungen• Realisierung durch das Land NRW nach Abschluss aller Gesetzgebungs- und Planungsverfahren• Definition einer landesweiten Prioritätensetzung• 100 % Finanzierung der Abschnitte in Baulast des Landes• Förderung für die Abschnitte in kommunaler Baulast (Ortsdurchfahrten von Kommunen > 80.000 EW entsprechend der Regelungen bei Bundes- und Landesstraßen)



18 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gliederung	
<ol style="list-style-type: none">1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler<ol style="list-style-type: none">a. Radvorrangrouten<ol style="list-style-type: none">I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen RadverkehrsrevierII. FörderungIII. Akteurb. Radschnellverbindungen<ol style="list-style-type: none">I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen RadverkehrsrevierII. Förderung / FinanzierungIII. Akteur3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV5. Wir müssen uns entscheiden!	



19 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Akteur	
Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweiter Bedarfsplan für Radschnellverbindungen
<ul style="list-style-type: none">• Kommune	<ul style="list-style-type: none">• Land Nordrhein-Westfalen / Landesbetrieb Straßenbau NRW• Kommune > 80.000 Einwohner

 20 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier 

Gliederung	
1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers	
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler	
a. Radvorrangrouten	
I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier	
II. Förderung	
III. Akteur	
b. Radschnellverbindungen	
I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier	
II. Förderung / Finanzierung	
III. Akteur	
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung	
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV	
5. Wir müssen uns entscheiden!	

 21 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier 

Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gegenüberstellung der Realisierungsprozesse: Radvorrangrouten		
	Rheinisches Radverkehrsrevier	Land Nordrhein-Westfalen
Radverkehrsnetz	Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweites Radvorrangnetz
Verbindungsfunktionsstufen gemäß RIN	III (regional, Versorgungsfunktion) → höhere Netzdichte	I (großräumig), II (über-regional) und III (regional, nur Versorgungsfunktion)
Realisierungsmöglichkeit	sofort	nach Abschluss der Planung / Politischen Beschlussfassung
Fördersätze	Sonderbudget Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen (90 % - bis 97,5 % Förderung)	Förderprogramme des Landes NRW (aktuell FöRi-Nah: 75 % für investive Maßnahmen und 50 % für nichtinvestive Maßnahmen)
Förderzeitraum	Heute bis 2038	Nach politischer Beschlussfassung
Förderinhalt	Beschlossener Netzplanung Rheinisches Radverkehrsrevier	Teilnetz des Rheinisches Radverkehrsrevier
Akteur	Kommune	Landesbetrieb Straßenbau NRW / Kommune



23 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gegenüberstellung der Realisierungsprozesse: Radschnellverbindungen		
	Rheinisches Radverkehrsrevier	Land Nordrhein-Westfalen
Netzelemente	Radschnellverbindungen des Rheinisches Radverkehrsrevier	Bedarfsplans für Radschnellverbindungen
Grundlage • Streckenverlauf • Potentialermittlung > 2.000 Radf./d	<ul style="list-style-type: none"> Netzplanung Rheinisches Radverkehrsrevier Analyse Verkehrsaustausch kleinteiliger Verkehrszellen im Rheinischen Revier 	<ul style="list-style-type: none"> Landesweites Radvorrangnetz Regionale Verbindungsfunktion (> Mittelzentrum – Grundzentrum) Distanz < 20 km Landesverkehrsmodell 2035
Realisierungsmöglichkeit	sofort	<ul style="list-style-type: none"> nach Abschluss des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen Erteilung eines Planungsauftrags des MUNV an Straßen.NRW Bereitstellung der finanziellen und personellen Ressourcen
Förderung / Finanzierung	Sonderbudget Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen (90 % bis 97,5 % Förderung)	<ul style="list-style-type: none"> Eigenmittel des Landes Nordrhein-Westfalen Förderung für die Abschnitte in kommunaler Baulast (Ortsdurchfahrten von Kommunen > 80.000 EW entsprechend der Regelungen bei Bundes- und Landesstraßen)



