

# 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



### Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetze 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



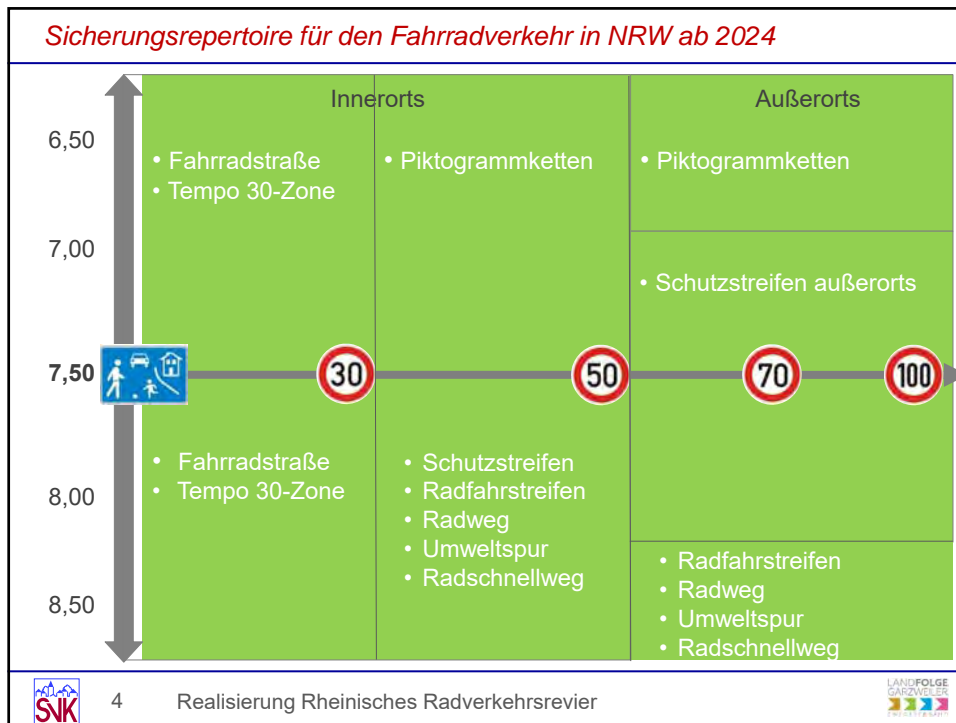
### 2. Jahreskonferenz Rheinisches Revier 2024



3

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





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

**Kabinett beschließt Änderungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung**

Wissing: Wichtiger Meilenstein für zeitgemäßes und unbürokratisches Straßenverkehrsrecht erreicht

28.01.2025  
Mobilität

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

5 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

### Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetze 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



Landes-  
betrieb  
Straßen-  
bau  
NRW

Stadt  
Mönchen-  
gladbach

Städte-  
region  
Aachen

Kreis  
Heins-  
berg

Kreis  
Düren

Kreis  
Euskir-  
chen

Rhein-  
Kreis-  
Neuss

Rhein-  
Erf-  
Kreis

ADFC  
VM  
NRW

Tourismus

Machbarkeits-  
studien mit  
externen  
Büros

Aachen,  
Alsdorf,  
Baesweiler,  
Würselen  
Eschweiler,  
Stolberg

Herzogen-  
rath,  
Monschau,  
Roetgen,  
Simmerath,

Erkelenz  
Heinsberg,  
Hückelhoven

Übach-  
Palenberg,  
Gellen-  
kirchen,  
Wassenberg,  
Wegberg,  
Gangelt,  
Selfkant,  
Waldfeucht

Düren,  
Inden,  
Langerwehe,  
Merzenich,

Niederzier,  
Nörvenich,  
Vettweis,  
Heimbach,  
Jülich, Tiltz,  
Linnich,  
Nideggen,  
Aldenhoven,  
Hürtgenwald  
Kreuzau

Kall,  
Nettersheim,

Bad  
Münsterifel,  
Euskirchen,  
Mechernich,  
Schleiden,  
Zülpich,  
Blankenheim  
Dahlem,  
Hellenenthal,  
Weilerswist

Greven-  
broich,  
Jüchen,  
Kaarst,  
Korschen-  
broich,  
Neuss,

Meerbusch,  
Rommers-  
kirchen,  
Dormagen

Kerpen,  
Frechen,

Bedburg,  
Bergheim,  
Brühl,  
Elsdorf,  
Ertstadt,  
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

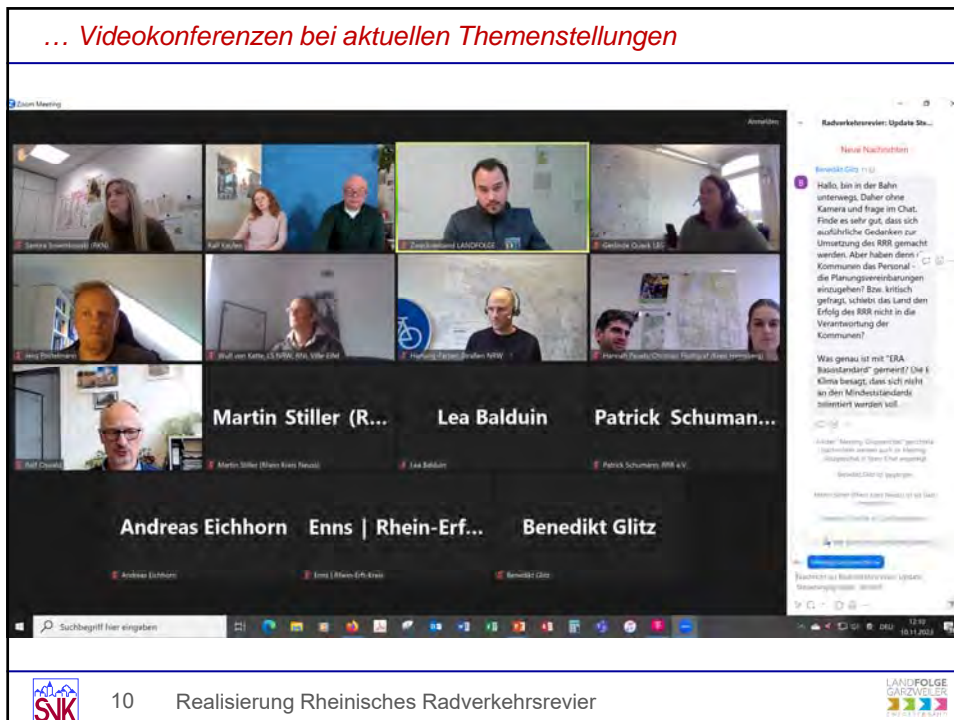
Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



# Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

## ... Videokonferenzen bei aktuellen Themenstellungen



The screenshot shows a Zoom meeting in progress. The main window displays a grid of video feeds for participants. At the bottom, names are listed: Martin Stiller (R...), Lea Balduin, Patrick Schuman..., Andreas Eichhorn, Enns | Rhein-Erf..., and Benedikt Glitz. On the right, a chat window is open with a message from Benedikt Glitz: "Hallo, bin in der Bahn unterwegs. Daher ohne Kamera und frage im Chat. Finde es sehr gut, dass sich ausführliche Gedanken zur Umsetzung des RRR gemacht werden. Aber haben denn Kommunen das Personal, die Planungsvereinbarungen einzuheben? Bzw. kritisch gefügt, scheint das Land den Erfolg des RRR nicht in der Verantwortung der Kommunen? Was genau ist mit 'ERA-Maßnahmen' gemeint? Die 6 Klima besagt, dass sich nicht an den Mindeststandards orientiert werden soll." The bottom of the screen shows a Windows taskbar with various icons and the system clock at 12:49 on 10.11.2023.

10 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

## Projektgruppen innerhalb der Landkreise / kreisfreien Städte



The photograph shows a meeting room with a brick wall and large windows. Several people are seated around long tables, engaged in discussion. There are whiteboards and papers on the tables. The room is well-lit with overhead lights.

11 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

# 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



STADT- UND VERKEHRS-  
PLANUNGSBÜRO KAULEN



13

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!



14 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

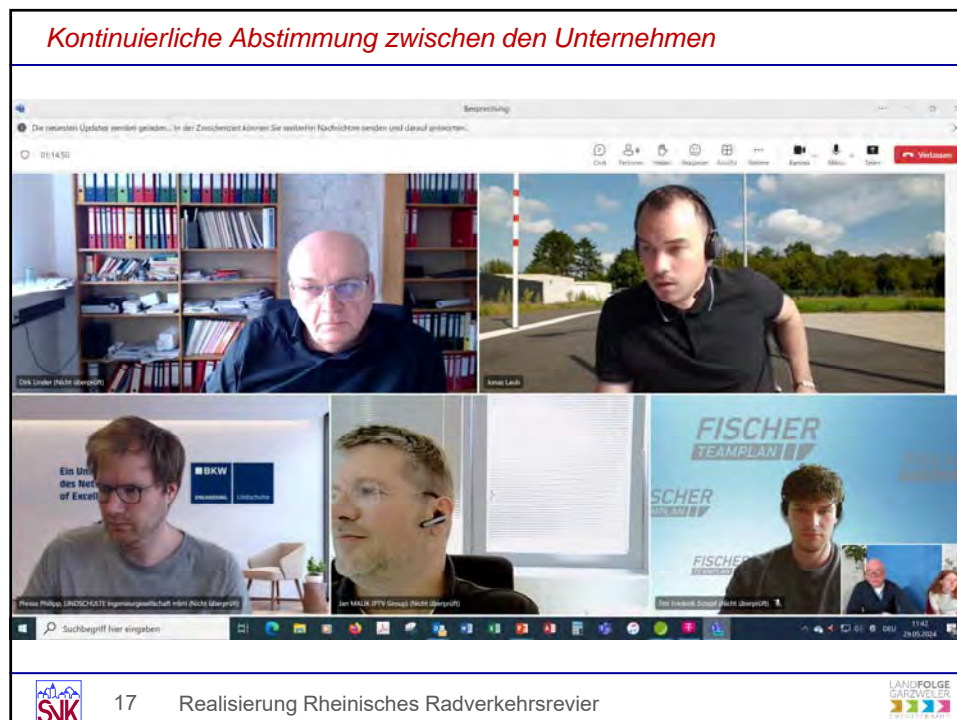
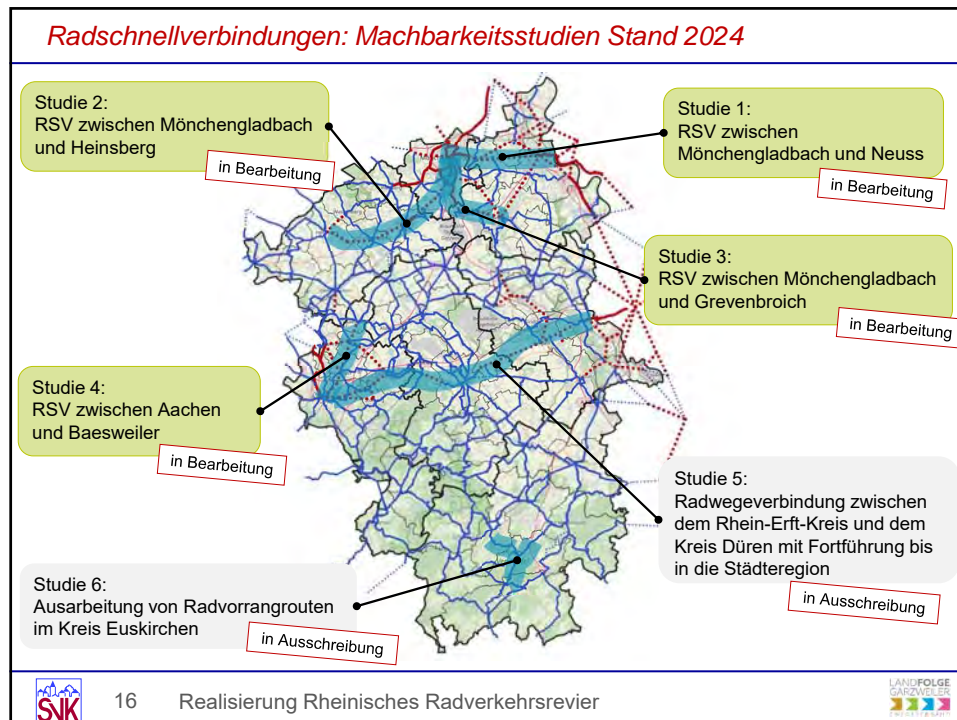


### Radschnellverbindung



15 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

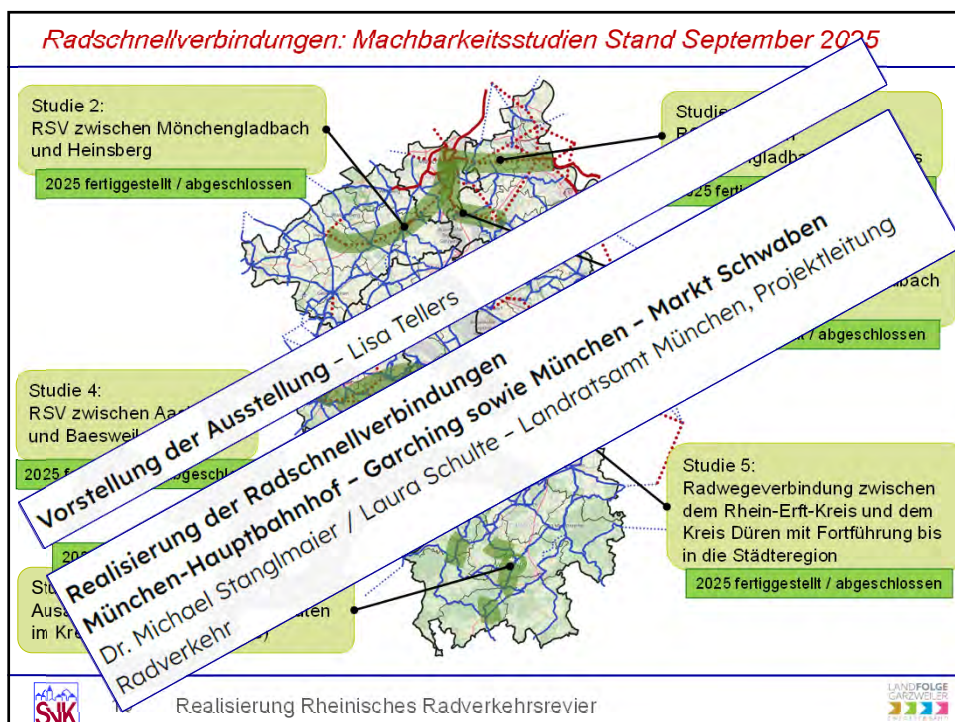




**einheitlicher Bewertungsstandard**

Bewertungskriterien	Gesamtgewichtung	Teilgewichtung
<b>Raumstrukturelle Wirkungen</b>	<b>2/3</b>	<b>15%</b>
Netzzusammenhang / Quell- und Zielpunkte		5%
Städtebauliche Qualitäten / Erlebbarkeit / Gender-Aspekte		5%
erforderlicher Flächenerwerb		5%
<b>Verkehrliche Beurteilung</b>		<b>30%</b>
Zusammenspiel mit dem fließenden Verkehr / landwirt. Verkehr		10%
Zusammenspiel mit dem ruhenden Kfz-Verkehr		10%
Zusammenspiel mit dem ÖPNV / Bahnverkehr		10%
<b>Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung</b>		<b>40%</b>
Einhaltung Standards (Führungsform, Dimensionierung, Knotenpunkte, Topografie, etc.)		25%
Länge / Direktheit		15%
<b>Umweltverträglichkeit</b>	<b>1/3</b>	<b>15%</b>
Betroffenheit ökologischer Belange / Natur- und Landschaftschutz		15%
<b>Wirtschaftlichkeit</b>	<b>1/3</b>	
Investitionskosten		

SVK 18 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier LANDFOLGE GARZWÄLER





### Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetze 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!



20

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier











### Hochwertiger Radtourismus im Rheinischen Radverkehrsrevier?!



21

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



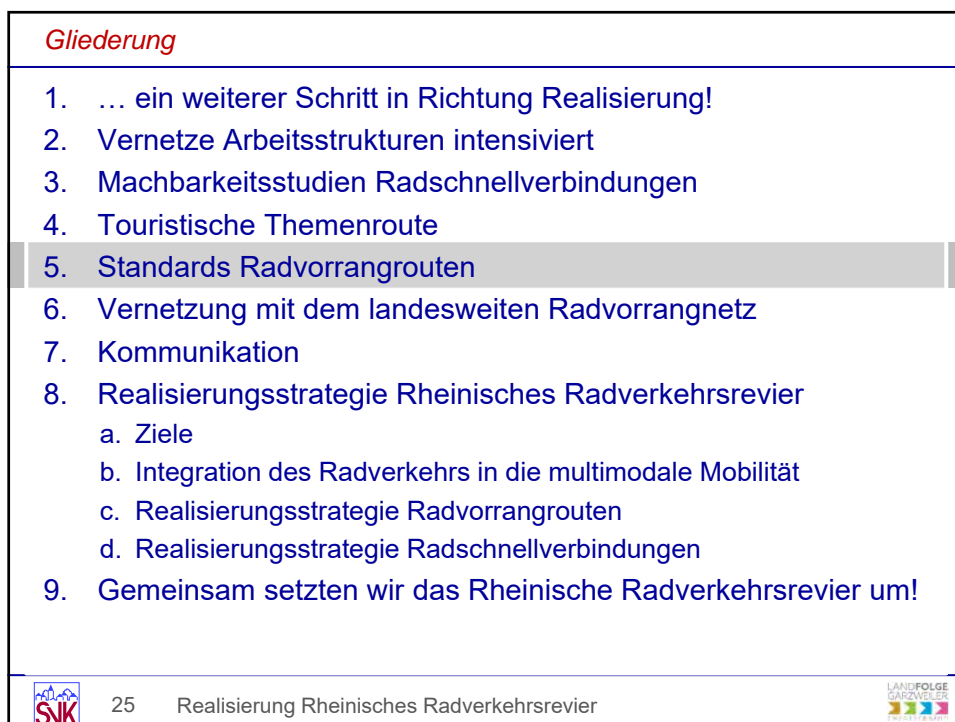
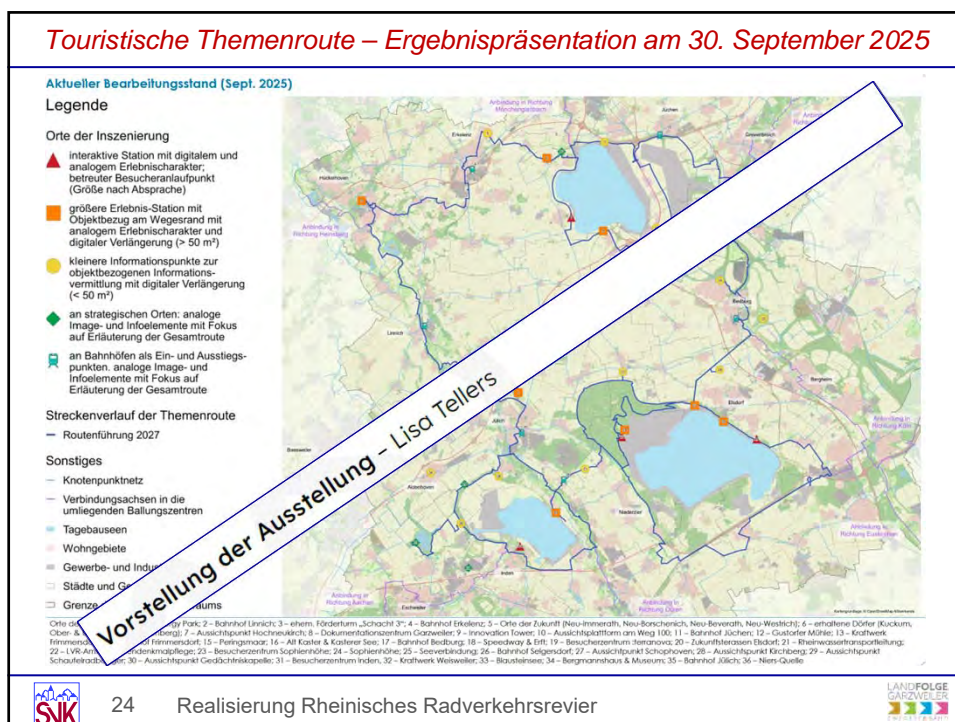
Qualitätskriterien für Netzelemente der Touristischen Themenroute						
Ableiten von Qualitätsstandards						
		Knotenpunkte	Strecken	Beleuchtung	Winterdienst	Wegweisung
II	IR	planfrei bevorrechtigt		x	1. Priorität	x
	AR	planfrei bevorrechtigt		x	1. Priorität	x
III	IR	bevorrechtigt gleichberechtigt		situativ, abhängig vom Umfeld	nicht notwendig	x
	AR	bevorrechtigt gleichberechtigt		situativ, abhängig vom Umfeld	nicht notwendig	x
IV	IR	gleichberechtigt untergeordnet		x	3. Priorität	o
	AR	gleichberechtigt untergeordnet		-	untergeordnet	o
* Oder andere hochwertige und fahrradfreundliche Oberflächen						
 22 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier 						

### Fußgänger- und fahrradfreundliche Führung an den See









 23 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier
 



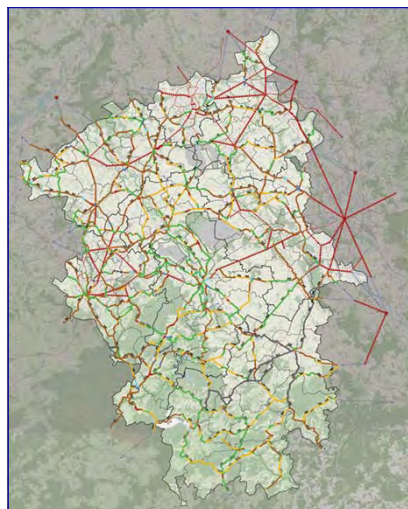
Umsetzungsstandards Radvorrangrouten			
INFRASTRUKTUR	SERVICE	INFORMATION	KOMMUNIKATION
<b>„muss“</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Führungsform und Breiten nach H RSV</li><li>• 80 % eines Abschnittes müssen die Standards einhalten</li><li>• Abschnitt mit Mindestlänge:<ul style="list-style-type: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

26Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

Gliederung	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!</li><li>2. Vernetze Arbeitsstrukturen intensiviert</li><li>3. Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen</li><li>4. Touristische Themenroute</li><li>5. Standards Radvorrangrouten</li><li>6. Vernetzung mit dem landesweiten Radvorrangnetz</li><li>7. Kommunikation</li><li>8. Realisierungsstrategie Rheinisches Radverkehrsrevier<ol style="list-style-type: none"><li>a. Ziele</li><li>b. Integration des Radverkehrs in die multimodale Mobilität</li><li>c. Realisierungsstrategie Radvorrangrouten</li><li>d. Realisierungsstrategie Radschnellverbindungen</li></ol></li><li>9. Gemeinsam setzen wir das Rheinische Radverkehrsrevier um!</li></ol>	
	27 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Vernetzung des Rheinischen Radverkehrsrevier mit Planung Land NRW



#### Das landesweite Radvorrangnetz und der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes NRW

3. Radverkehrskonferenz Rheinisches Radverkehrsrevier  
am 25.09.2025 in Erkelenz



28

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Landesweite Radvorrangnetz und Bedarfsplan für Radschnellverbindungen

#### Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften

Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz 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

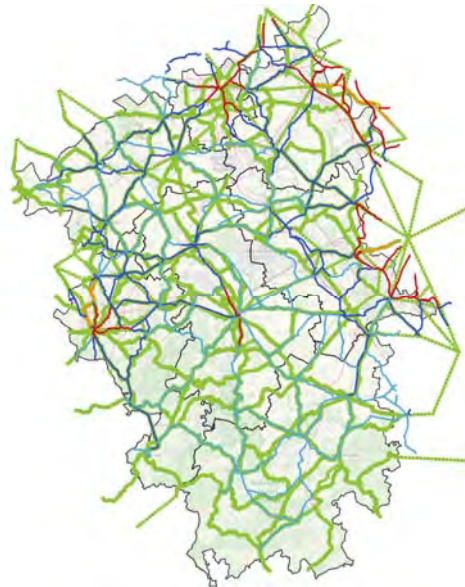


29

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Überlagerung Landesnetz und Netz des Rheinischen Reviers



30

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Gemeinsames Anschreiben Zweckverband Landfolge Garzweiler

**Das landesweite Radvorrangnetz und der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes NRW – Akuelles aus dem Verkehrsministerium Michael Eichmann – Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Beteiligung am oben genannten Verfahren.