25 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gegenüberstellung der Realisierungsprozesse: Radschnellverbindungen		
	Rheinisches Radverkehrsrevier	Land Nordrhein-Westfalen
Förderzeitraum	Heute bis 2038	Nach Abschluss des gesamten Prozesses
Förderinhalt	Alle RSV mit Potentialen > 2.000 Radf./d	RSV des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen
Akteur	Kommune	Land NRW Kommunen > 80.000 EW

 27 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier 

Resümee - Prozessbeschleunigung		
<p>Im Rahmen der Realisierung des Rheinischen Radverkehrsrevier mittels Sonderbudget Strukturstärkungsgesetz</p> <ul style="list-style-type: none">• können die Arbeiten sofort umgesetzt werden,• sind schlanke und schnelle Prozesse möglich,• sind alle Radvorrangrouten förderfähig,• sind alle Radschnellverbindungen förderfähig,• erfolgt eine 90 - 97,5 %ige Förderung (ansonsten Finanzierung),• ist eine fristgerechte Realisierung bis zum Jahr 2040 möglich.		
<p>Empfehlung:</p> <ul style="list-style-type: none">• Realisierung der Radschnellverbindung als „Radschnellverbindung der Kommune“• Realisierung der Radvorrangrouten durch Kommune		
 28 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier		

Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
 - a. Radvorrangrouten
 - I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung
 - III. Akteur
 - b. Radschnellverbindungen
 - I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung / Finanzierung
 - III. Akteur
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV
5. Wir müssen uns entscheiden!



29 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

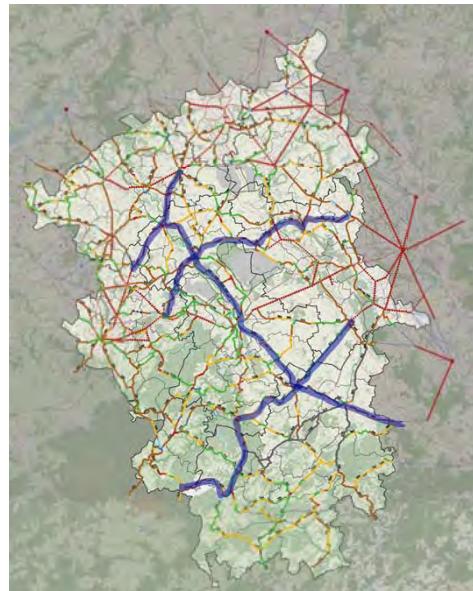


Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV

Radvorrangrouten

Zielsetzung:

- Definition von kommunalübergreifenden Projekten und deren Realisierungszeiträumen
- Sicherstellung der Finanzierung



30 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV

Radvorrangrouten

- Fertigung eines Entwurfs zur Prioritätensetzung / Realisierungsstrategie
- Kreisweite Feinjustierung des Entwurfs der Prioritätensetzung
- Durchführung von kreisweiten Workshops zur Erarbeitung der Realisierungsstrategie
 - Definition der Teilstücke,
 - Definition der inhaltlichen Arbeitsschritte pro Teilstück,
 - Projekträger,
 - Kooperationsvereinbarung,
- Moderation des Realisierungsprozess
- Sicherstellung der Förderung



31 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV

Radschnellverbindungen:

- Moderation des Realisierungsprozess
- Pro Radschnellverbindung: Individuelle Erarbeitung einer Realisierungsstrategie mit den Baulastträgern
 - Definition der inhaltlichen Arbeitsschritte pro Teilstück,
 - Projekträger,
 - Kooperationsvereinbarung,
- Sicherstellung der Förderung



32 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gliederung

1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers
2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
 - a. Radvorrangrouten
 - I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung
 - III. Akteur
 - b. Radschnellverbindungen
 - I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
 - II. Förderung / Finanzierung
 - III. Akteur
3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV
5. Wir müssen uns entscheiden!



Teilen Sie die Ziele?