Der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler bezieht den Prozess zur endgültigen Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes und zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels, der Energie- und insbesondere des Bedarfs zum Klimaschutz steht das Rheinische Revier ein umfangreicher Strukturwandel bevor. Ein Element der nachhaltigen Mobilität, die einen wichtigen Bestandteil des Strukturwandels darstellt, ist der Radverkehr. Der kommunale und kreisübergreifende Radverkehrsplanung vor im Rheinischen Revier wird durch die hier vorliegende Ausschreibung auf eine neue, einheitliche Basis gestellt und in der Rheinischen Revierplanung verankert. Mit der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs im Alltag, auch über längere Strecken, wird eine über den Revier hinausgehende, landesweite Radverkehrsplanung notwendig. Daher wurde in den letzten Jahren ein Prozess zur landesweiten Radverkehrsplanung in der Rheinischen Revierplanung verankert.

Nachfolgend ist die landesweite Radverkehrsplanung im Rheinischen Revier dargestellt. Der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler ist als Teil der Rheinischen Revierplanung in der Rheinischen Revierplanung verankert.

Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes NRW ist ein zentraler Bestandteil der landesweiten Radverkehrsplanung. Er dient der Identifizierung von Radschnellwegen, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind. Der Bedarfsplan ist in drei Stufen unterteilt: 1. Radschnellwege, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind. 2. Radschnellwege, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind. 3. Radschnellwege, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind.

Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes NRW ist ein zentraler Bestandteil der landesweiten Radverkehrsplanung. Er dient der Identifizierung von Radschnellwegen, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind. Der Bedarfsplan ist in drei Stufen unterteilt: 1. Radschnellwege, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind. 2. Radschnellwege, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind. 3. Radschnellwege, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind.



31

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





*Harmonisierung, Koordination und Unterstützung der Förderung*



**Unterstützung und Serviceleistungen des Zweckverbands LANDFOLGE Garzweiler**

**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

### Kommunikation Imagefilme: [www.radverkehrsrevier.de](http://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

**Vorstellung der Ausstellung - Lisa Tellers**

38 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

## Rheinisches Radverkehrsrevier - Publikation

6 Mobilität	137
6.1 Mobilität - Rückgrat, Problemkind und Hoffnungsträgerin zugleich	138
6.2 Die Bedeutung der Schiene für die Raumentwicklung	143
6.3 Status quo der Mobilität im Rheinischen Revier	149
6.4 Euregionale Mobilität	153
6.5 Die 30-Minuten-Region - Ein Leitbild für Zuid-Limburg	158
6.6 Revierbahn - Eine Neubaustrecke fürs Rheinische Revier	164
6.7 Das Rheinische Radverkehrsrevier - Rückgrat der nachhaltigen Multimodalität	167

39 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

### Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetze 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!



40

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Gliederung

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetze 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!



41

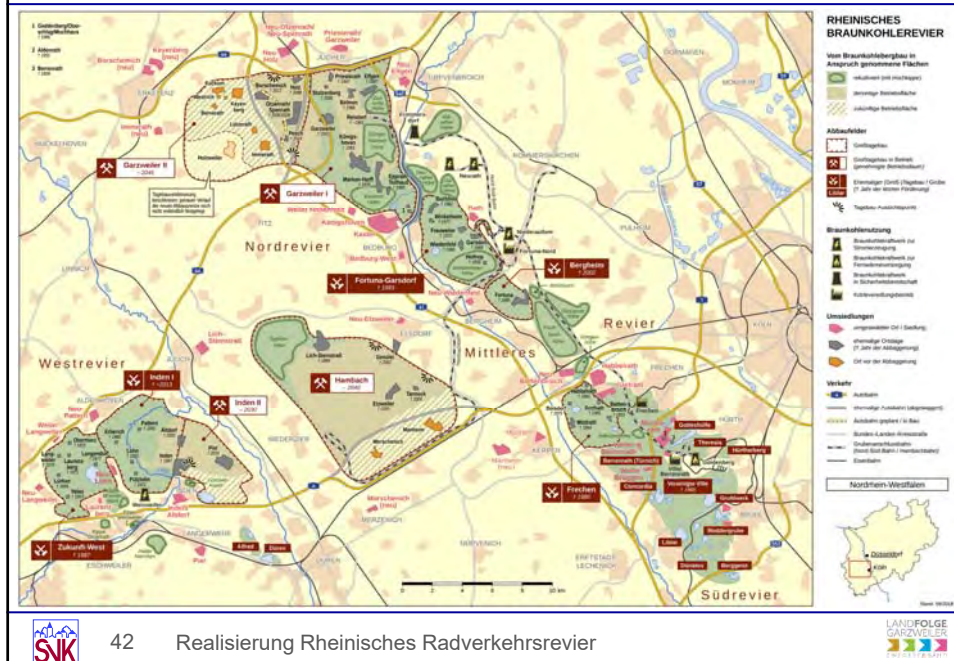
Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



# Rheinisches Radverkehrsrevier / Umsetzung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

... vom Rheinischen Braunkohlerevier



42 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



... zum rheinischen Zukunfts- und Innovationsrevier



43 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





### 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

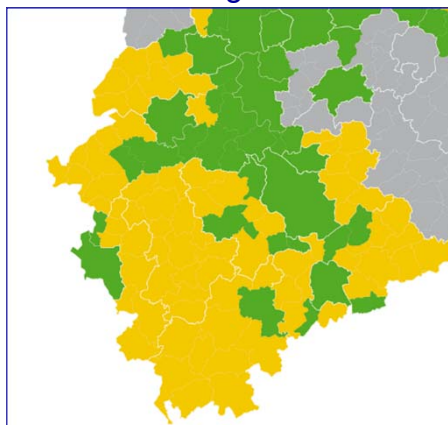


... sei haben sich bereits entschieden!

#### Deutsche Modellregion für nachhaltige Mobilität



- Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte und Gemeinden
- Fußgänger- und fahrradfreundliche 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



### ... 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. Vernetze 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!

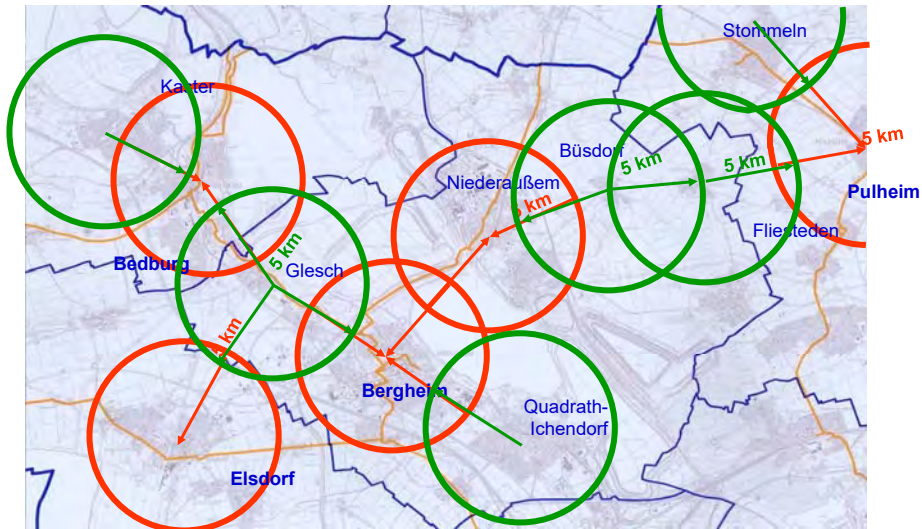


47

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Fahrrad: Haupteinsatzbereich auf kurzen Distanzen



48 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Einbindung in nachhaltige selbsterklärende multimodale Mobilität

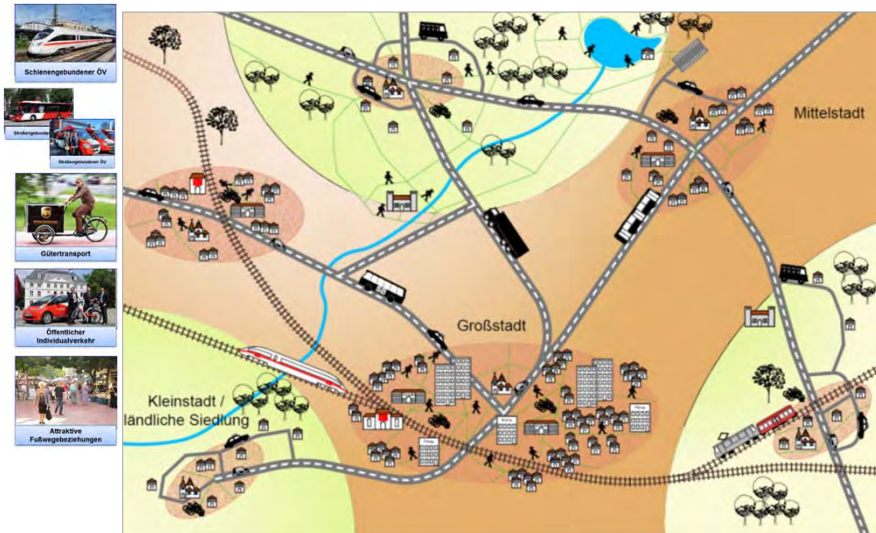


49 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





### Systematische Vernetzung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Verkehr

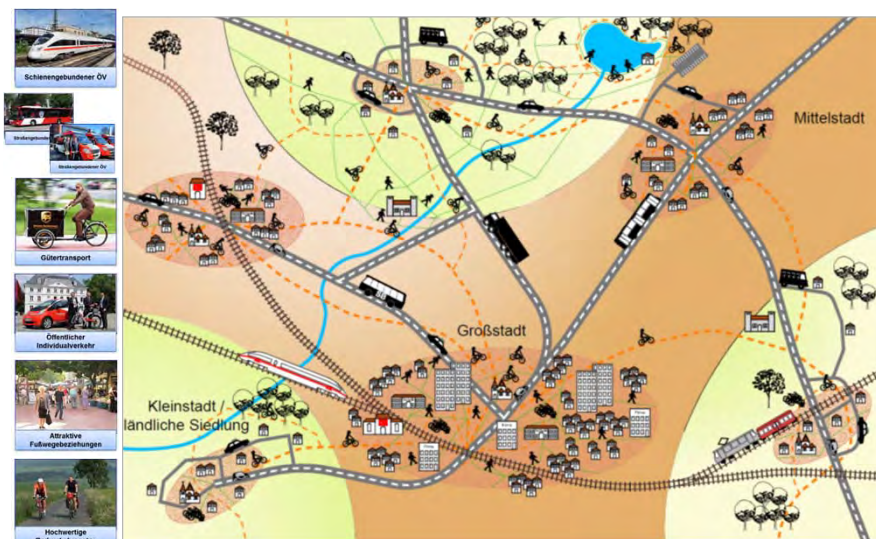


50

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Systematische Vernetzung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Verkehr



51

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Das Diagramm zeigt eine schematische Karte einer Stadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln und deren Nutzung in verschiedenen Stadtteilen. Die Karte ist in drei Ebenen unterteilt:

- Ebene 1 (Multimodale Schnittstelle):** Zeigt die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln in der Innenstadt (Großstadt).
- Ebene 2 (Multimodale Schnittstelle):** Zeigt die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln in der Vorstadt (Mittelstadt).
- Ebene 3 (Multimodale Schnittstelle):** Zeigt die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln in der Kleinstadt / ländlichen Siedlung.

Die Karte zeigt auch die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln in verschiedenen Stadtteilen (Kleinstadt, Großstadt, Mittelstadt). Die Karte ist in drei Ebenen unterteilt: Ebene 1 (Multimodale Schnittstelle), Ebene 2 (Multimodale Schnittstelle) und Ebene 3 (Multimodale Schnittstelle).



52

## Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Fördergebiet (Rheinisches Revier)

17



53

## Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



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



**2 | Mobilstationen der Zukunft**

Förderprogramm „Mobilstationen der Zukunft“

- Mobilstationen mit ...
- Antragsstellung ...

**Vernetzung von Mobilität und Stadtentwicklung in der Region Utrecht**

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



54 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

*Gliederung*

1. ... ein weiterer Schritt in Richtung Realisierung!
2. Vernetze 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



### 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



### Einteilung in Zeithorizonte: Landesgartenschau 2026



### Einteilung in Zeithorizonte: Internationale Gartenschau 2037



## 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)

Indeland GmbH / RMRSL

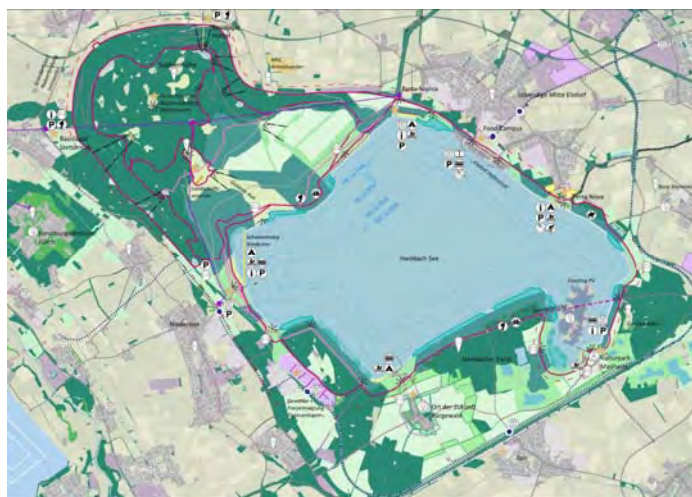


62 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### 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
- Elsdorf
- Garzeweller
- Sophienhöhe





RHEINISCHES  
REVIER

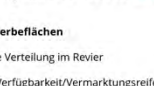
### Verkehrserzeugende Vorhaben im Rheinischen Revier

Schwerpunkt Gewerbeflächen

- räumliche Verteilung im Revier
- zeitliche Verfügbarkeit/Vermarktungsreife

Exemplarisch:

- Kinzweiler 73ha
- uture Mobility Park 220ha
- primeSite RhineRegion 205ha
- brainergyPark 199ha
- agesanlagen Hambach 120ha
- utureSite inWest 180ha
- Yrrnhausen Süd 96ha
- ndustriepark Elsbachtal 140ha
- ransformationsfläche Elsdorf 97ha




Vermarktungsreife  
Langfristige Entwicklung  
● geplant (Anfang des 2020)  
● in der Realisierung (bis 2020)  
● langfristig (nach 2020)


### Verkehrserzeugende Vorhaben im Rheinischen Revier

Strukturwandelprojekte mit verkehrlicher Relevanz

Größere Sporteinrichtungen

- Sportpark Soers
- Hockeyzentrum Mönchengladbach
- Wildwasserpark Dirmingen






RHEINISCHES  
REVIER


### Verkehrserzeugende Vorhaben im Rheinischen Revier

Strukturwandelprojekte mit verkehrlicher Relevanz

Größere Sporteinrichtungen

- Sportpark Soers
- Hockeyzentrum Mönchengladbach
- Wildwasserpark Dirmingen





RHEINISCHES  
REVIER

*Modal split-Erhöhung = Verhaltensänderung von Menschen*



### Hohe Mobilitätssensibilität der Menschen bei Wohnungs-/Arbeitsplatzwechsel



66

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### ... wir müssen dann fertig sein ☺



67

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





### 10. Steuerungsgruppensitzung: Diskussion einer ersten Realisierungsstrategie



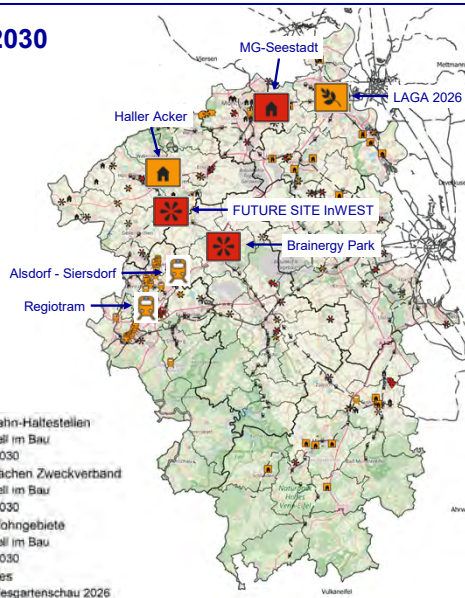
68 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### 2030

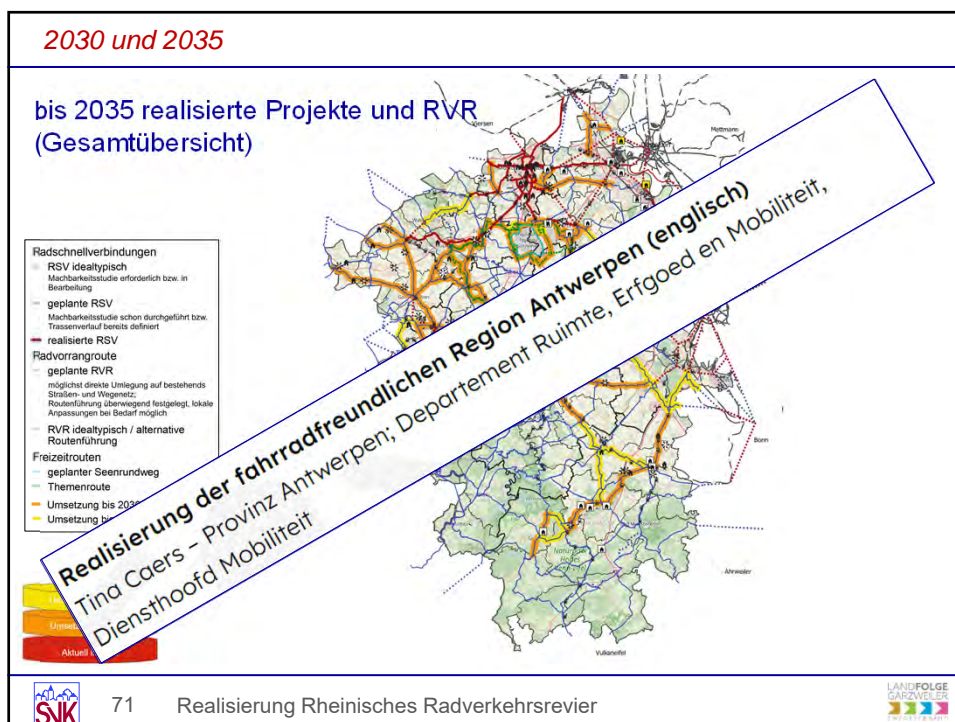
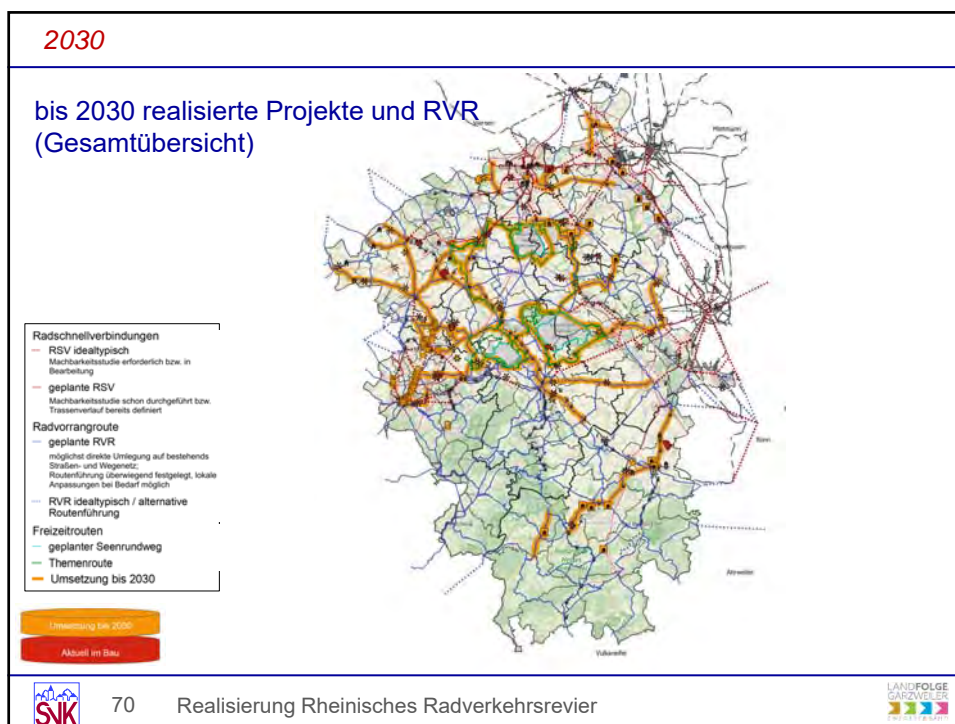
#### Das Rheinische Revier im Jahr 2030

- 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





### 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!

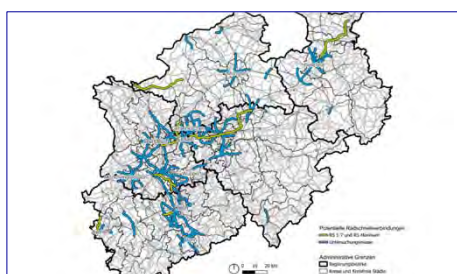


72

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Vernetzung Rheinisches Radverkehrsrevier – Bedarfsplan des Landes NRW



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

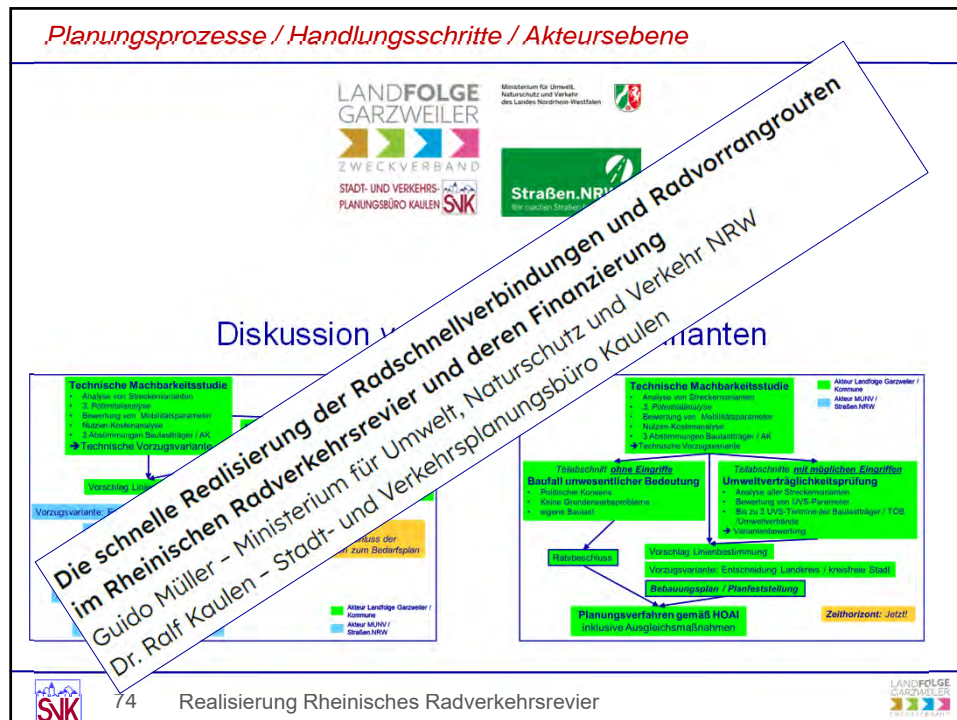


73

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!


### Resümee




**Etablierte Arbeitsstrukturen**



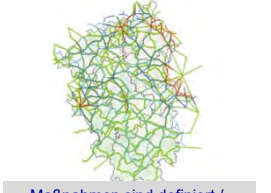
**Standards RSV/RVR sind definiert**




**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



*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



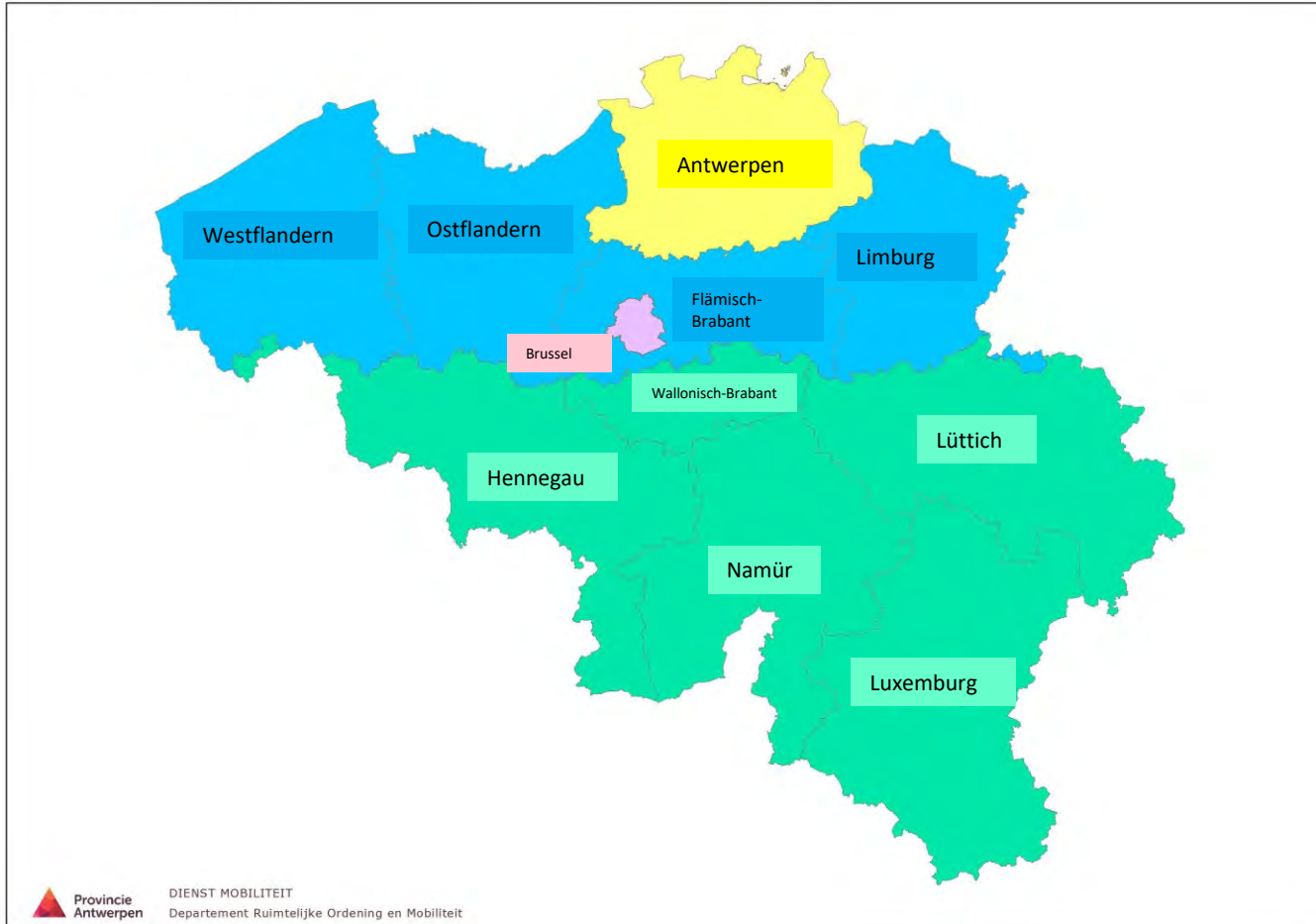




# Cycle policy & Cycle Highways

Tina Caers, head of the Mobility departement

# 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:

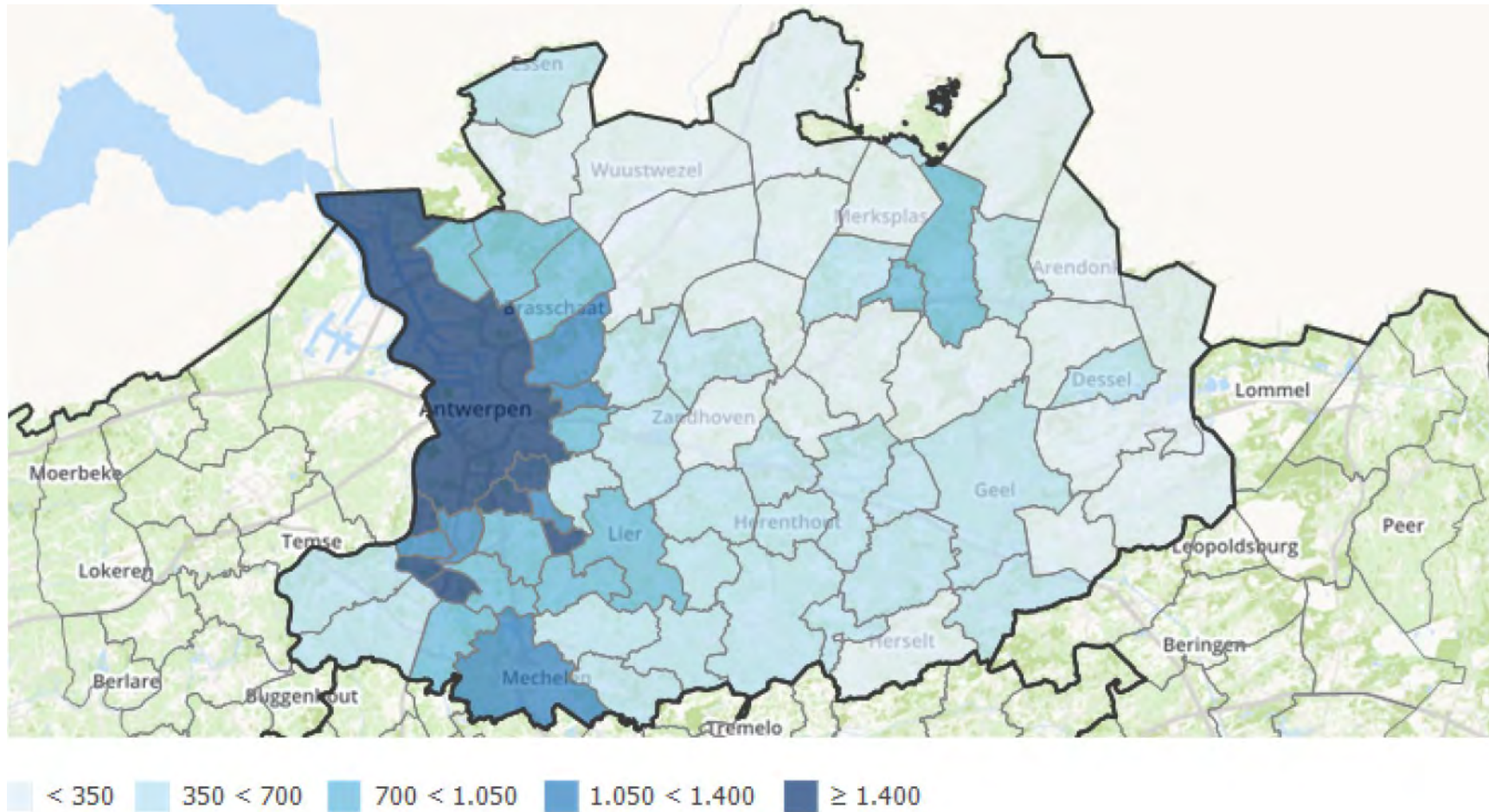
- Subsidy for cycle paths along local roads and cycle highways
- Building cycle highways

Municipalities

- Building cycle paths along local roads

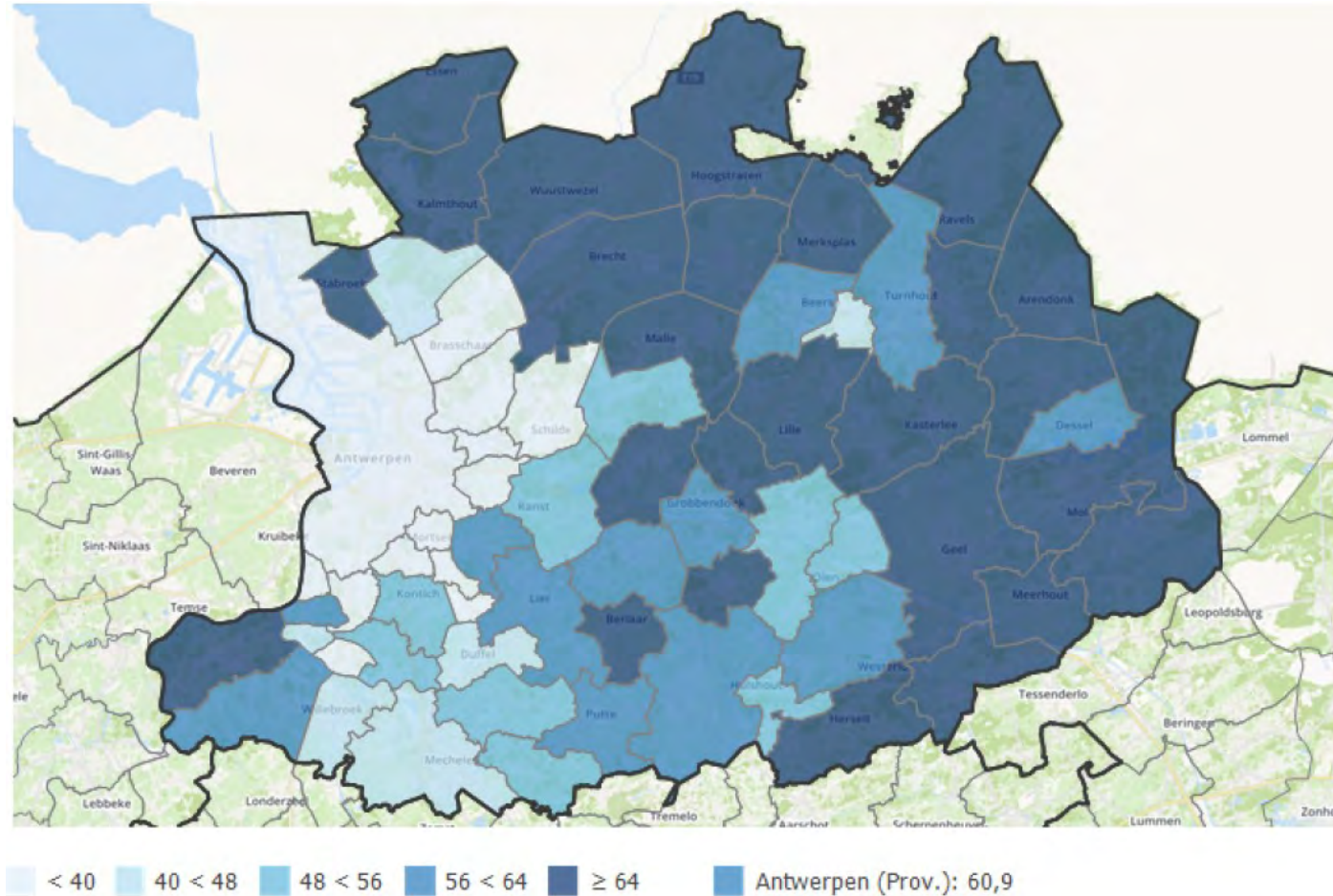


# Population density

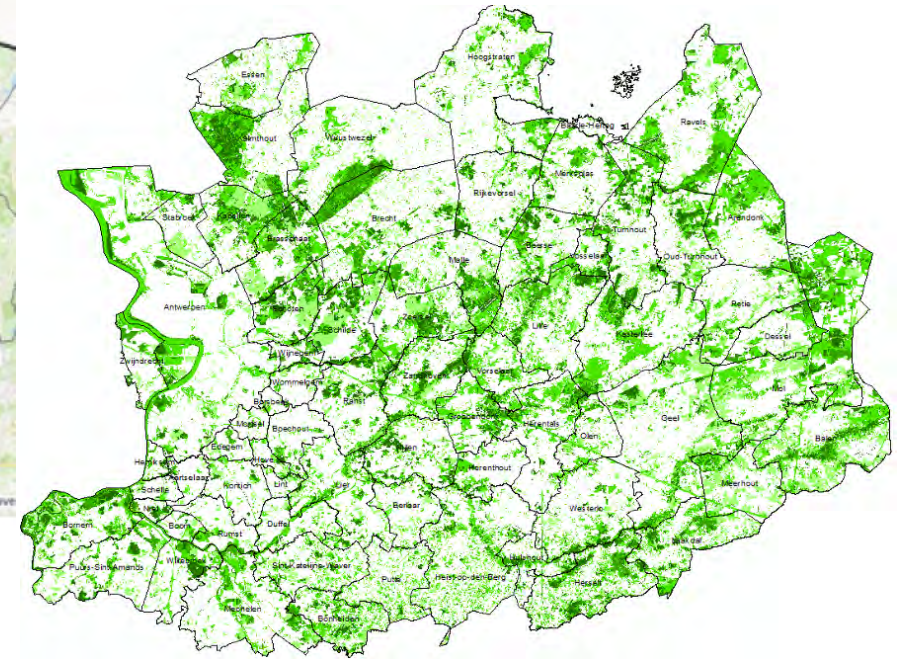




# Undeveloped space (Open ruimte)

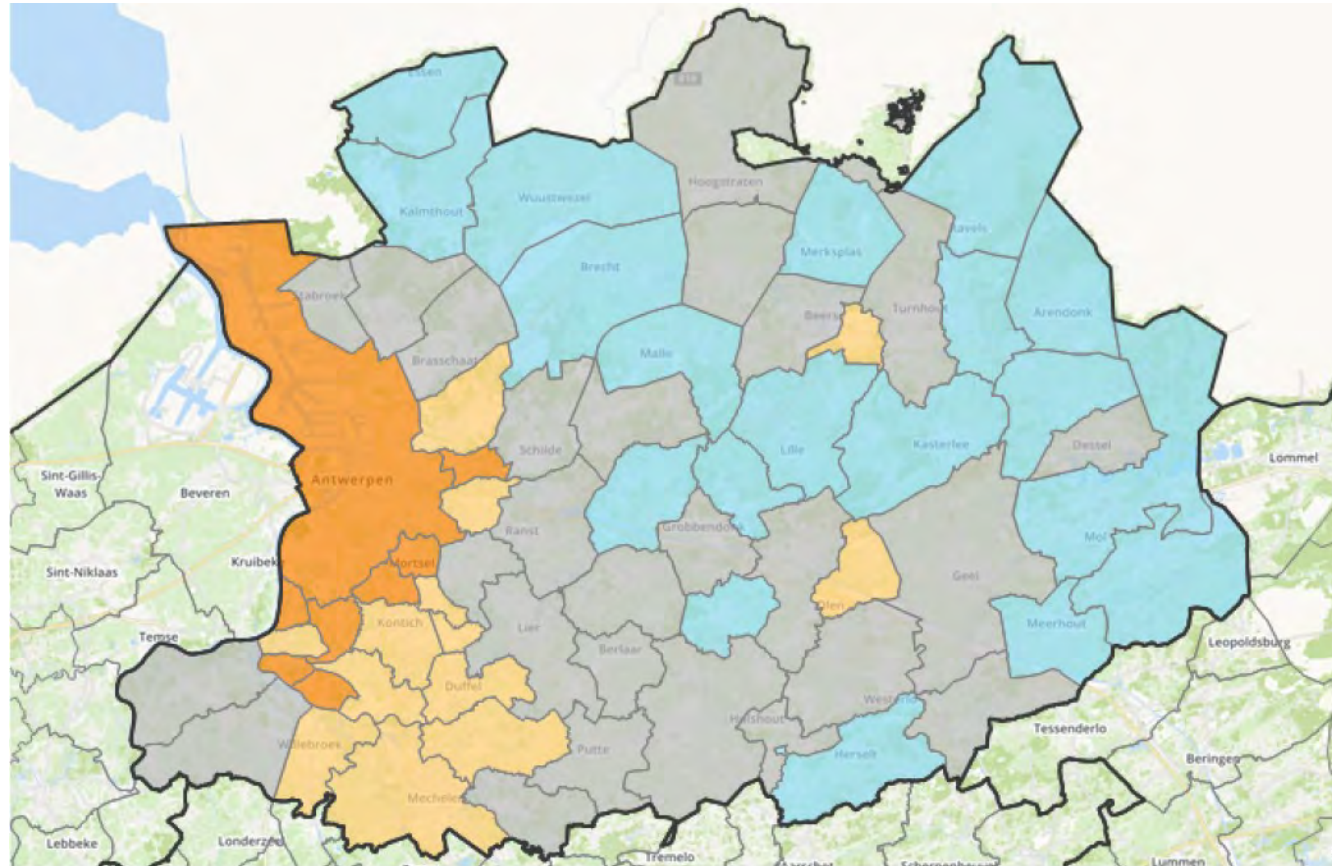


7,3% ecological network





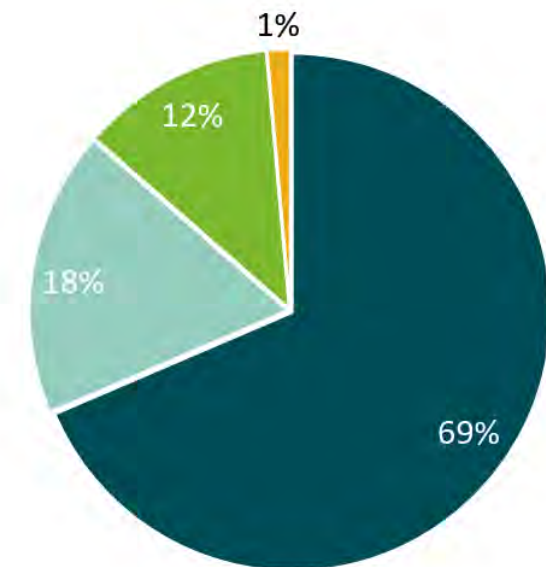
# Impermeable space



■ veel lager ■ lager ■ gemiddeld ■ hoger ■ veel hoger

17,2% impermeable space

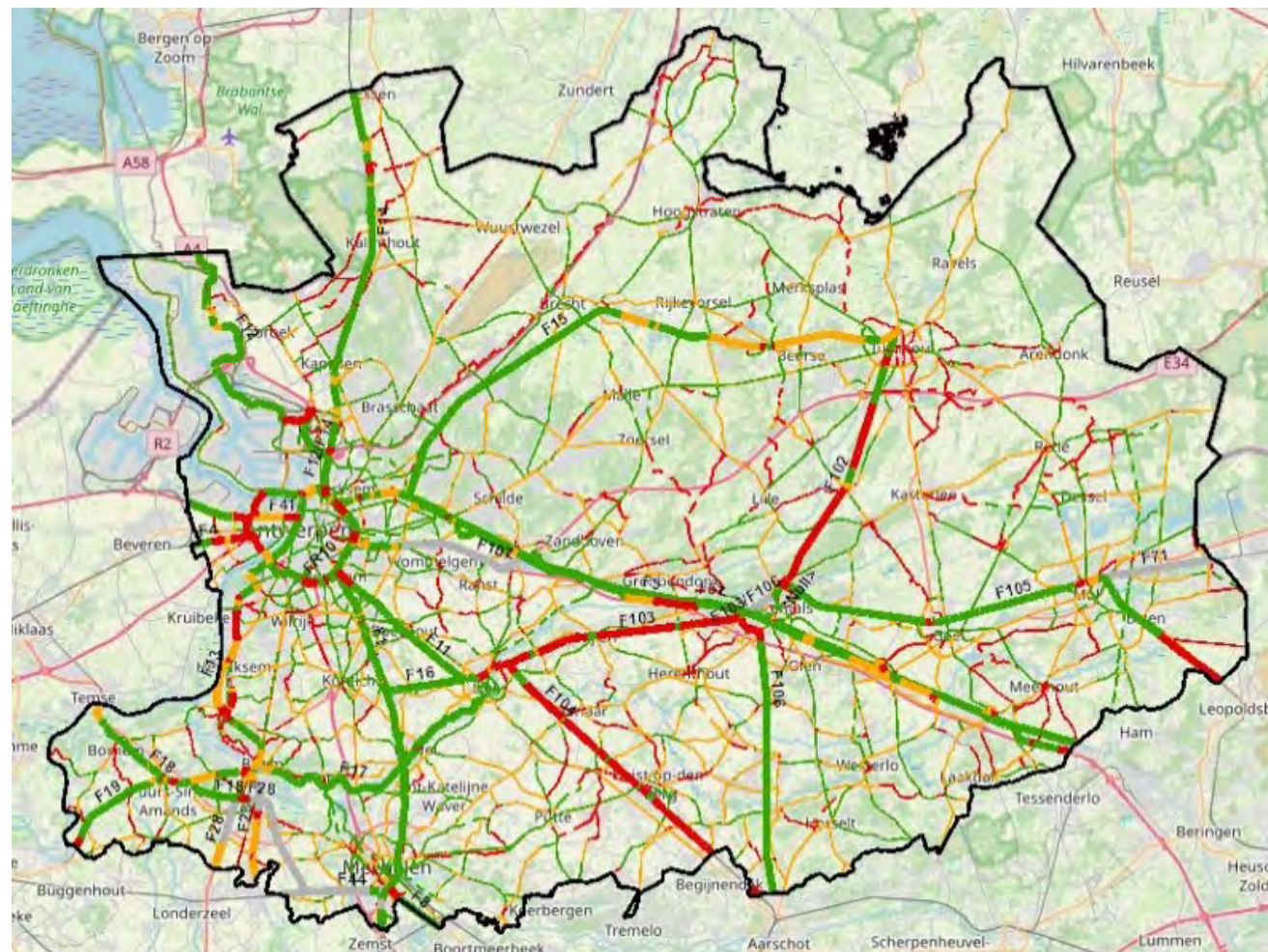
24,4% of the impermeable space is transport infrastructure



■ Weginfrastructuur ■ Parkeerterrein  
■ Spoorweginfrastructuur ■ Fietsinfrastructuur