Deutsche Modellregion für nachhaltige Mobilität

Es soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modal Split der Wege erreicht werden. Beim Fahrrad handelt es sich um ein umwelt- und klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das zudem einen Beitrag zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung leistet. Es fügt sich dabei in ein leistungsstarkes Mobilitätssystem ein, in dem sämtliche Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen Stärken vertreten sind.



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



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

... es wird kein Home Run ☺

Radwegestreit überschattet Wahl

Im Schlussspurt zu den Kommunalwahlen in NRW am 14. September zeigt sich: Der Verkehr wird zu einem der wichtigsten Themen, auch in Aachen. Droht ein Kulturmampf?

VON REINHARD KÖNIGLEWISKY

DÜSSELDORF Der närrische Tag der Kommunalwahl in NRW am 14. September kommt, dieses deutlich wird, dass der Streit über das Tempo beim Radwegausbau in den Vordergrund rückt. Doch bei den Abstimmungen in - auch bei den Achern. Natürlich spielt die Diskussion um weitere Radwege eine große Rolle in den kleinen Kommunen, weil sie mit dem entsprechenden Verkehrswert zu vorliegenden Forderungen, sagt Thomas Kullen, stellvertretender Präsident des NRW-Stadtverbandes und Oberbürgermeister von Essen (CDU). „Wir sind hier aber, Erschließungen: den Straßenverkehr wollen wiederum viele auch nicht.“

Der Ausbau der Radwege kommt insgesamt heranträchtig nur schleppend voran. In Aachen und Limbach, NRW-Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-clubs (ADFC). Es sei zwar an begüllten, wenn auch nicht an vielen Stellen, Radwege mit „Zweiradverkehr“ präpariert, doch es müssen mehr gefahndet werden. „Lang ADFC-Fahrradmarken“ bilden sich doch von vier der fünf Städte im Landkreis Aachen. Von allen fehlt „dramatisch“, vom Anteilswert geringe Radwege und sichere Wegeführungen für Radfahrerinnen und Radfahrer, in Kreuzungen und an Ampeln, die man braucht mehr Tempo machen.“

nung und Rau von Radverkehr sowie eine klare Priorisierung innerhalb der Verwaltungen zugunsten des Radverkehrs.



Viele neue Radwege in Aachen sind teils umstritten

die sich gegen zu starke Restriktionen für Autos einsetzt. In Wuppertal verzehrt das schwarzo-grüne Bündnis im Stadtrat auch an der Verkehrspolitik. Ob Uwe Schneidewind (Grüne) tritt als Frust nach der Wieslerwaldau an und meint, die Stadt befände sich in einem „ausdauernden Kulturmampf“ wegen der Verkehrsinfrastruktur

Kein Wunder, dass Christof Stieglitz, Sprecher der FDP im Landtag, glaubt, Stimmen durch Kritik an zu autonome politische Gewinne zu können. Verkehrsministerpräsidenten schätzen die Vorteile des Ausbaus und überzeugende Alternativen für den bestehenden Verkehr haben in den letzten Jahren Rückbläue verpasst. Vielleicht, wie in Südtirol, Anderer wiederum, wie in Frankreich, fordern innerstädtische Verkehrspläne von Parkplätzen, pop-up-Bahnhöfen und Umlaufspuren deshalb wichtige Themen in den Wahlkämpfen.

Die Befürworter der Radwege, Kritische (Grüne) meinten, die Debatte über die Radwege spielt eine große Rolle. Beim Bau von Radwegen seien immer viele Interessen zu verhandeln, bevor es liegen kann. Radwege sind kein Ziel, sondern ein Mittel, vereinfacht: bis 2030 immer statt 300 Kilometer neue Radwege in NRW bauen zu lassen. Ende 2024 seien es 431 Kilometer gewesen. Der Düsslmmer (Grüne) geht davon aus, dass es 2030 1.000 Kilometer durchgängige Radwege geben wird, wie im kleinen Kompassen: „Meinung

STADT- UND VERKEHRS- PLANUNGSBÜRO KAULEN

The logo for SVK, featuring a stylized city skyline above the letters 'SVK'.



Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

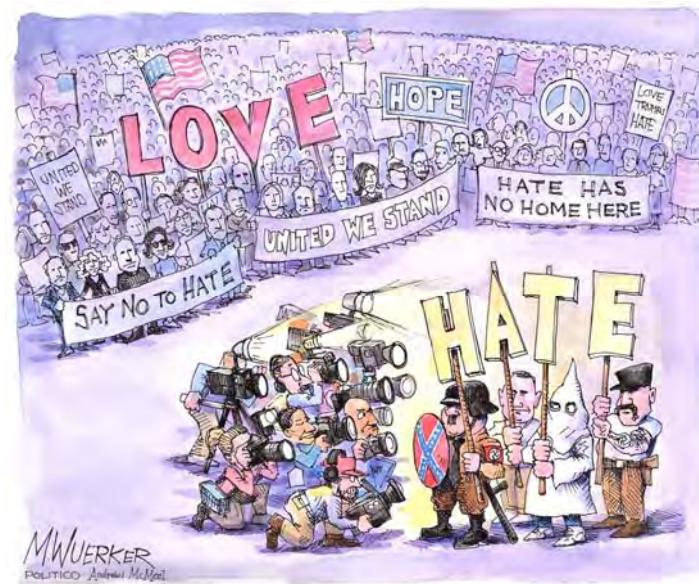
Mit allen Zielgruppen in zielgruppenspezifischen Formaten kommunizieren



39 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

LANDPOLIZEI
GARZWEILER
T 02151 854111

Sag der Mehrheit, dass Sie die Mehrheit ist!



40 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

LANDPOLIZEI
GARZWEILER
T 02151 854111

Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**
www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de
Tel.: 0241/33 44 4 Fax: 0241/33 44 5
Deliusstraße 2 D-52064 Aachen



**Rheinisches
Radverkehrs
Revier**



41 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





Rheinisches
Radverkehrs
Revier

Unterstützung und Serviceleistungen
des Zweckverbands LANDFOLGE
Garzweiler

www.radverkehrsrevier.de



Förderbedingungen der Landesrahmenrichtlinie

Förderfähig sind

- Unrentierliche Ausgaben für Investitionen
- In Zusammenhang mit der Hauptmaßnahme: Ausgaben für Planung, Beratung und Projektsteuerung einschl. vorbereitender Machbarkeitsstudien

Förderquote:

- Grundsätzlich bis 90 %
- 90 – 100 % bei Gemeinden oder Gemeindeverbänden je nach Haushaltslage und Arbeitslosenquote