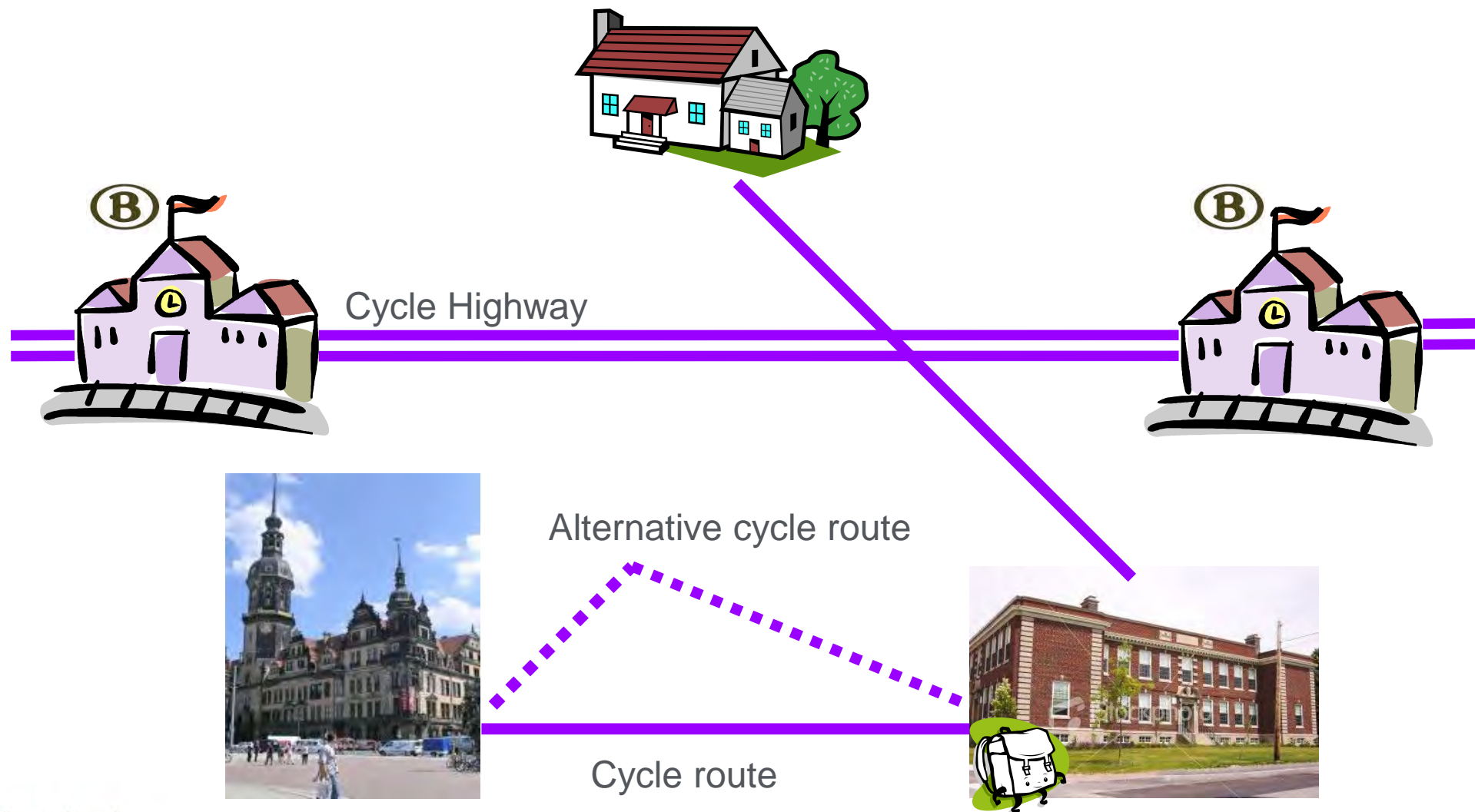
# Supra-local cycle network

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

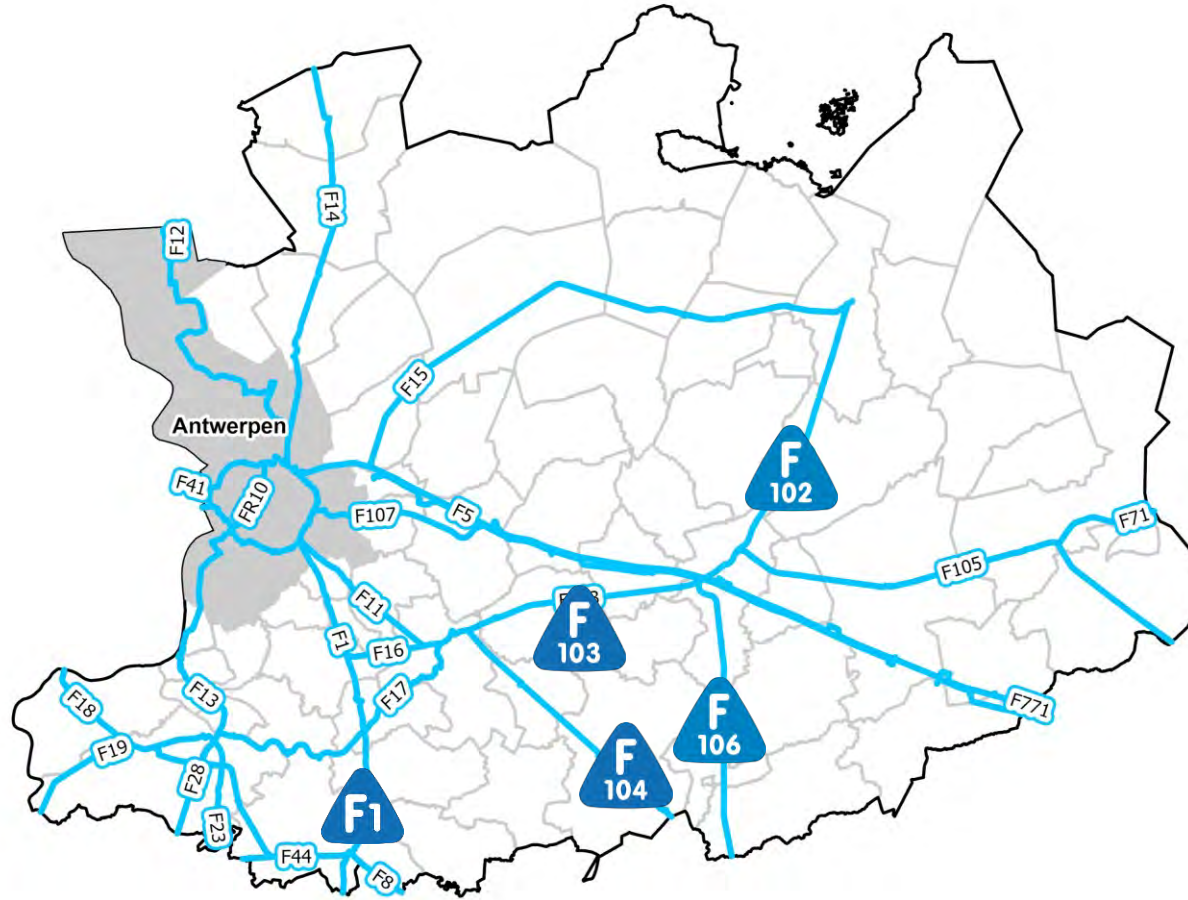
## UNIEKE VERANTWOORDINGSNOTA FIETSOSTRADE SPOORLIJN ANTWERPEN - LIER

Opdrachtgever: Provincie Antwerpen, Dienst Mobiliteit, Team fietsbeleid 

Projectnummer: BE0115.00652 | Versie B | 08/09/2016



# 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

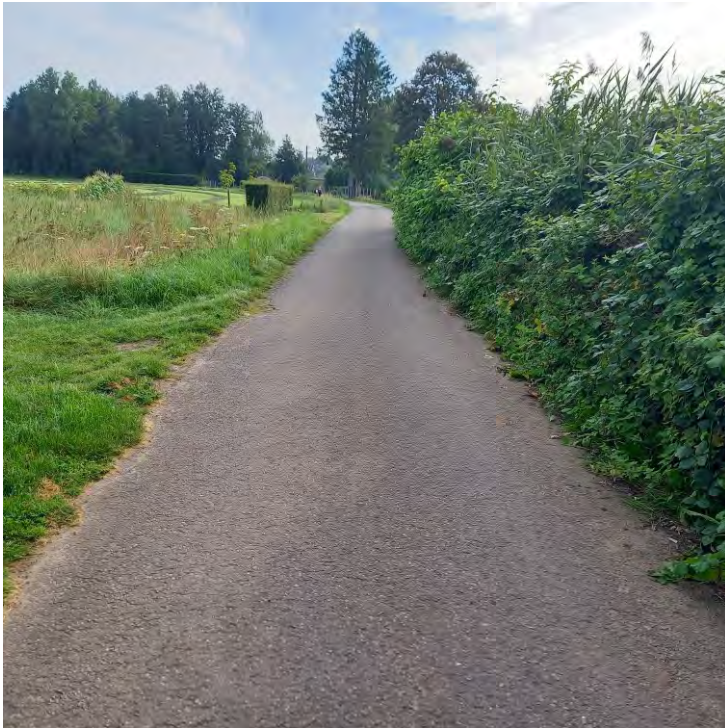


# F1 missing link



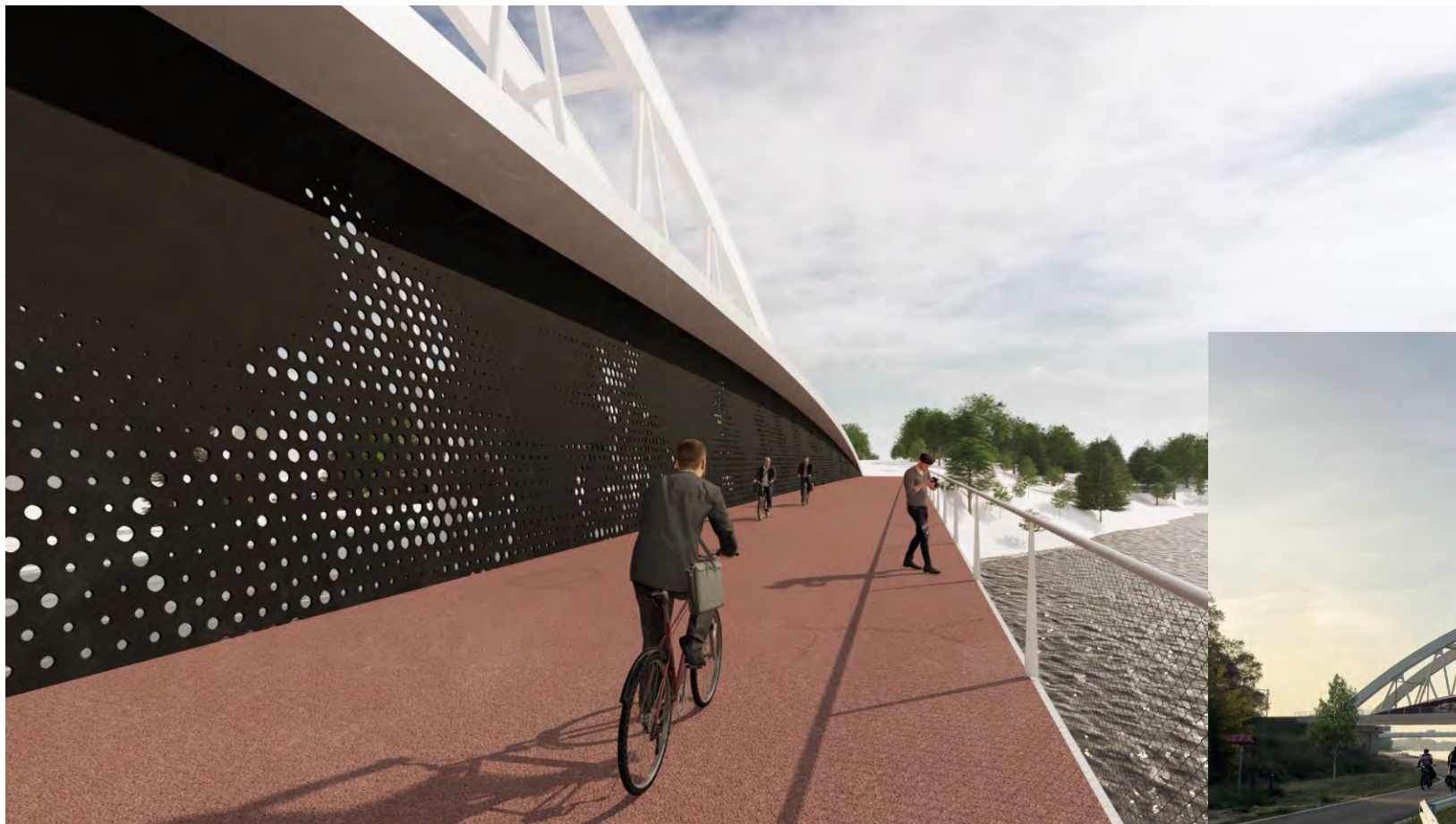


# Alternative F102





F103



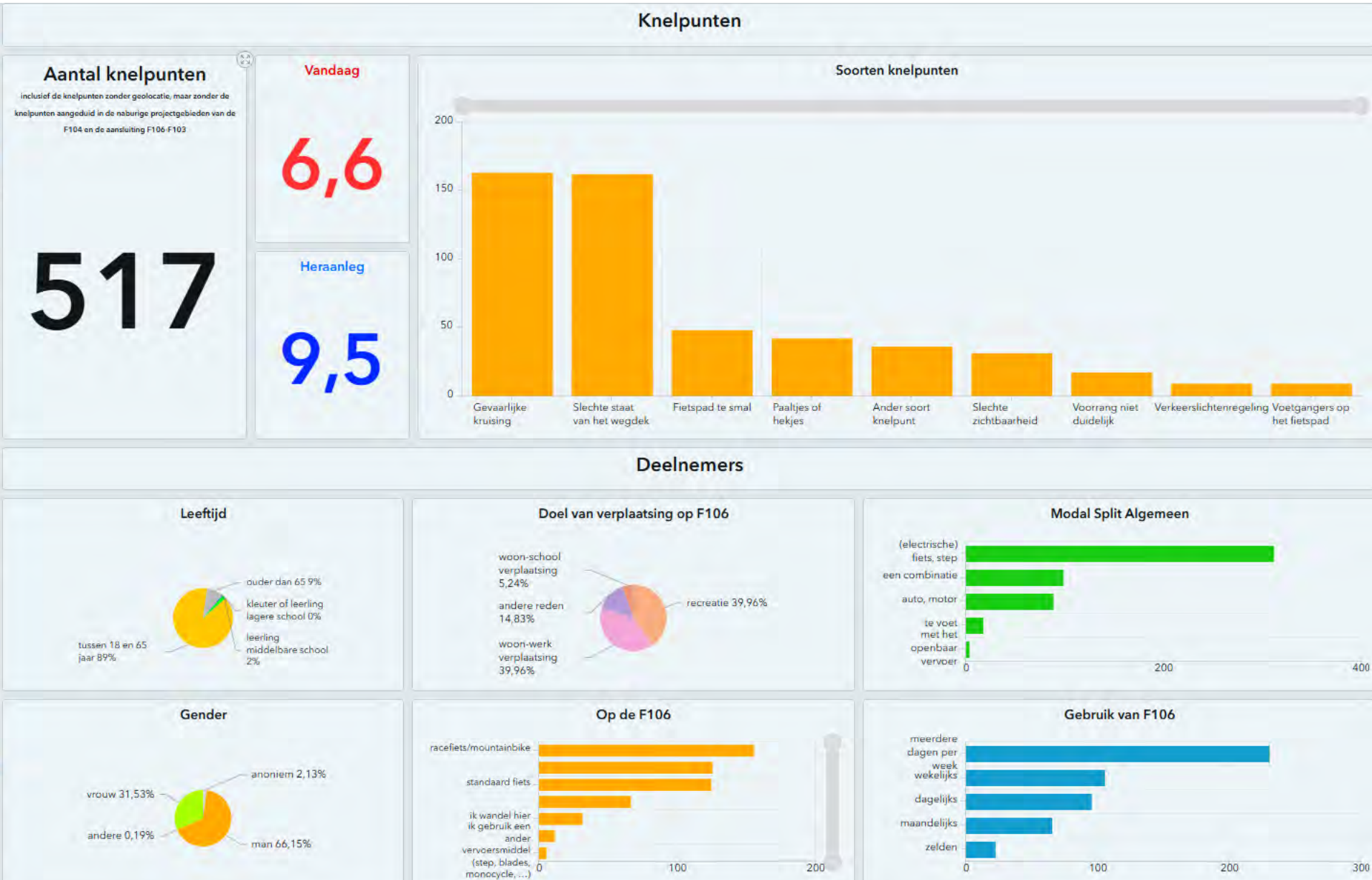
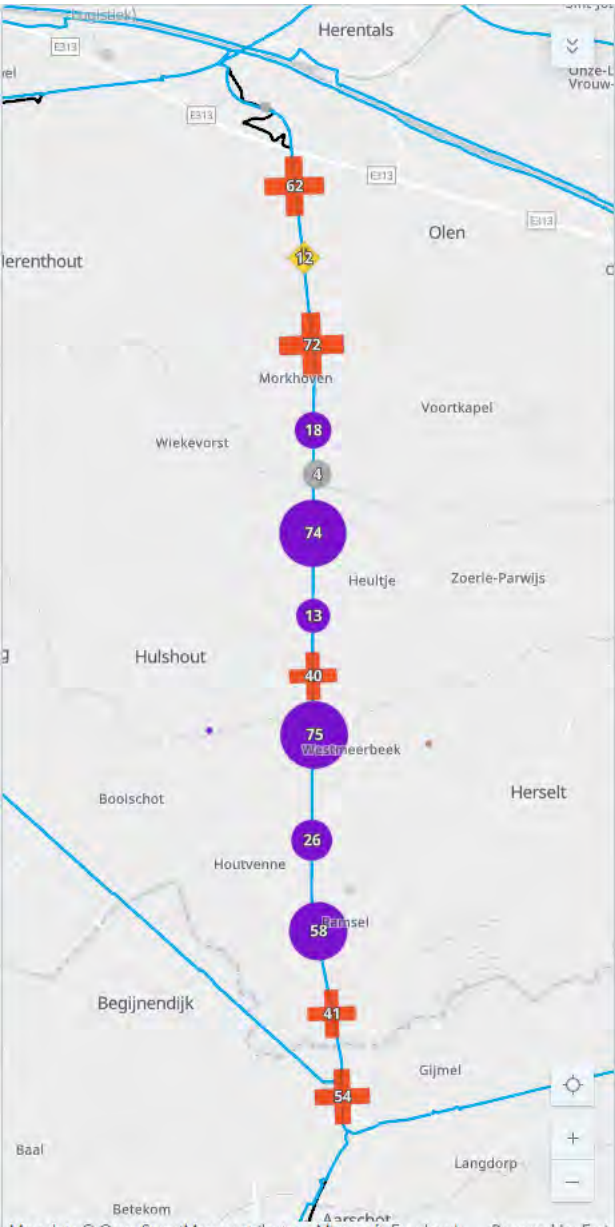


F104





# F106: citizen involvement



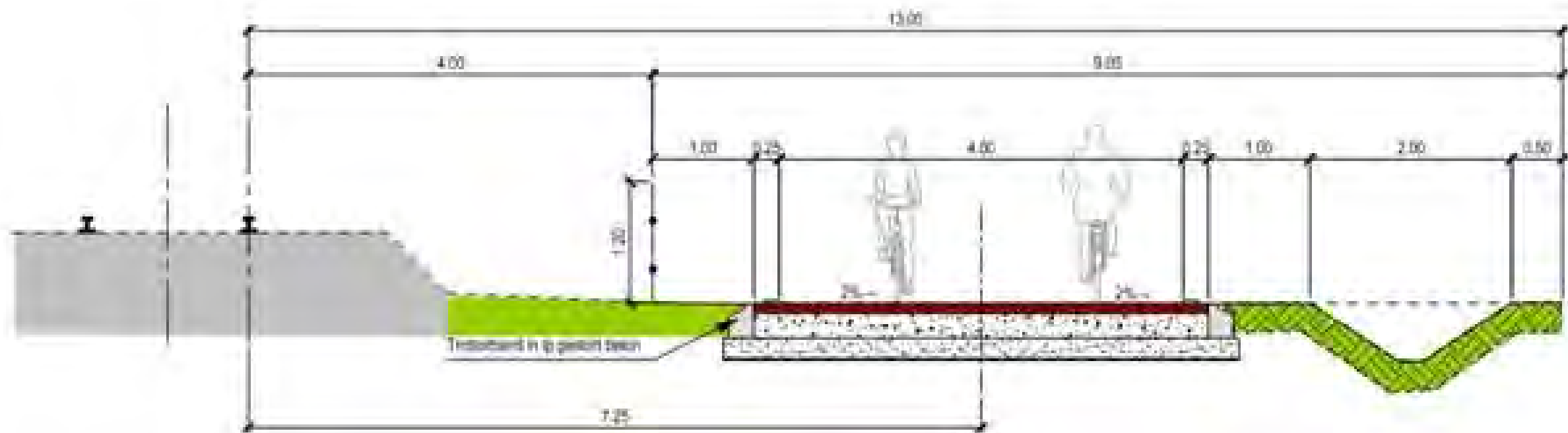


# Cycle Highways and nature: win-win



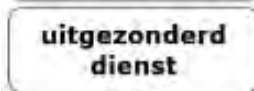
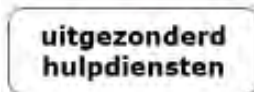
Province of Antwerp: 80 hectares verges

# Cycle Highway: standard cross section

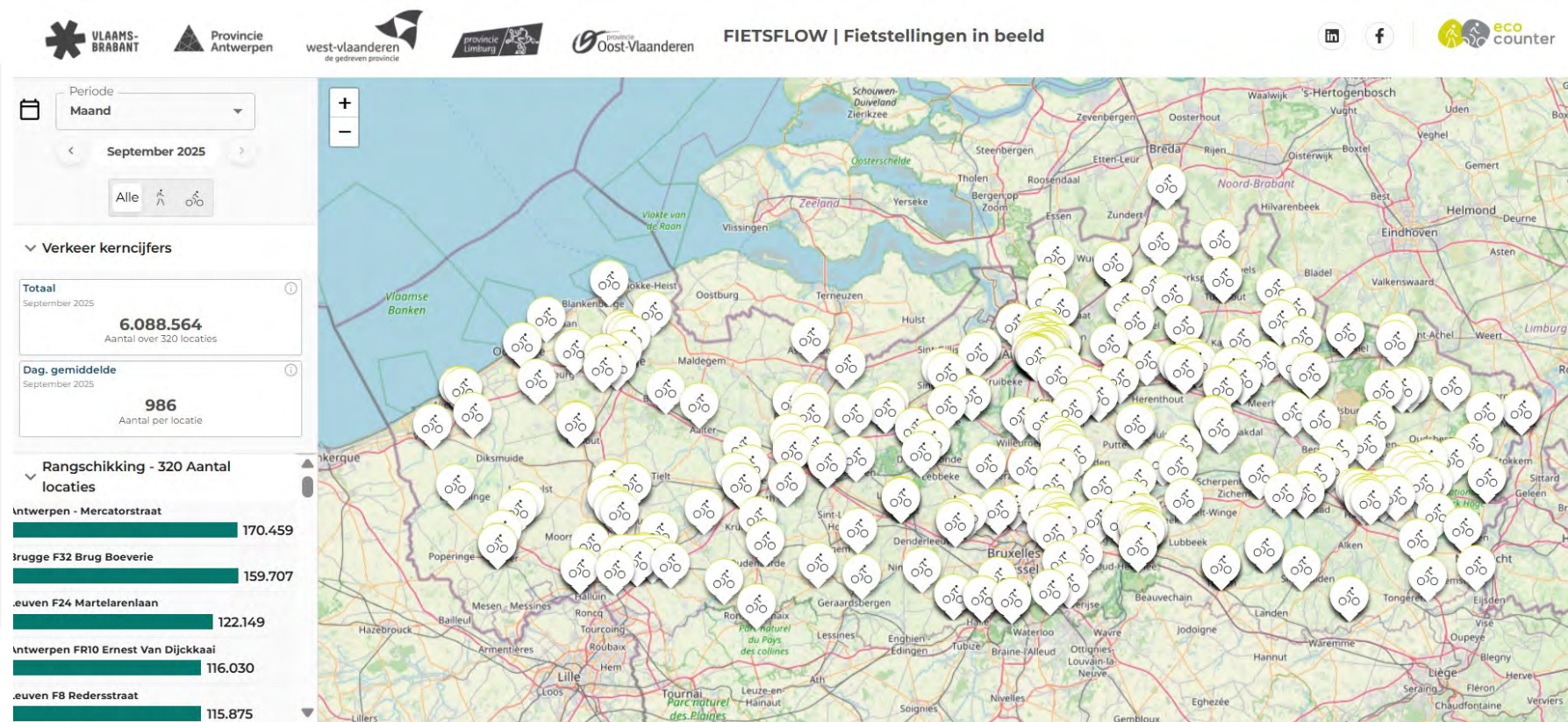
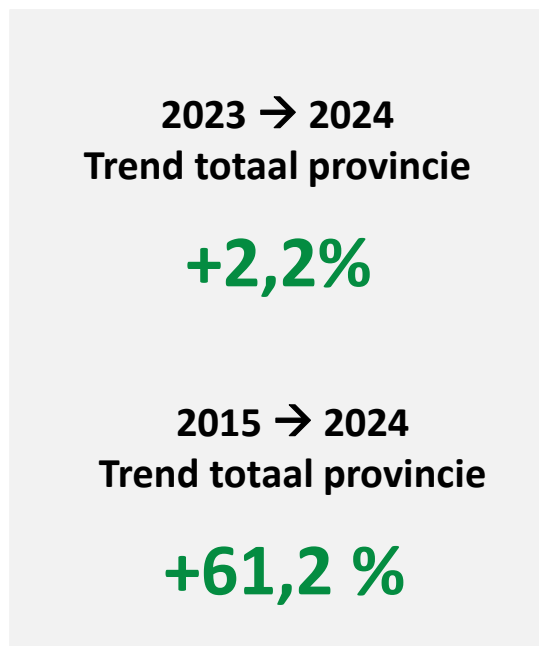




# Cycle Highway: own traffic sign?



# Cycling trends



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



Thank you!

Questions?





# contact

Tina Caers

- [Tina.caers@provincieantwerpen.be](mailto:Tina.caers@provincieantwerpen.be)
- +32 3 240 50 57

[www.provincieantwerpen.be](http://www.provincieantwerpen.be)

[www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be)

[www.fietsbarometer.be](http://www.fietsbarometer.be)



# 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 en verteilten für unterschiedliche raumbeanspruchende Funktionen und Aufgaben

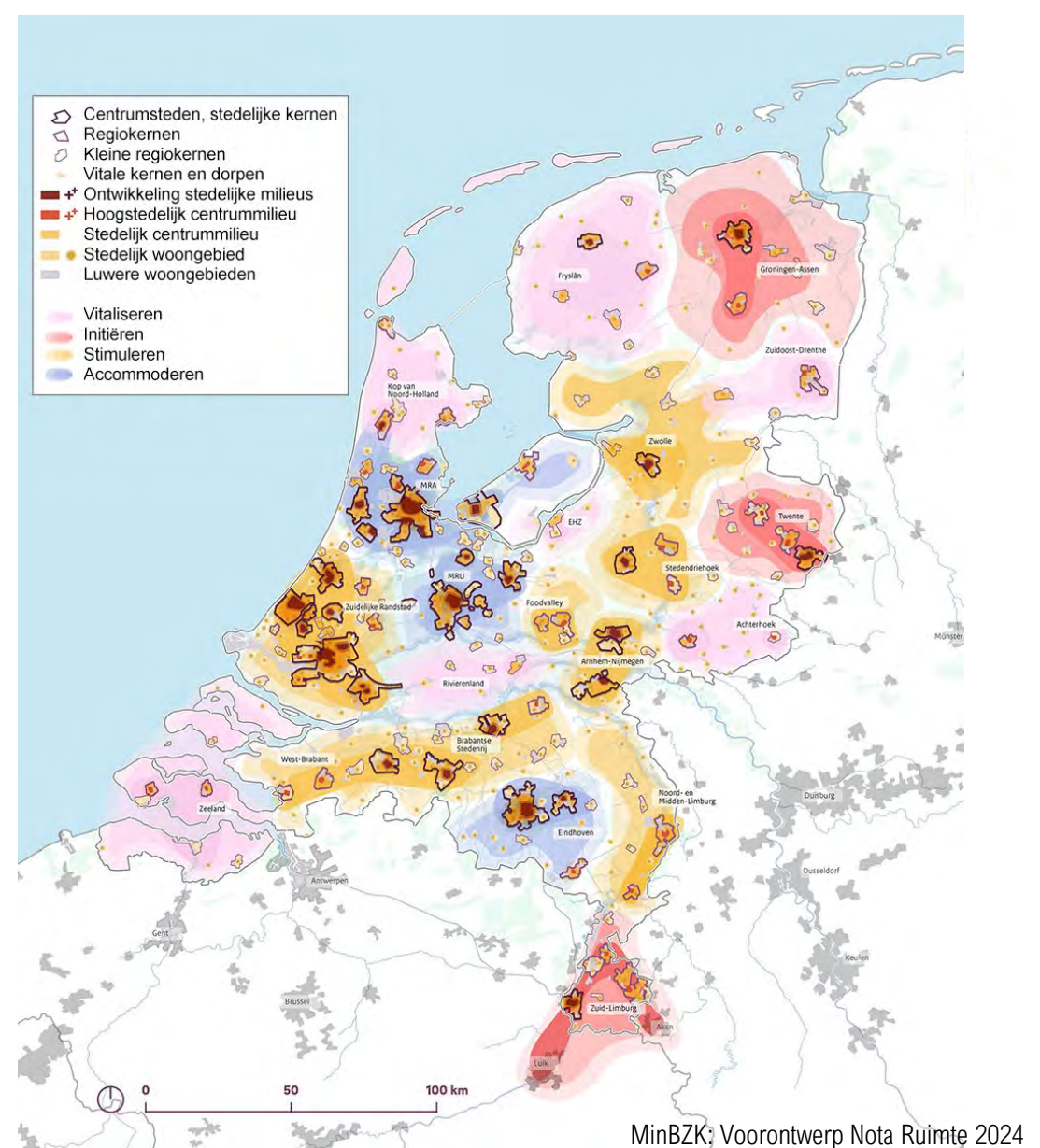
Zuständige Behörden:

- Zentraalbehörden (Rijk)
- Provincen
- Gemeinden
- Waterschappen

→ Samenwerking in Programmen

Wie:

- Dezentraal beslissen wat gebeurt, centraal beslissen wat moet;
- Elke overheidsgebied krijgt (in principe) de nodige middelen, om de eigen verantwoordelijkheden uit te voeren.



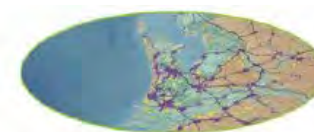
MinBZK; Voorontwerp Nota Ruimte 2024



# Region Utrecht



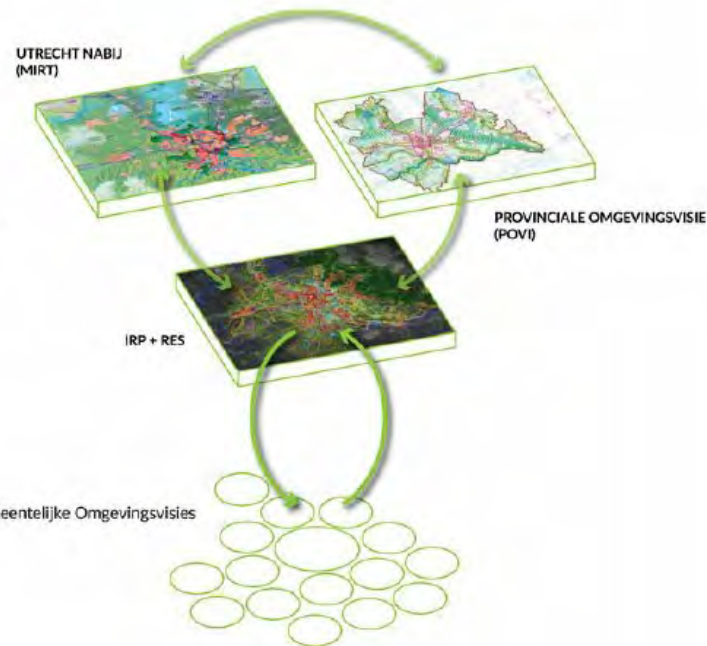
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)



Drie overheden



Drie visies



Zestien Gemeentelijke Omgevingsvisies (GOV's)

# Region Utrecht



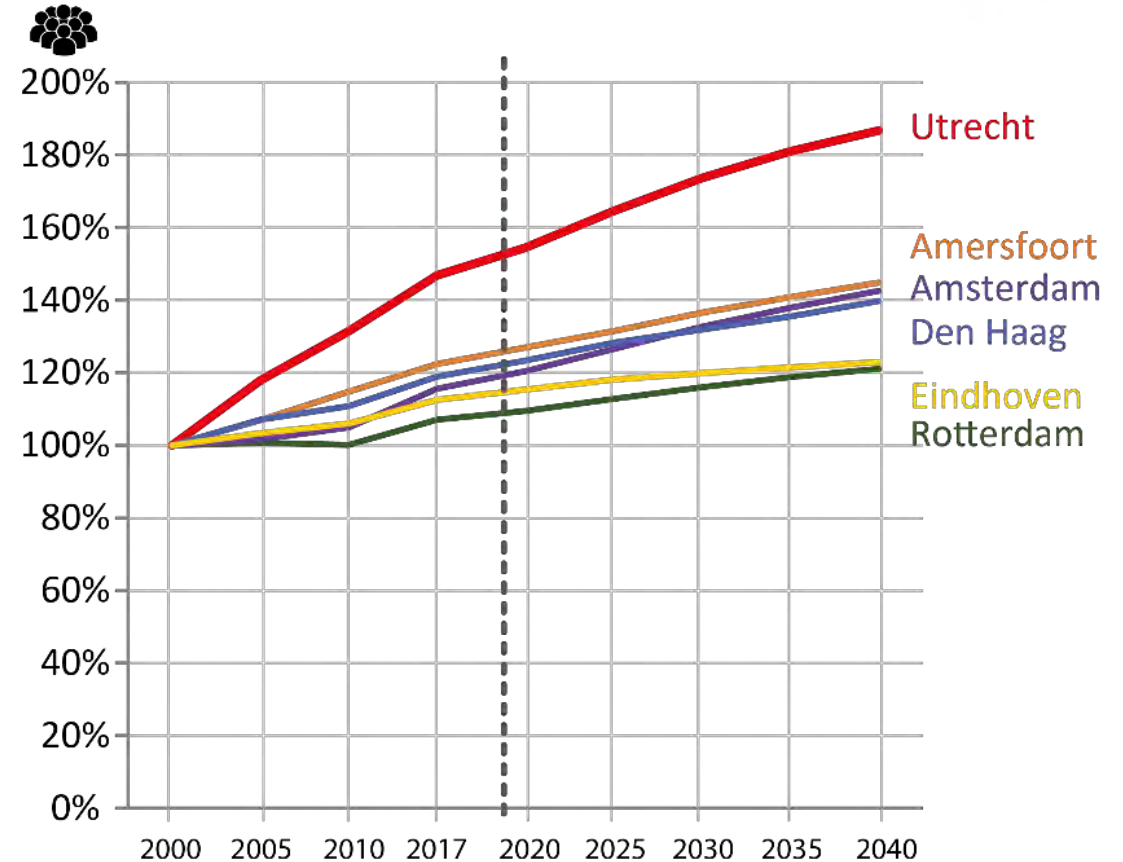
Zentral gelegene Metropolregion

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**



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



**Principe 3 - Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden**



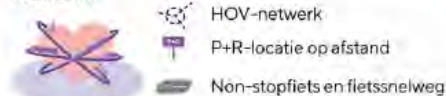
**Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten**



**Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters**



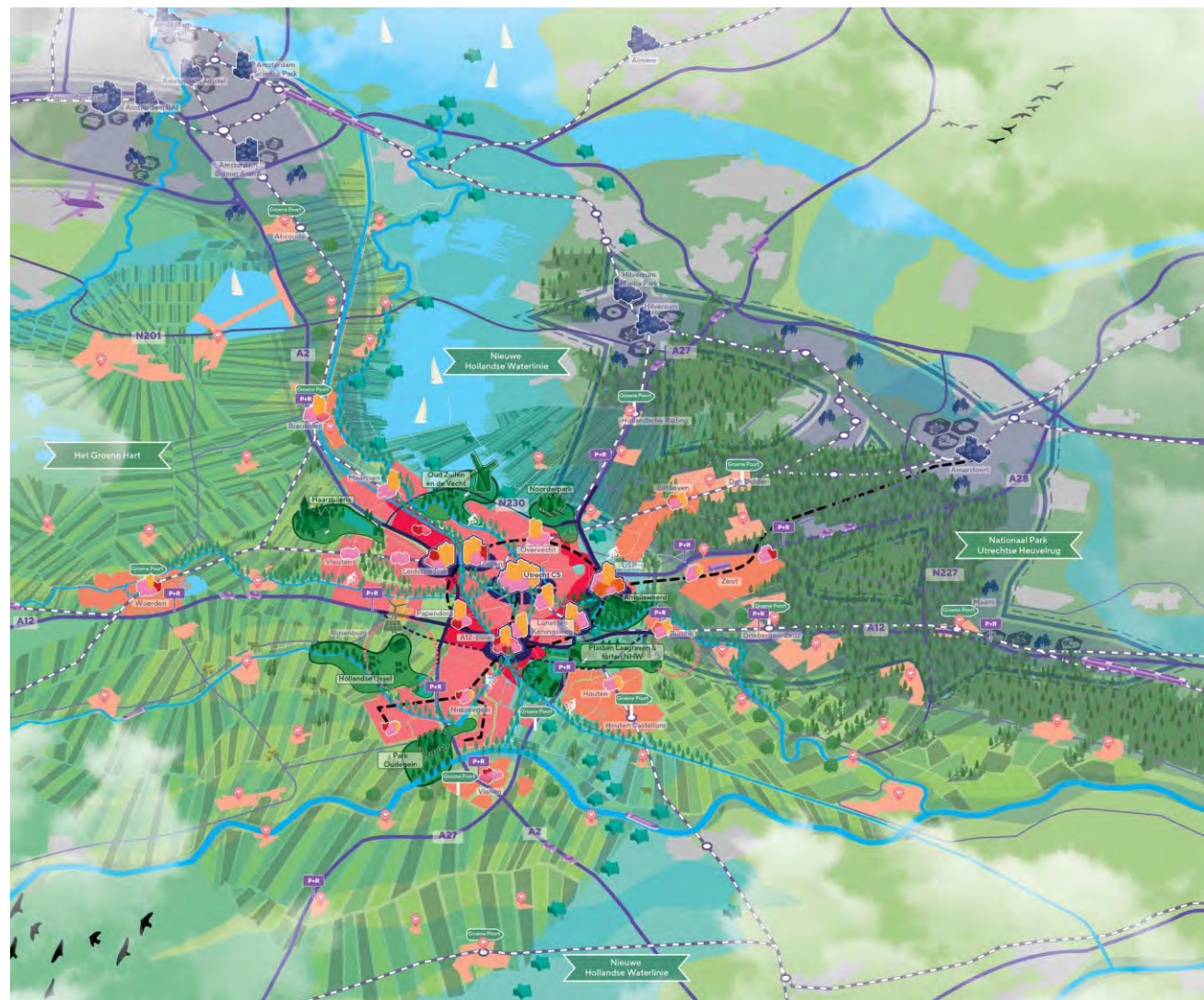
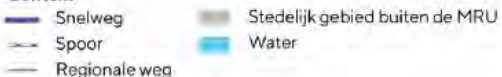
**Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit**



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



### Context





# 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)
- Mobilitätsmanagement



# 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



inclusive



green



Future-proof



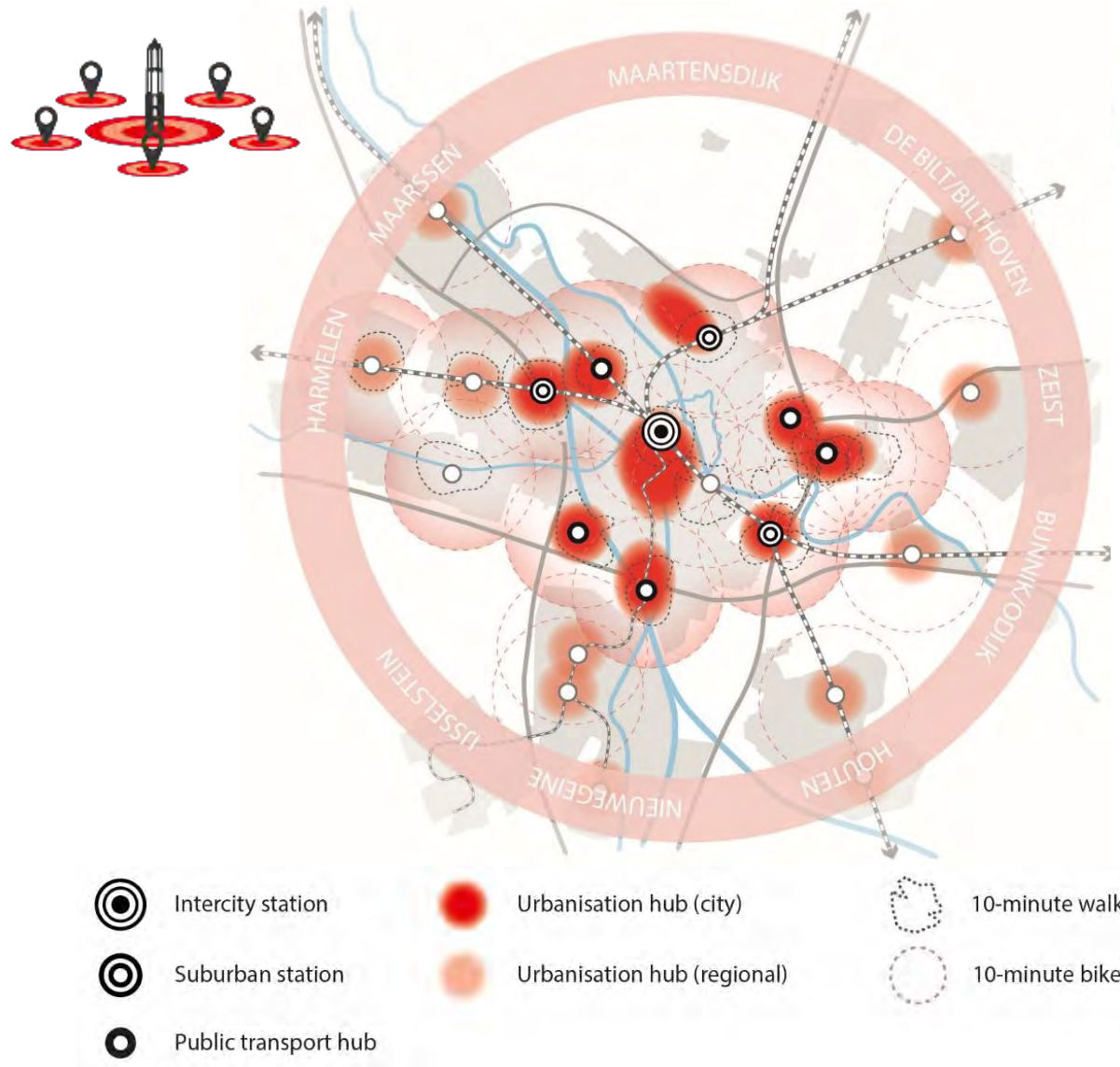
connected



slow



# Utrecht: Compact city



## Conditions

- Improvement of the compact city
- Strengthen the polycentric structure
- Create new urbanisation hubs related to excellent public transport (each with its own character)
- Smart use of space
- Walking and cycling networks that enable the 10 minute-city



# Green, future-proof and slow city



# Radregion Utrecht



## Ambitieux 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.



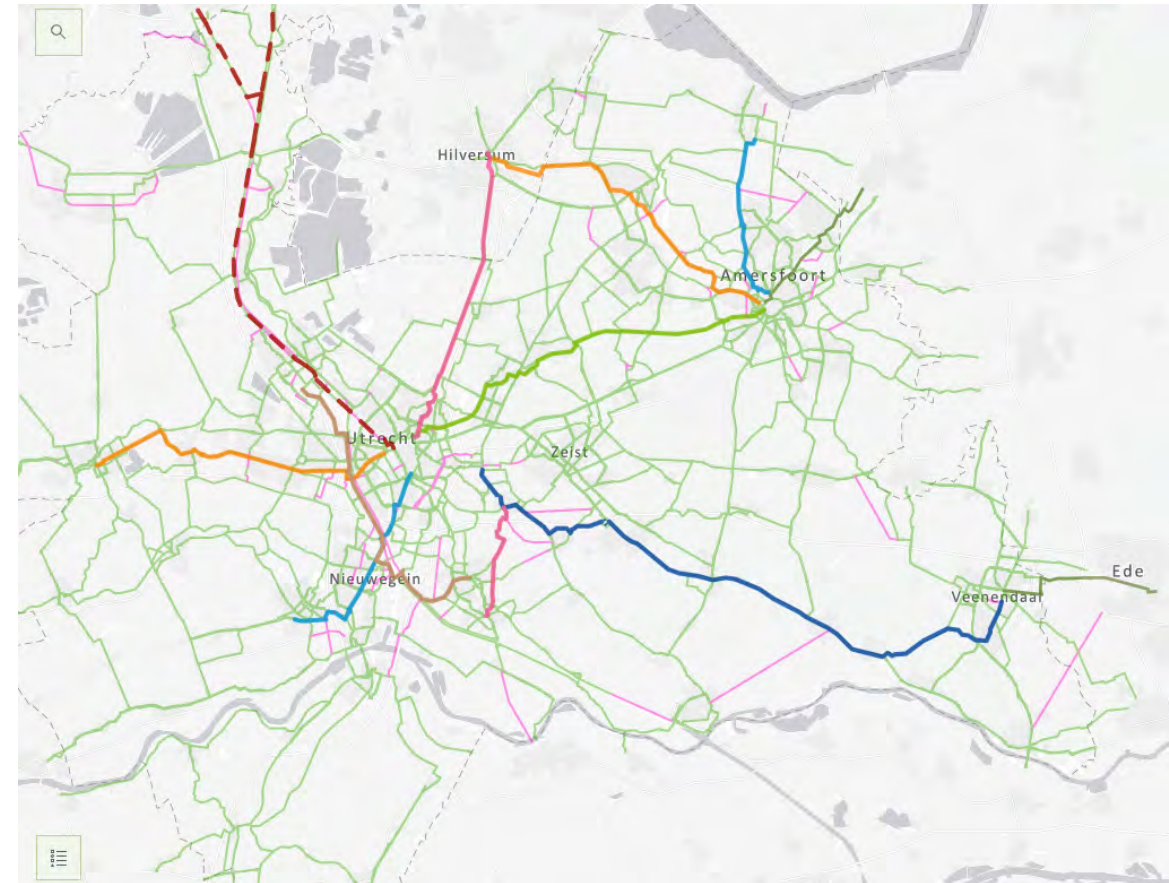


# Radregion Utrecht



Zusammenarbeit als der Schlüssel

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



# Radregion Utrecht

regionales Radnetz



UTRECHT				
Utrecht	UTR1	Ledig Erf inclusief aansluiting op fietssingel en Venuslaan	Herinrichting openbare ruimte	2026
Utrecht	UTR2	Opwaarderen 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	Verbreden fietspad Nedereindeplas (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 vervolg verbeteren naar Voordorpsedijk	>2030
Utrecht	UTR11	Verbetering Nieuwe Houtenseweg	Aanbrengen snelheidsremmers. Mogelijk spitsknip	2025-2026
Utrecht	UTR15	Klopdijk Noord	Verbreden fietspad	2025
Utrecht	UTR16	Ockhuizerweg/Polderweg	Aanleggen vrijliggend fietspad	2025
Utrecht	UTR17	Catharijnesingel zuid Bleekstraat - Ledig Erf	Herinrichting openbare ruimte	<2030
Utrecht	UTR18	Catharijnesingel Bartholomeibrug - 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 vowaardige fietsinfrastructuur	2027
Utrechtse Heuvelrug	UHR 2	Verkeersregeling Driebergen verbeteren, verlengde van de Dorpsstraat	Verkeersregeling in Driebergen verbeteren, verlengde van de Dorpsstraat (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

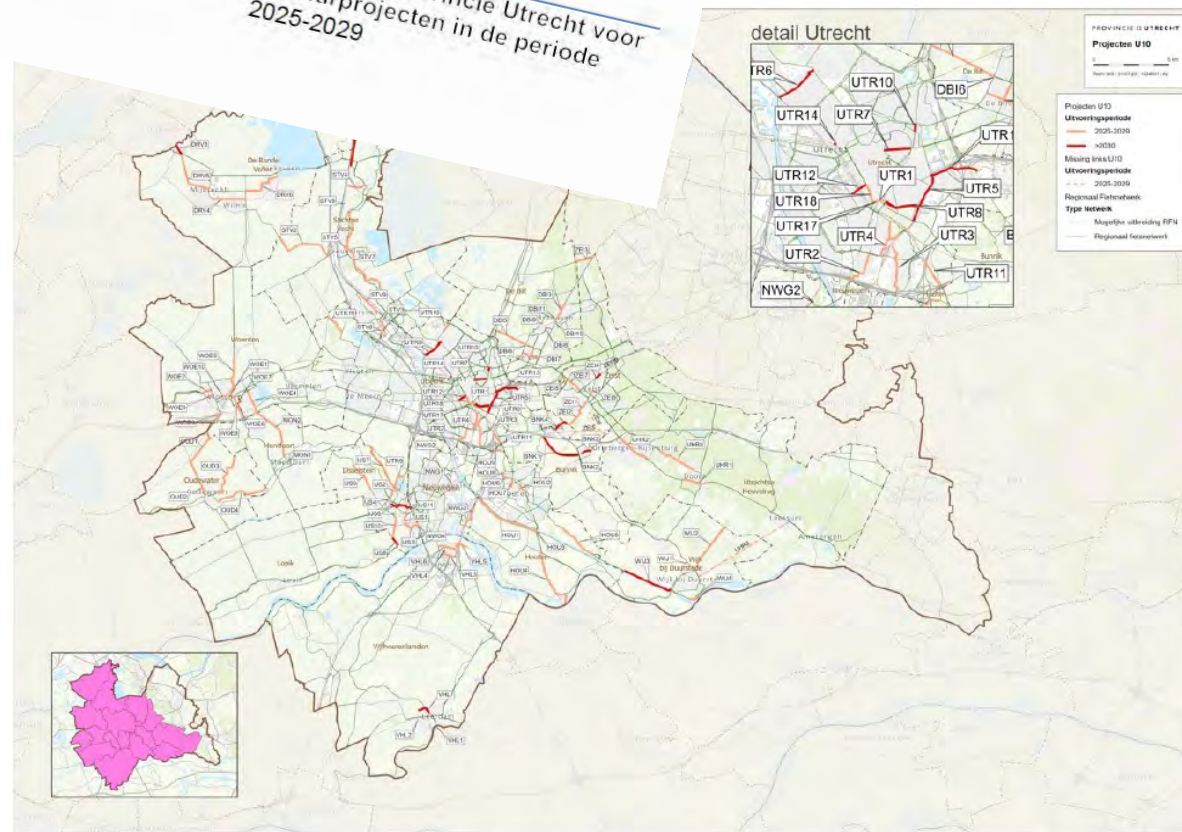
**Subsidieregeling Bereikbaarheid**



UTRECHT10



**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



Kostenverteilung Beispiel			
	Beitrag		
Investition	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