Verfahren der Förderantragsstellung



Projektidee / Projektskizze / Antragsentwurf

Landfolge Garzweiler (Koordinierung)
Prüfung, Einordnung, Hinweise

Antrag

Bezirksregierung Köln

Dezernat 25 ← → Dezernat 37

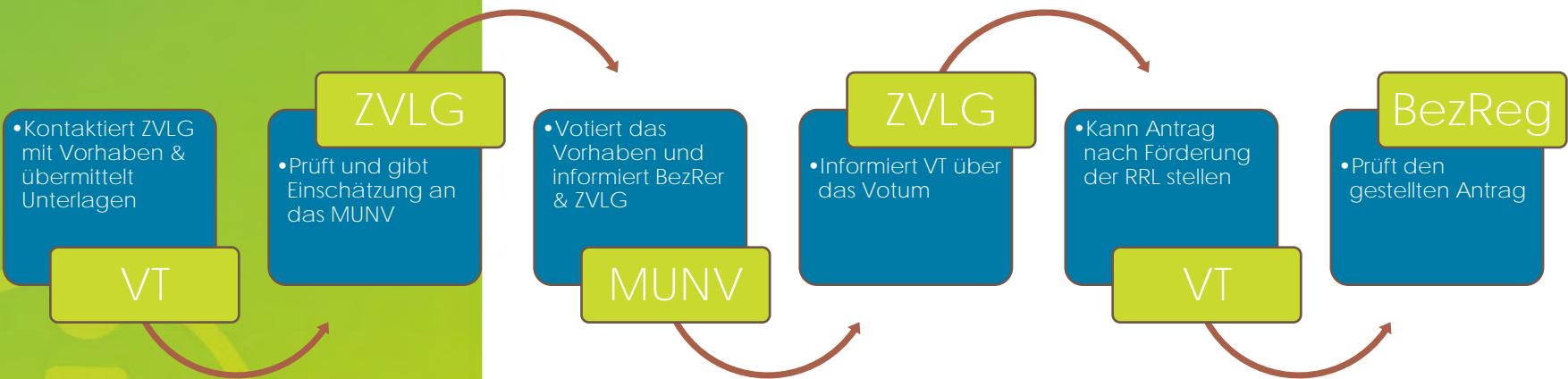


Vorgehen

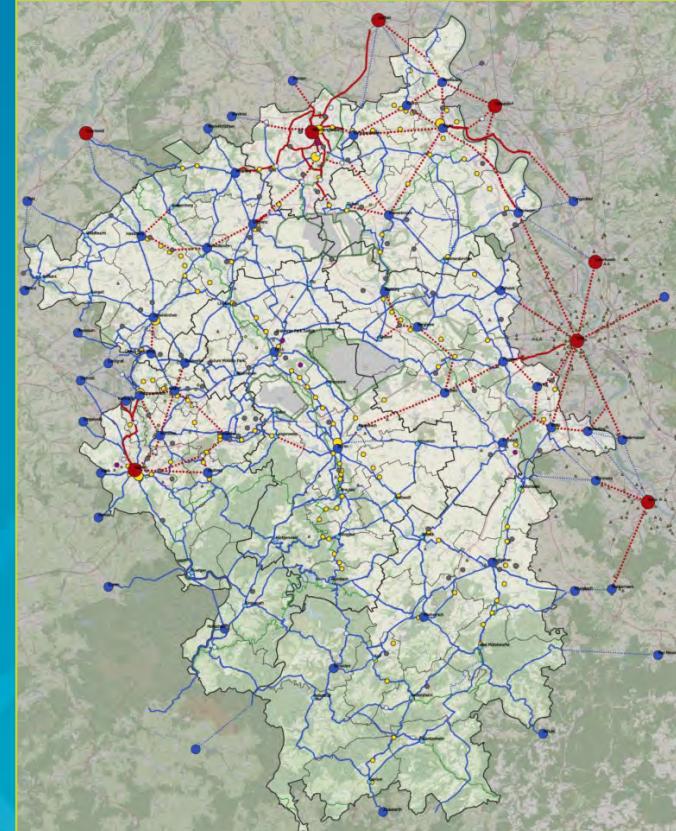
Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

- Koordinierungsstelle zur geordneten Umsetzung des Rheinischen Radverkehrsrevier
- Einordnung und Prüfung der Radverkehrsvorhaben innerhalb des Radverkehrsrevier
- Einschätzung und Votum zum Vorhaben in Abstimmung mit dem MUNV
- Übermittlung des Votums an BezReg Köln
- Antrag auf Fördermittel durch VT

Vorgehen



Prüfung des Vorhabens



Prüfung ob Vorhaben innerhalb der Netzkulisse liegt

- RSV und RVR innerhalb des Netzplans ✓
 - Leitprojekt ✓
- Strukturwandelmittel können beantragt werden

Weitere (lokale) Projekte

- Keine weiteren Mittel aus Förderprogrammen zur Verfügung ✓
 - Einzahlen auf das Netz des Radverkehrsreviers ✓
- Strukturwandelmittel können beantragt werden

Beispiele bereits positiv votierter Vorhaben

Übach-Palenberg: Ersatzneubau der RGW-Brücken Südliche Wurmbrücke und Übachbrücke in Übach-Palenberg

Hückelhoven: Beleuchtung Bahntrassenradweg

Rhein-Kreis Neuss / Rhein-Erft-Kreis: Knotenpunkttafeln

Kreis Heinsberg: Radwegeneubau entlang Kreisstraße

Kontakt zum ZVLG



Jonas Laub

Projektmanager

📞 02164 70366-22

✉️ jonas.laub@landfolge.de



Rheinisches
Radverkehrs
Revier

Vielen Dank!