Nachteil: 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





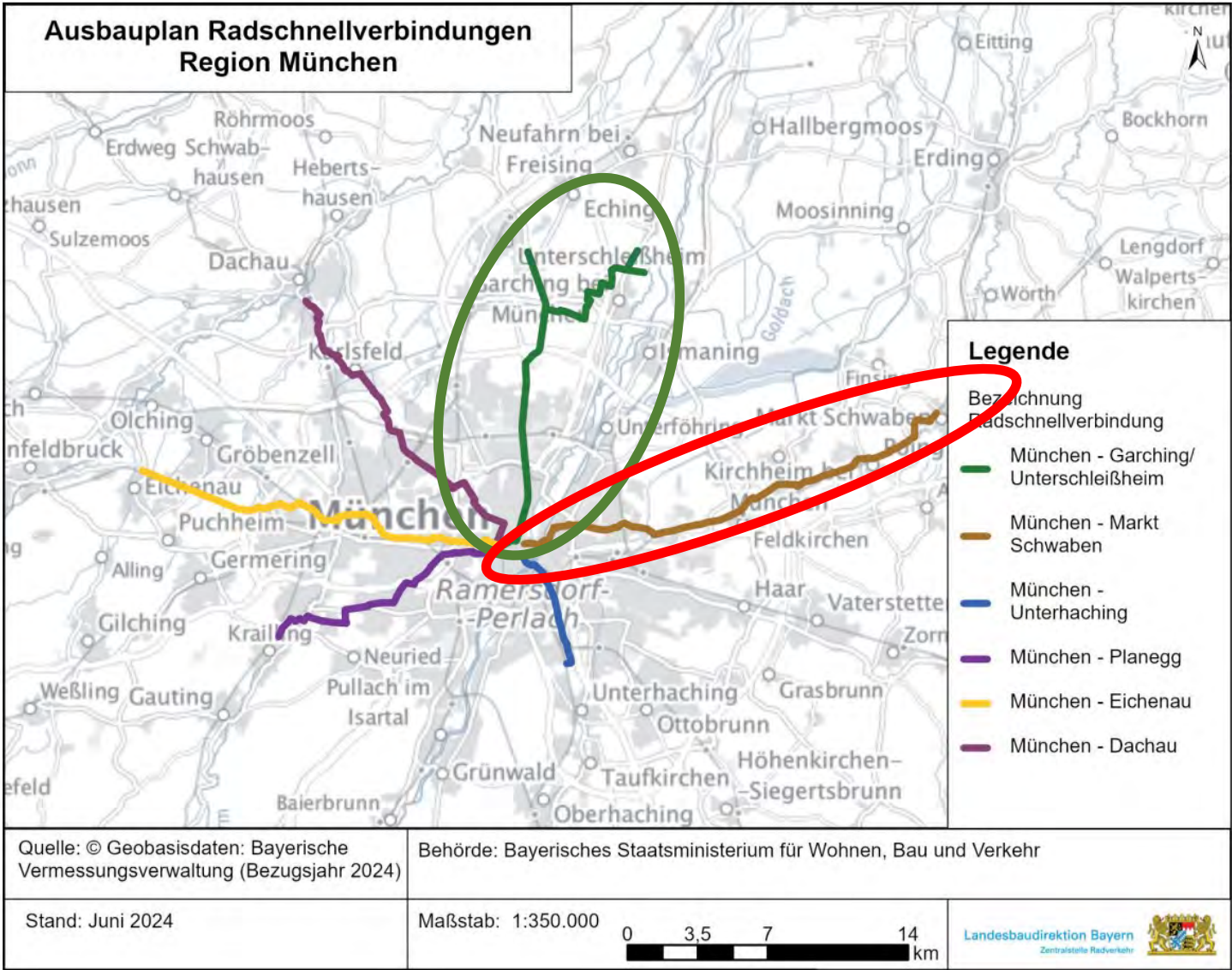
# Landesbaudirektion BY: Ausbauplan Radschnellverbindungen 2025



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:

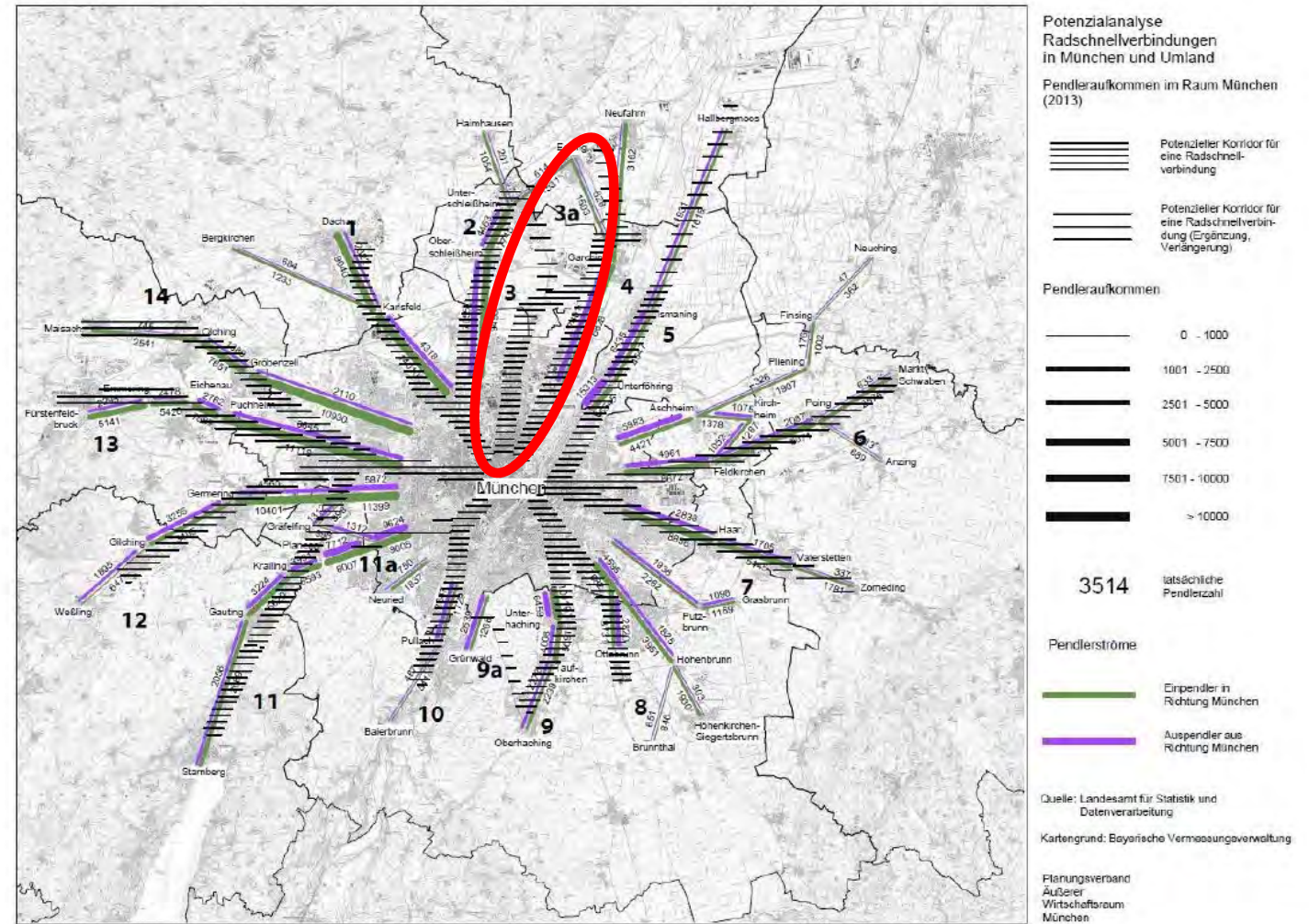
PV Äußerer Wirtschaftsraum München

## Ergebnisse:

14 Korridore entwickelt und untersucht

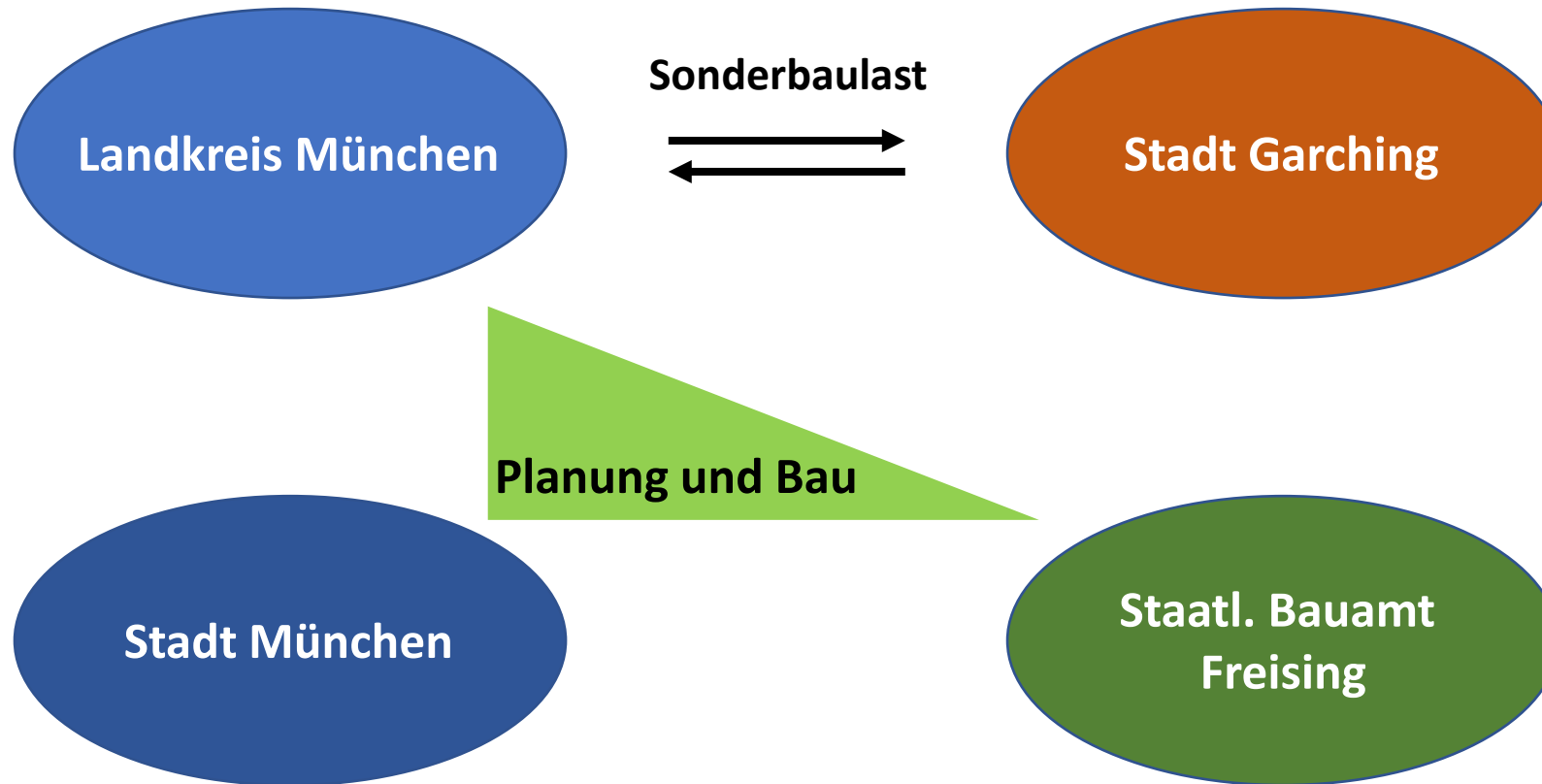
## Nächste Schritte:

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



Karte 18: Korridore für Radschnellverbindungen mit Pendleraufkommen im Raum München





## Weitere Projektbetroffene

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



- Lenungskreis 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

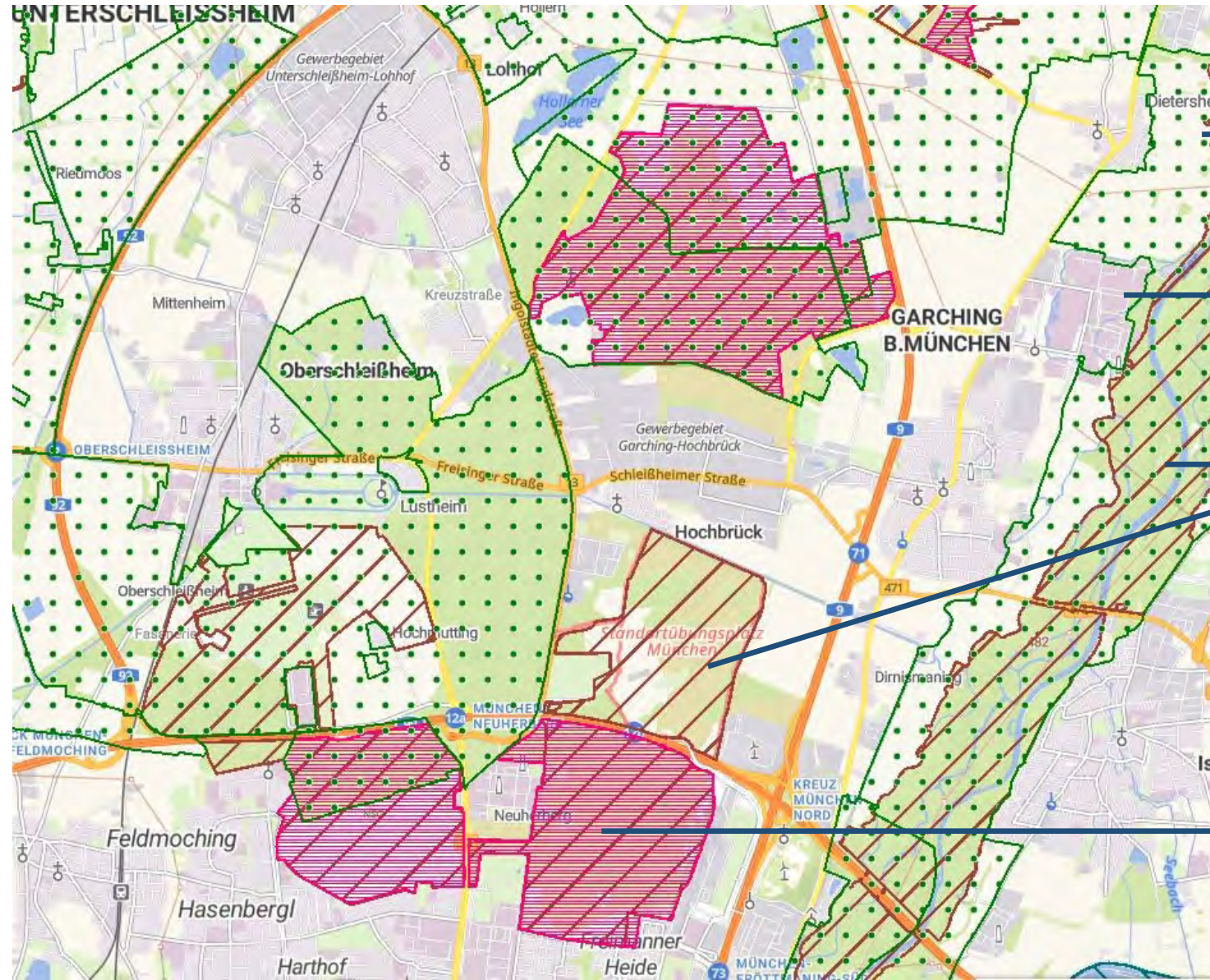
## Übernahme Sonderbaulast durch Landkreis:

- 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



LSG

TU München

FFH

Denkmalschutz

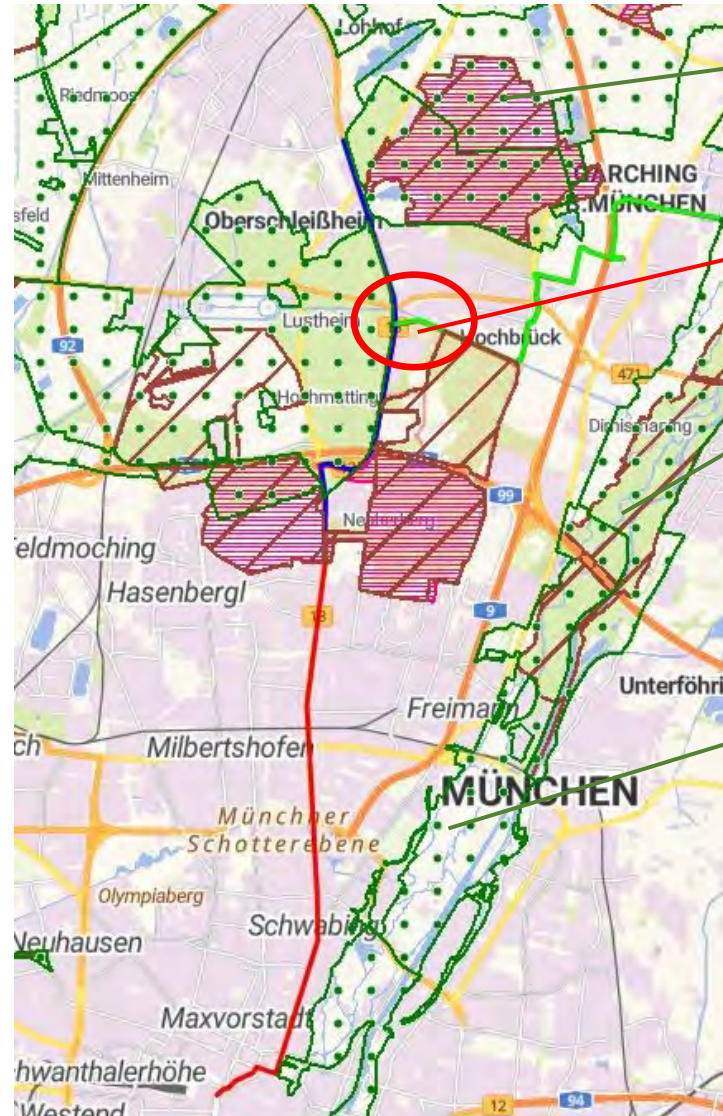
NSG



# 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!)



Naturschutzgebiete

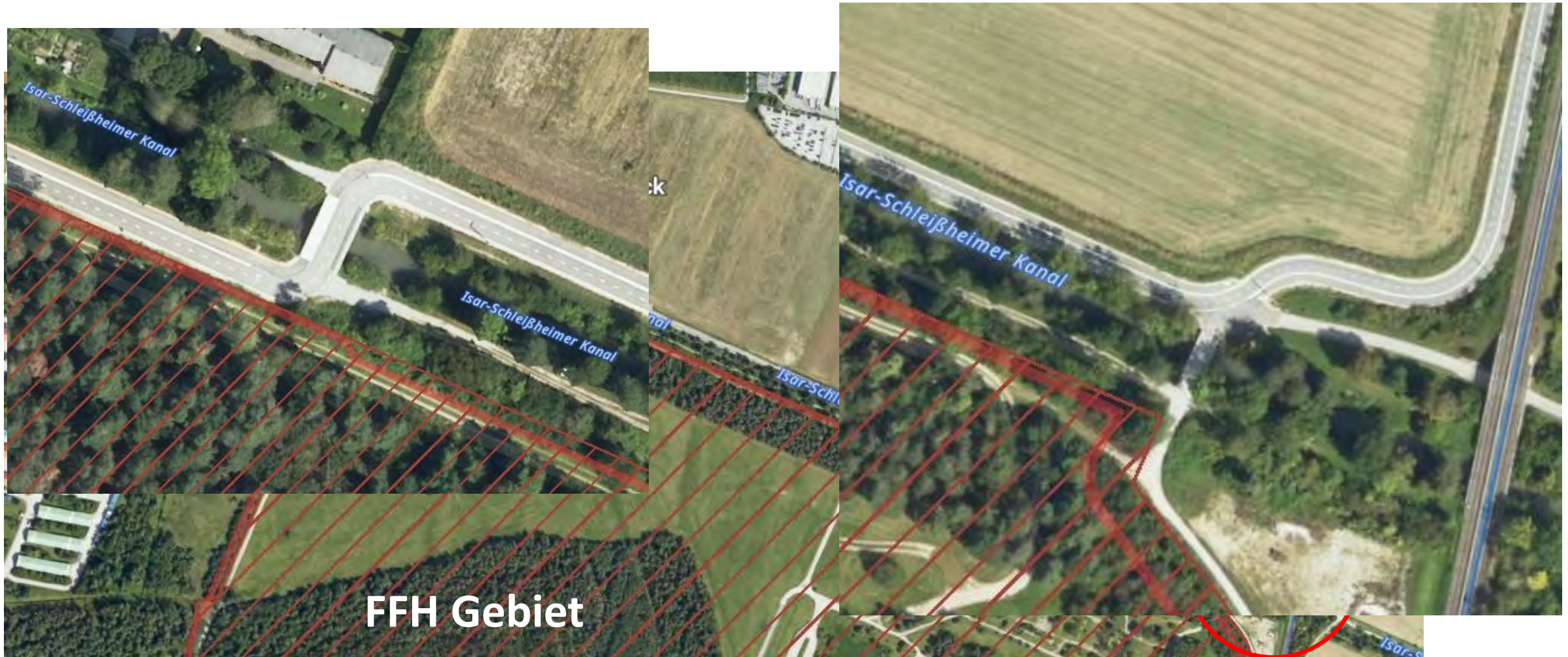
Denkmalschutz

FFH-Gebiete

Landschaftsschutzgebiete



# Herausforderungen Naturschutz



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

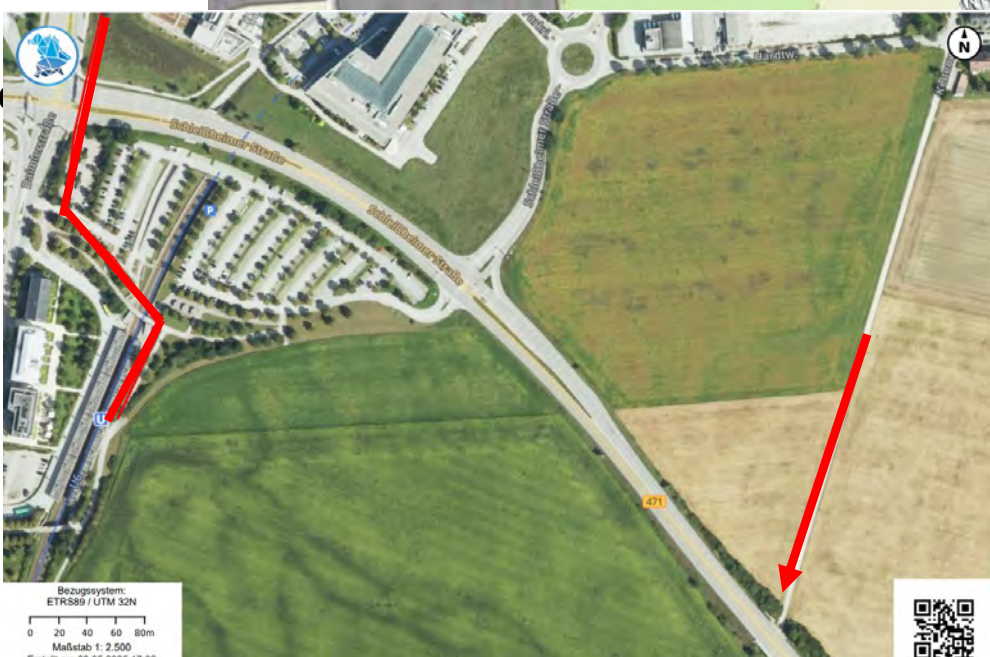


# Umgang mit Flächenverfügbarkeit

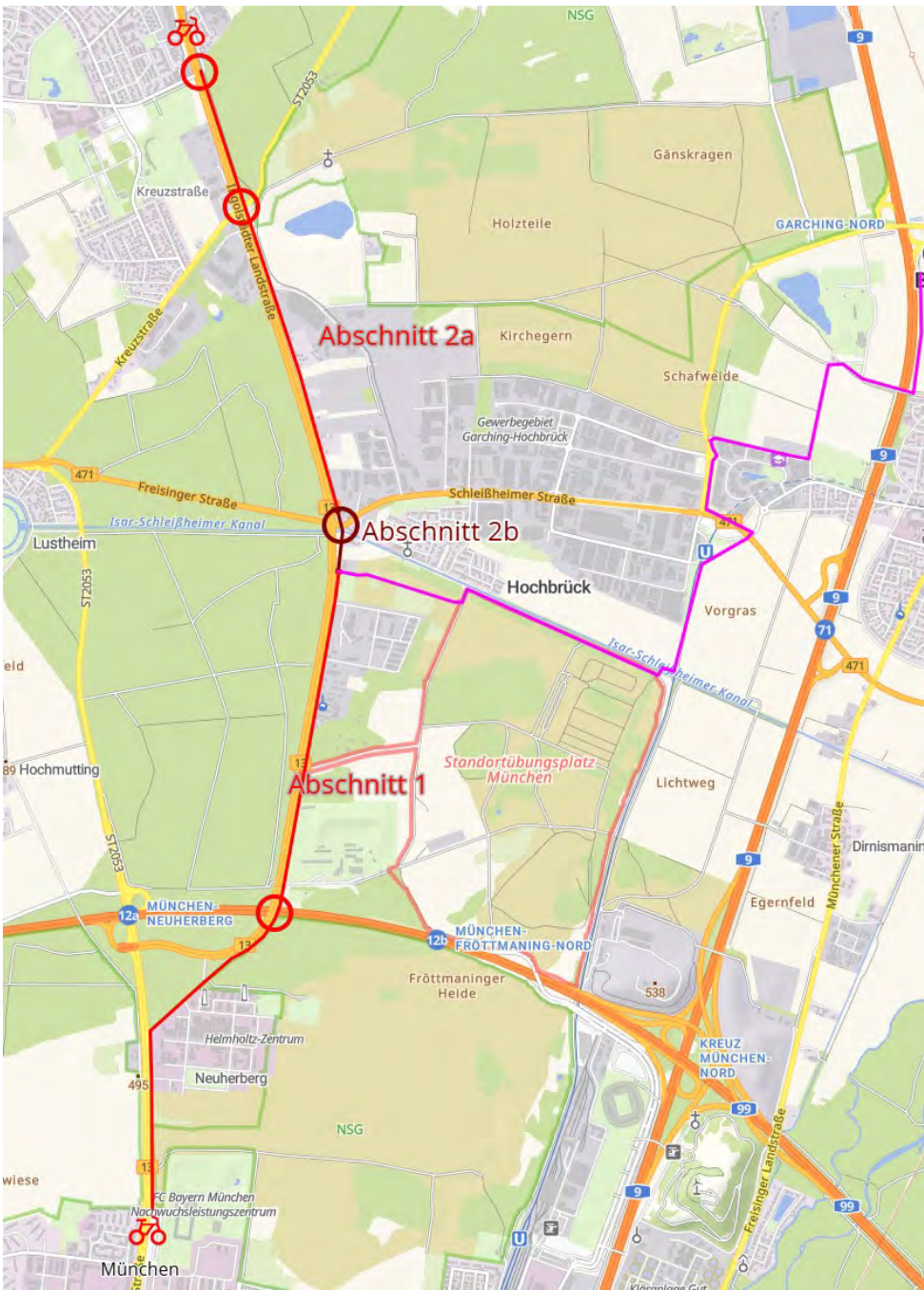


Keltenweg mit Unterführung  
B471 nicht verfügbar

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







# 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 / Münchner 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)

Olympiasportstätten (Olympiabewerbung München 2026)

Bundeswehr (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BImA)

## Für den Erfolg in der Zukunft:

- Heben des prognostizierten Potentials nach Fertigstellung

leben  
bauen  
bewegen







# Interkommunale Zusammenarbeit

- **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**

<sup>1</sup>Auf 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. <sup>2</sup>Art. 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:sStraßenverkehrsrechtliche 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



# 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

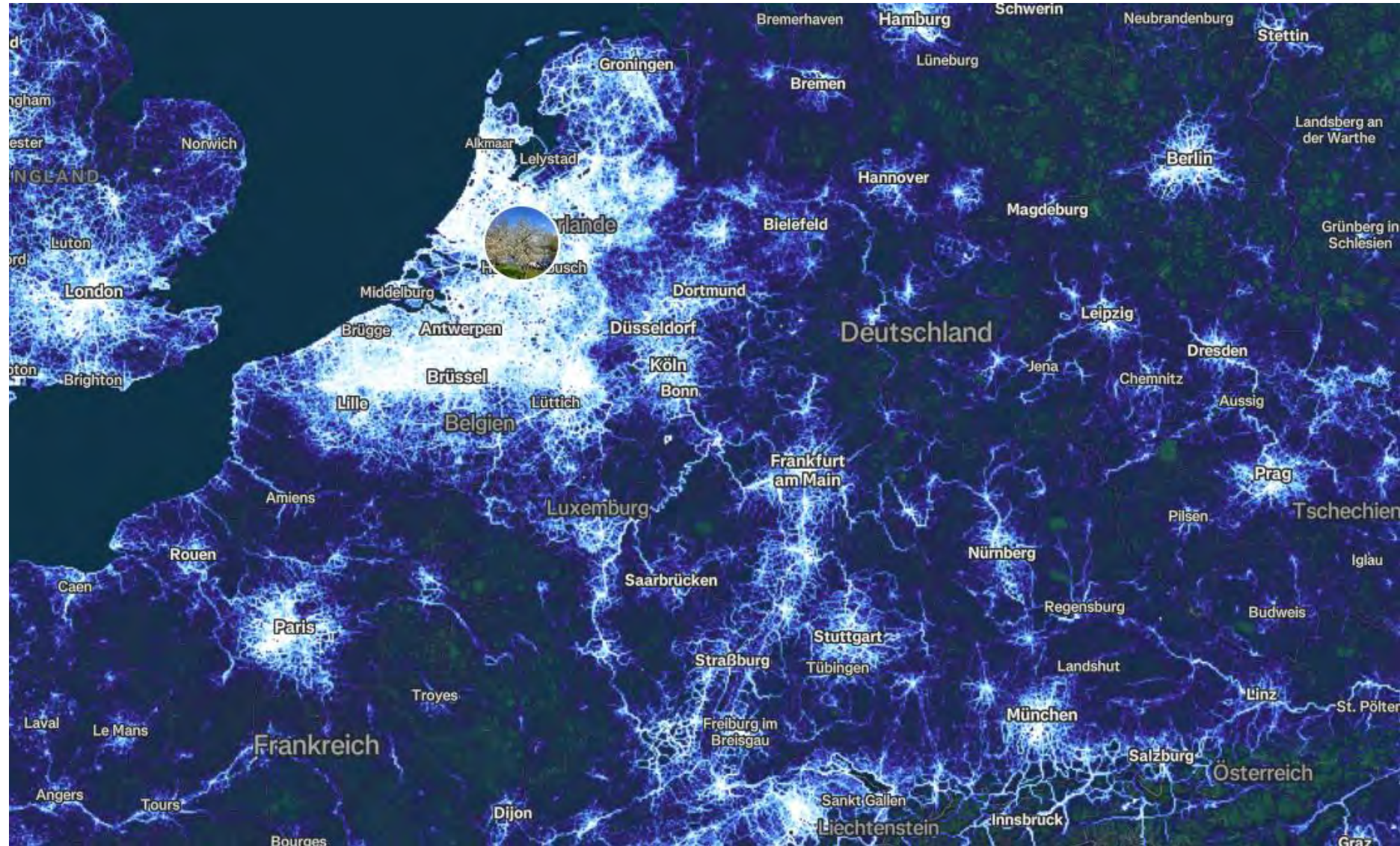


Quelle: ADFC 2024, Radreiseanalyse 2024



# 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-f





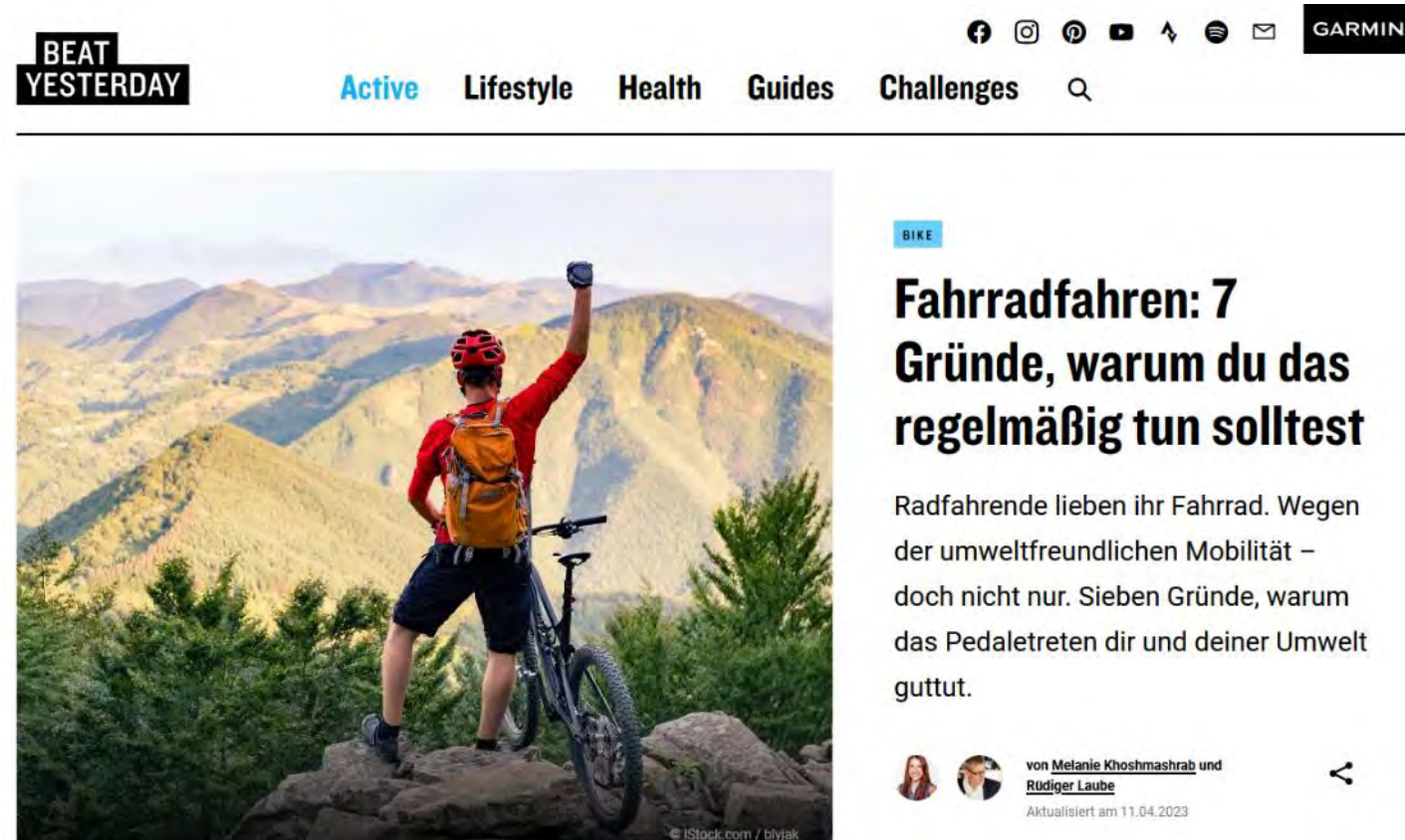
# Stellenwert von Radfahren

verstärkend kommt hinzu:

Bedeutung von Fahrradfahren für

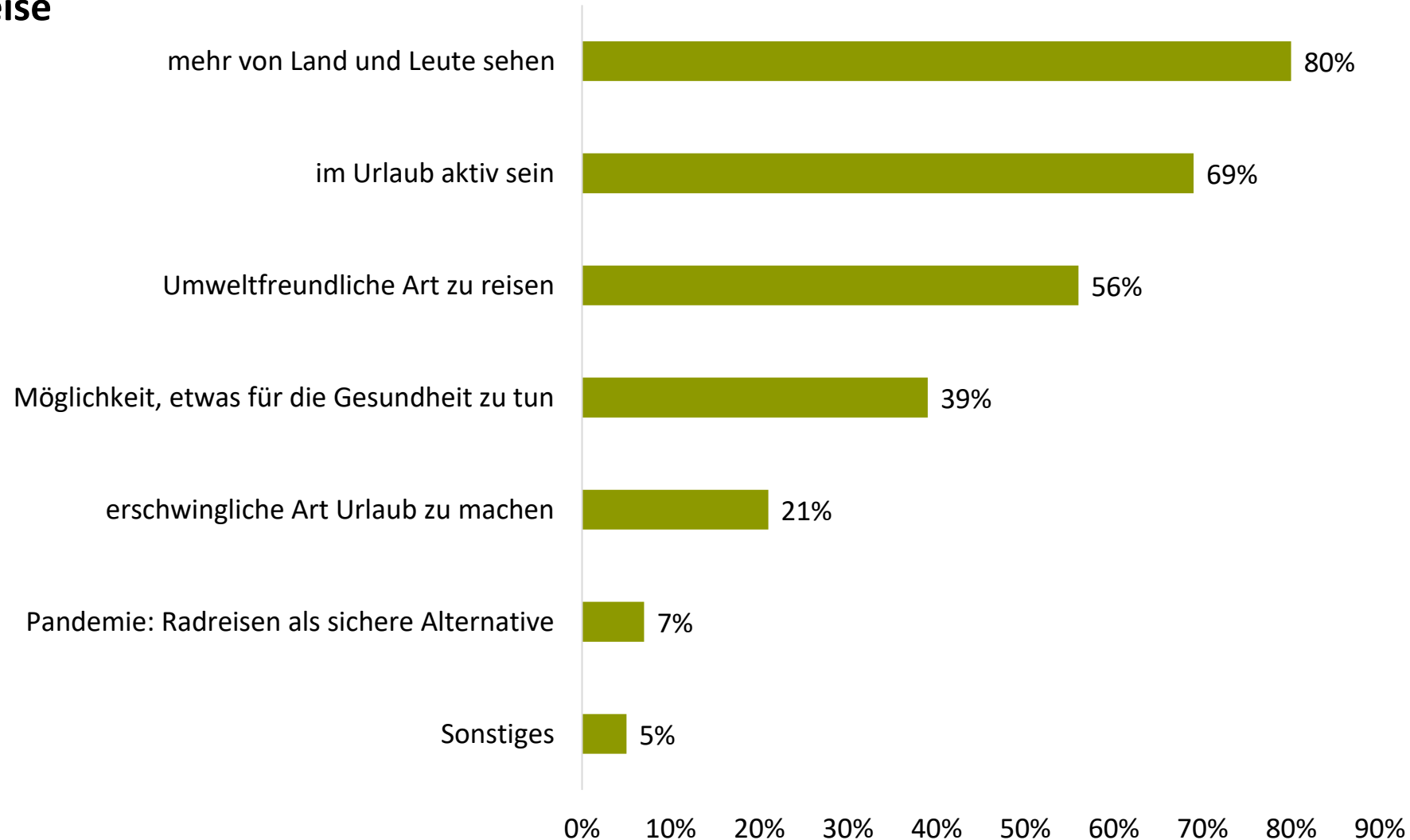
- Mobilitätswende und Klimaschutz
- Bewegungsanreiz/Gesundheitsvorsorge
- Standortqualität, Daseinsvorsorge am Wohnort
- (...)

Quelle: beatyesterday.org



# 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

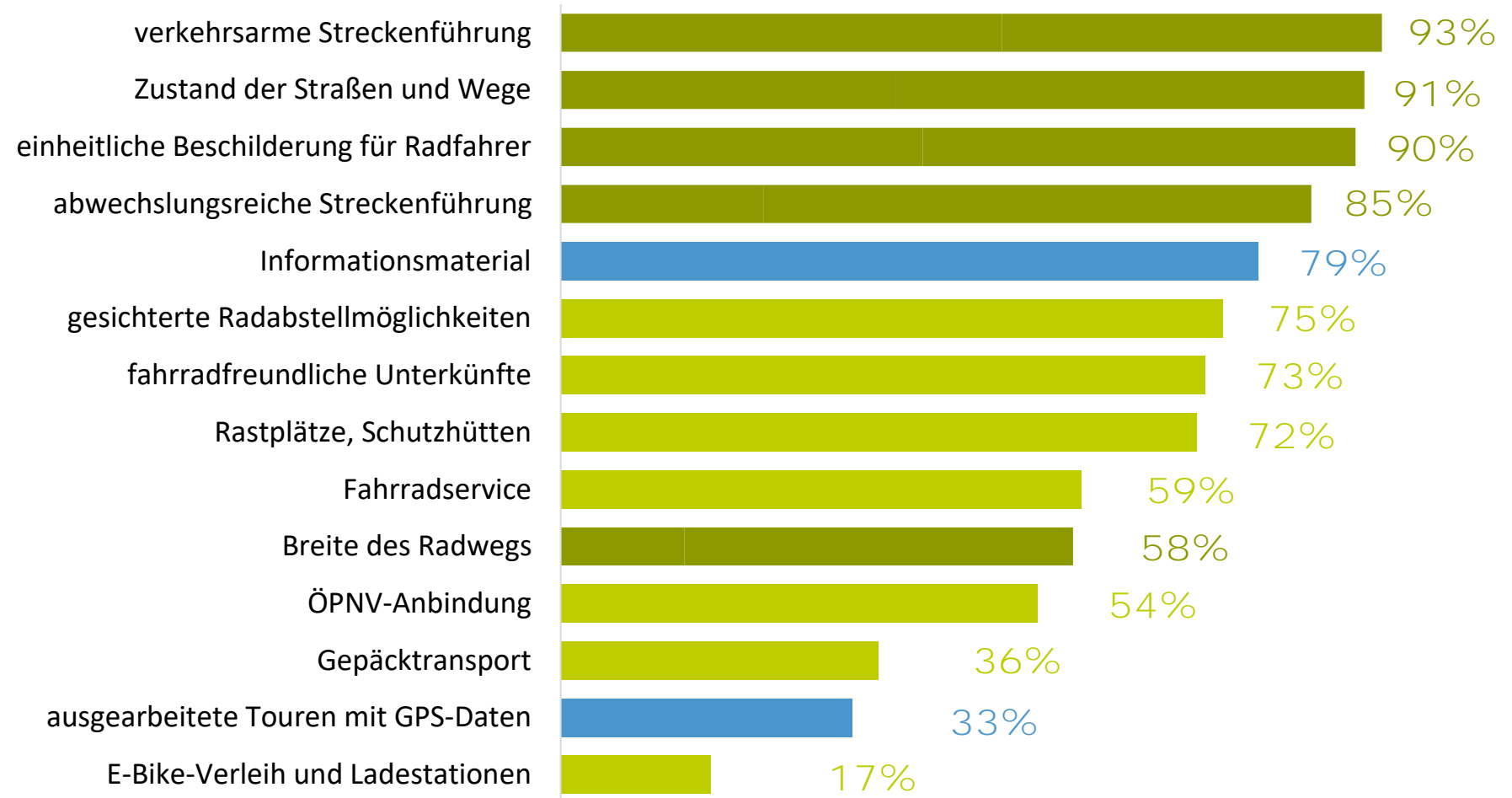
**7 Mio. Kurz-Radreisen**

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

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

# 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



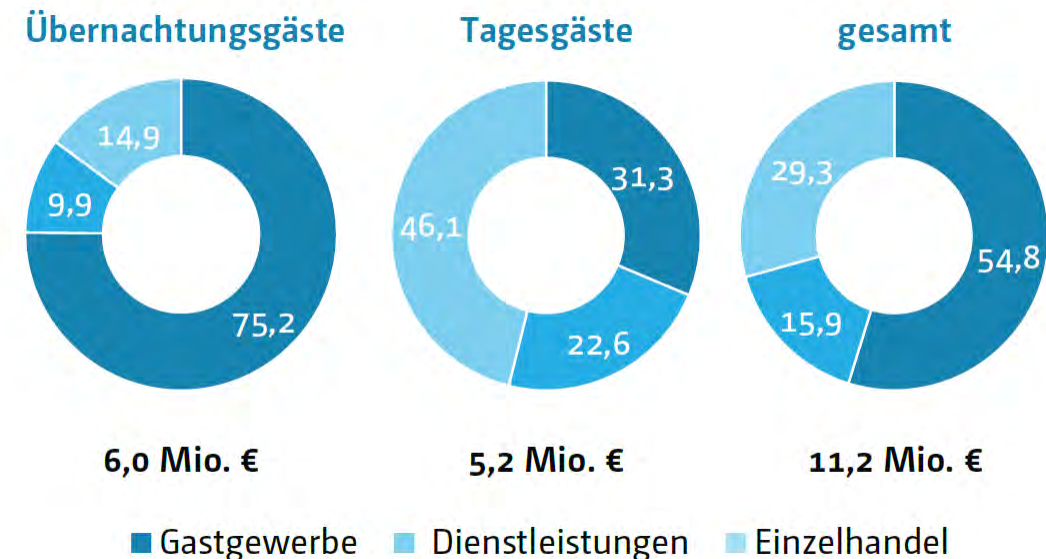
Quelle: Pixabay

# 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**

### Ausgabenstruktur nach Bereichen und Nutzergruppen





# Wirtschaftliche Effekte von Radfahren

Tagesausgaben durch Radgäste in unterschiedlichen Regionen

	ÜN-Gäste	Tagesgäste
<b>Mecklenburg-Vorp. 2022</b>	<b>85,00 €</b>	<b>29,90 €</b>
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 €

Quelle: Radverkehrsuntersuchung Mecklenburg-Vorpommern 2020–2022

# Best Practice

## Erfahrungen anderer Regionen, Wettbewerb

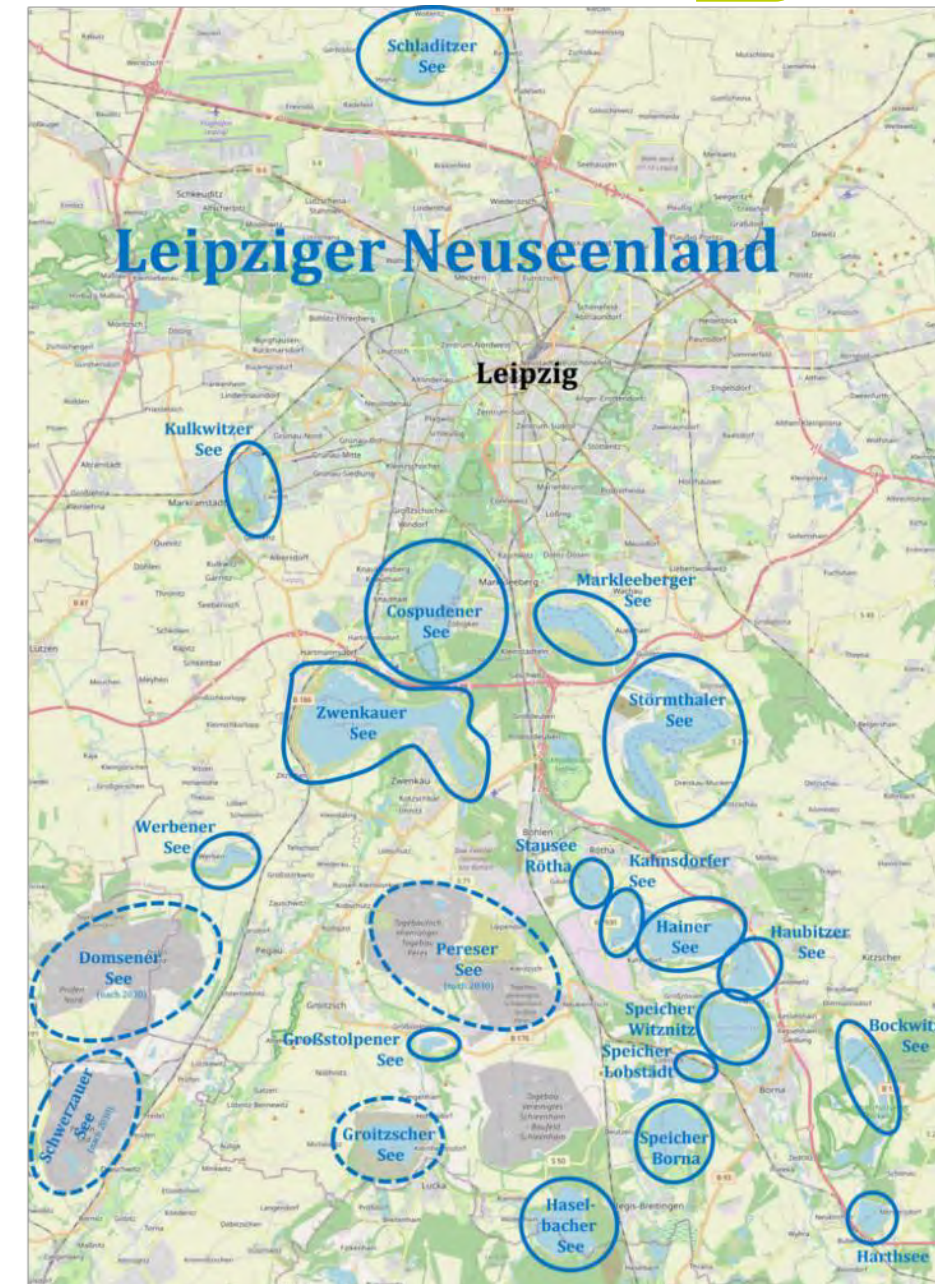
- Leipziger Neuseenland
- Lausitzer Seenland
- Ferropolis
- Route der Industriekultur Ruhrgebiet/  
Landschaftspark Duisburg



# 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 Abraumagger außer Dienst: Schaufelradbagger, Förderbänder und Absetzer gewähren einen authentischen Blick in die Vergangenheit.

##### Infocentrum 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.

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 Zeitzeugen entlang der „Straße der Braunkohle“. Ob beim Besuch im Infocentrum des Braunkohlekraftwerkes Lippendorf, bei einer Rundfahrt im aktiven Tagebau „Vereinigt Schleenhain“ oder einem Rundgang im Bergbau-Technik-Park, hier wird Tagebautechnologie gestern und heute erlebbar.

Historisches Schaufelrad  
SRs 6300  
bei Gerbisdorf



### Erinnerung bewahren, Erneuerung v

Renaturierung und Nutzung heute



#### Erlebnistipps

**Historische Kohlebahn Mei**  
Auf historischen Schienen  
Kammerforst fahren.

**Rad- und Wandertouren**  
z.B. auf dem Naturlehrpfad  
dem 7-Seen-Wanderweg od.  
Neuseenland-Radroute.

**Goitzsche-Wildnis**  
1.300 ha ungestörte Natur  
Touren und in Camps erleb

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 Westerntage zeigen, wie lebendig die Zeitzeugen Geschichte und Gegenwart verbinden. Die Symbiose aus Erinnerung und Erneuerung machen das Leipziger Neuseenland heute so einzigartig.

Entspannte Fahrt  
mit der Kohlebahn



Quelle: leipziger-neuseenland.org

16 Neuseenland-Radroute

## Den Wandel der

# Landschaft entdecken



Auf der Neuseenland-Radroute kann auf knapp 100 Kilometern Länge das südliche Leipziger Neuseenland erkundet werden. Die Rundroute führt an den neu entstandenen Seen vorbei und zeigt dabei eindrucksvoll den Landschaftswandel von der Tagebau- zur Erholungsregion. Die Rundtour lädt sowohl zu gemütlichen Radtouren als auch zum sportlich ambitionierten Radfahren ein.

#### Anfahrtstipps:

- ÖPNV
- Marktleiberg
- Pegau

#### P. Parken

- Marktleiberg: Seepromenade
- Pegau: Flur am Stadtbad

Hafen Zöbiger

Schwierigkeit: MITTEL

- Länge: 95,2 km
- ⌚ Dauer: 7:00 h
- ▲ Anstieg: 381 hm
- ▼ Abstieg: 378 hm



QR-Code scannen  
und Tour aufs  
Handy laden!



# 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

## Gastrotipps:

**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 986888  
 ✉ seeperle@seepark-auenhain.de  
 🌐 www.seepark-auenhain.de

## VINETA-Bistro

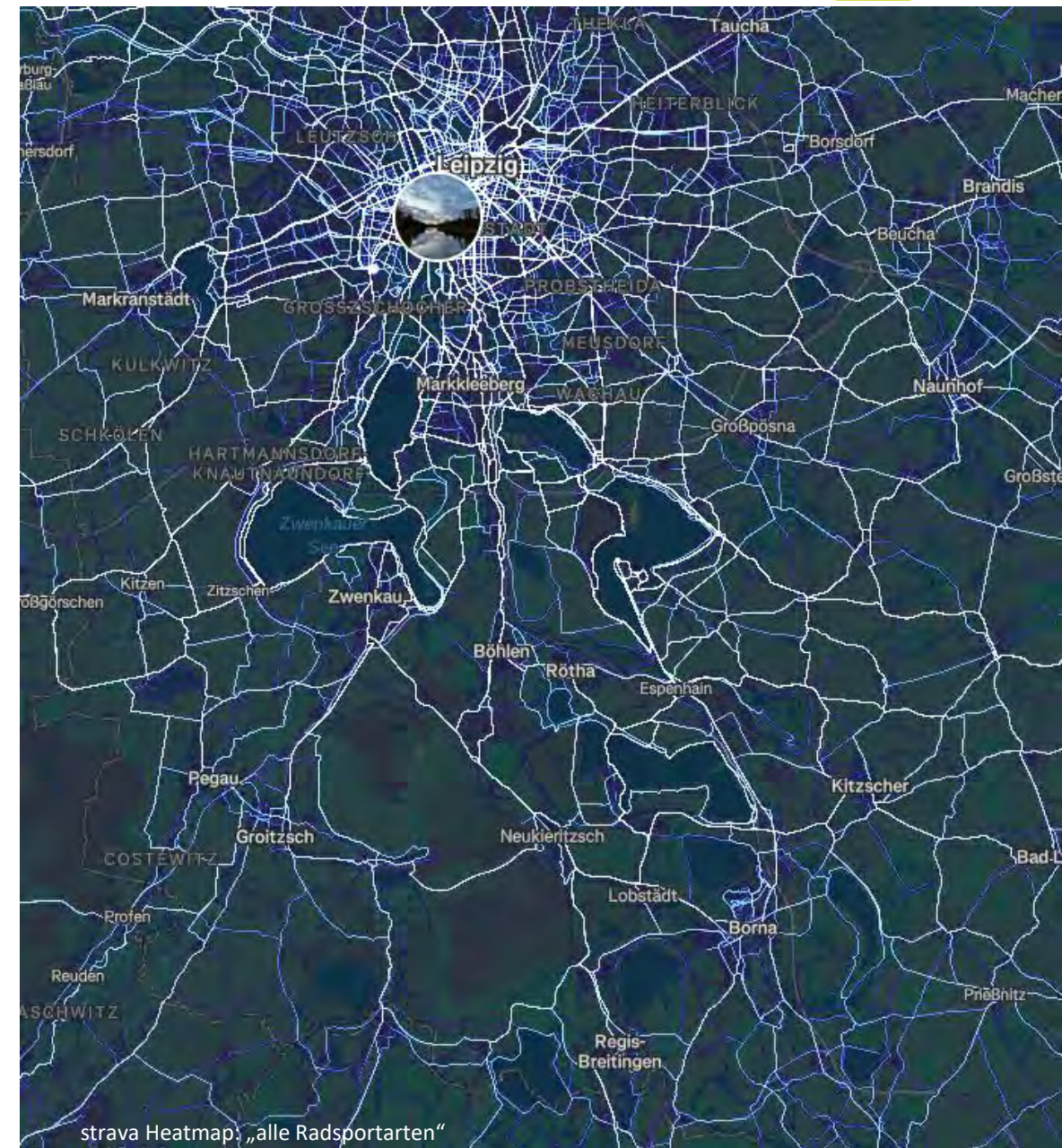
Magdeborner Halbinsel/  
 Alte F95 NR. 1  
 04463 Großpösna  
 ☎ +49 (0) 341 14066290  
 ✉ info@vineta-stoermthal.de  
 🌐 www.vineta-stoermthal.de

## Biergarten am Hafen Pier 1

Hafenstraße 23  
 04416 Markkleeberg  
 ☎ +49 (0) 341 356510  
 ✉ cospudenersee@leipzigseen.de  
 🌐 www.leipzigseen.de

## Entdeckertipps:

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



strava Heatmap: „alle Radsportarten“



# Lausitzer Seenland



## Urlaub und Ausflüge im Lausitzer Seenland

Herzlich willkommen

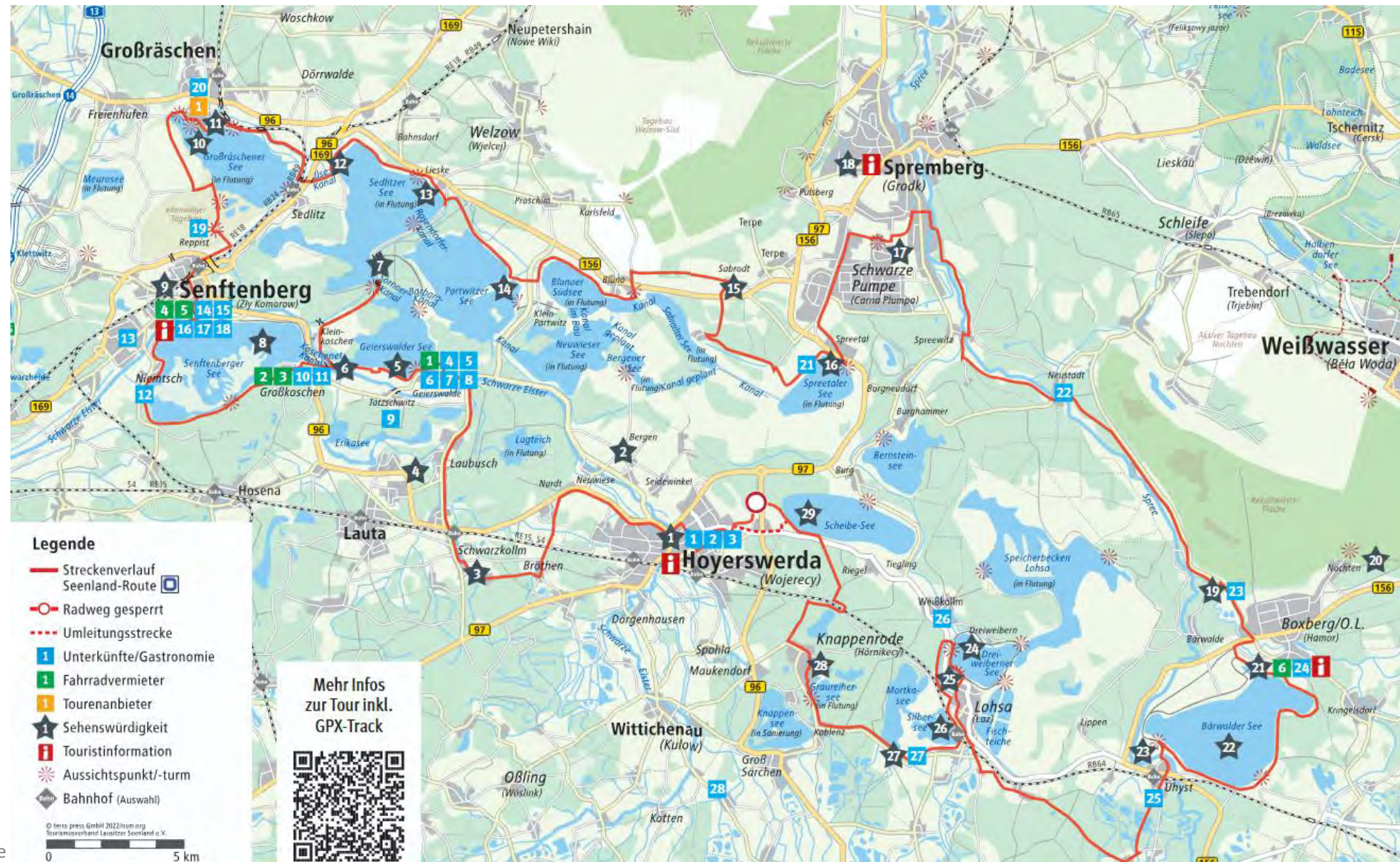
Zwischen Berlin und Dresden vollzieht sich ein besonderer Wandel: Eine ganze Region wird vom Braunkohlerevier zum Urlaubsparadies. Europas größte von Menschenhand geschaffene Wasserlandschaft entsteht mit zwei Dutzend gefluteten Seen und schiffbaren Kanälen.

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



# Lausitzer Seenland

Seenland-Route 189 km



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



# Lausitzer Seenland

Die Seenland-Route verläuft vom Großräschener See im Norden bis zum Bärwalder See im Süden des Lausitzer Seenlandes **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 Großräschen
- Stadthafen Großräschen
- Niederlausitzer Heidemuseum im Schloss Spremberg
- Kraftwerk Schwarze Pumpe
- Findlingspark Nochten
- Landschaftsbauwerk Ohr
- Energiefabrik Knappenrode
- Schloss und Stadtmuseum Hoyerswerda
- KRABAT-Mühle Schwarzkollm
- Strand am Geierswalder See
- Koschener Kanal mit Schleuse
- Landmarke "Rostiger Nagel"

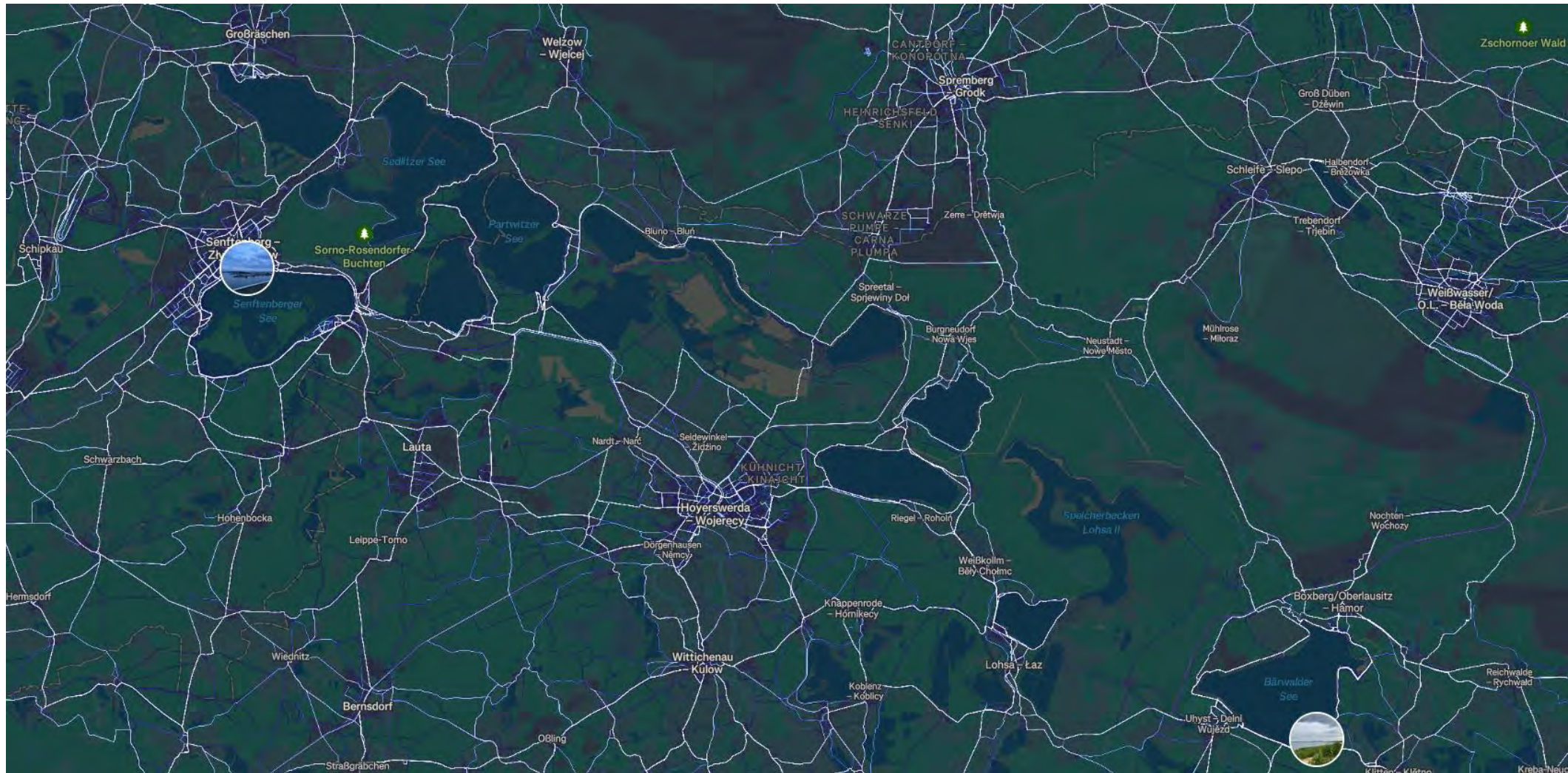
Quelle: [www.lausitzerseenland.de](http://www.lausitzerseenland.de)





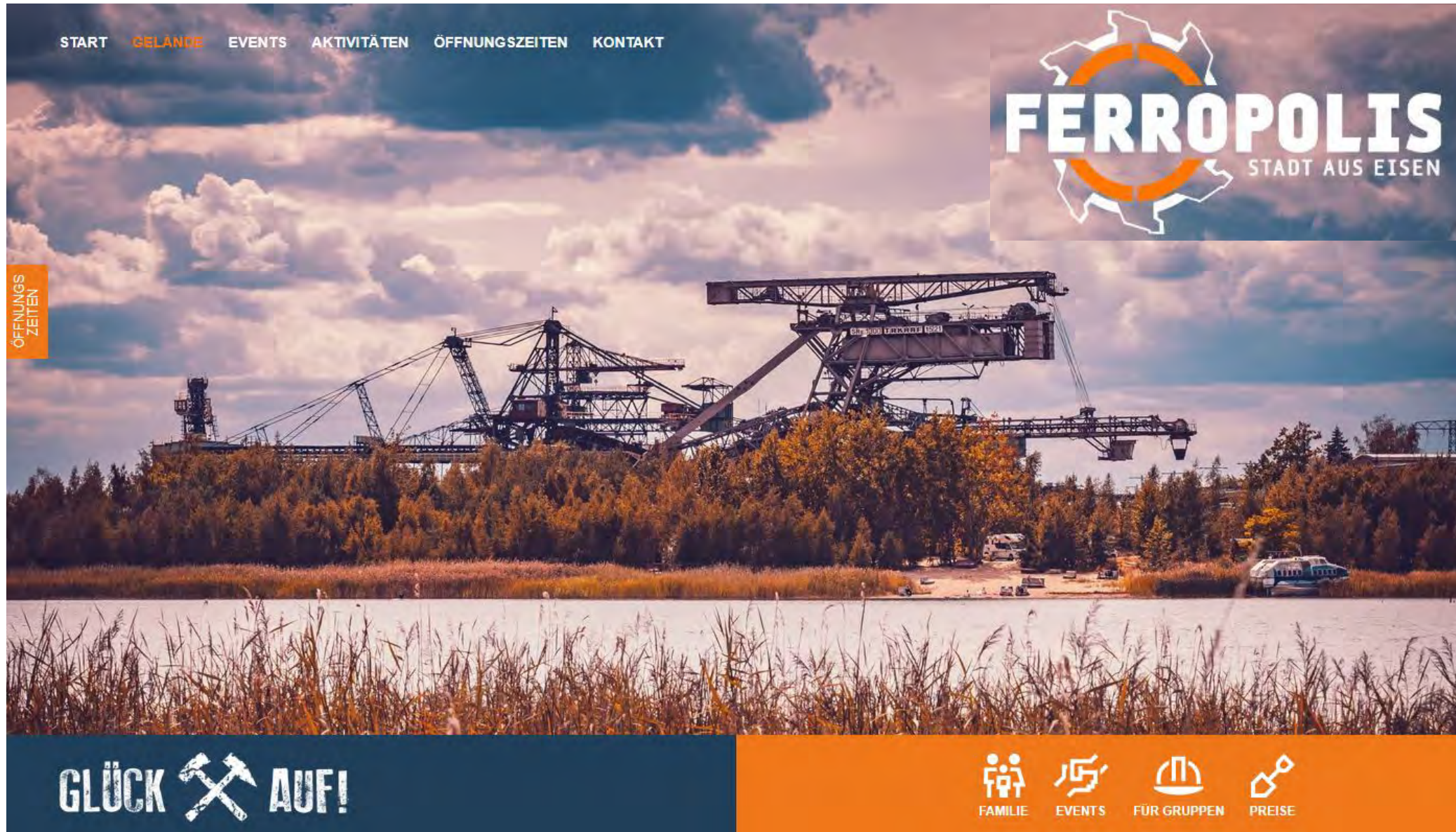
# Lausitzer Seenland

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





# Ferropolis





# 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?



**BAGGER**



**GESCHICHTE**



# 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

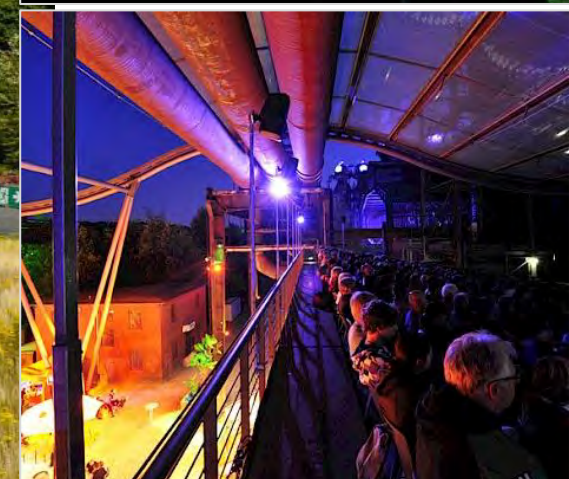
🕒 19:20 h

↕ 806

↕ 802 m

↑ 195 m

↓ 19 m





# Route der Industriekultur

## Rutenverlauf 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



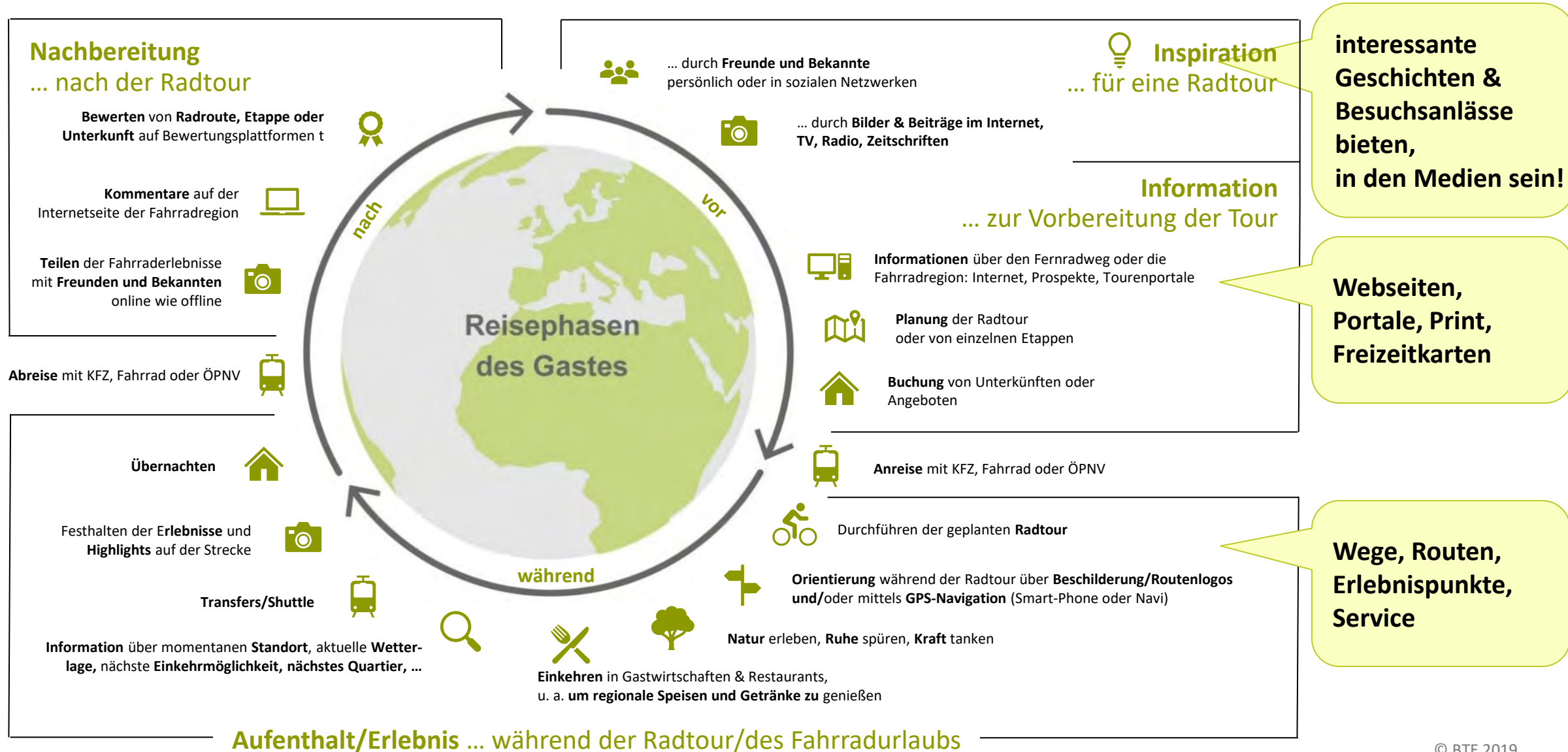
# Schlussfolgerungen aus Best-Practice und Marktforschung

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
- Monumente 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](http://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.



Quelle: [www.rheinisches-revier.de](http://www.rheinisches-revier.de)








## Orte der Inszenierung

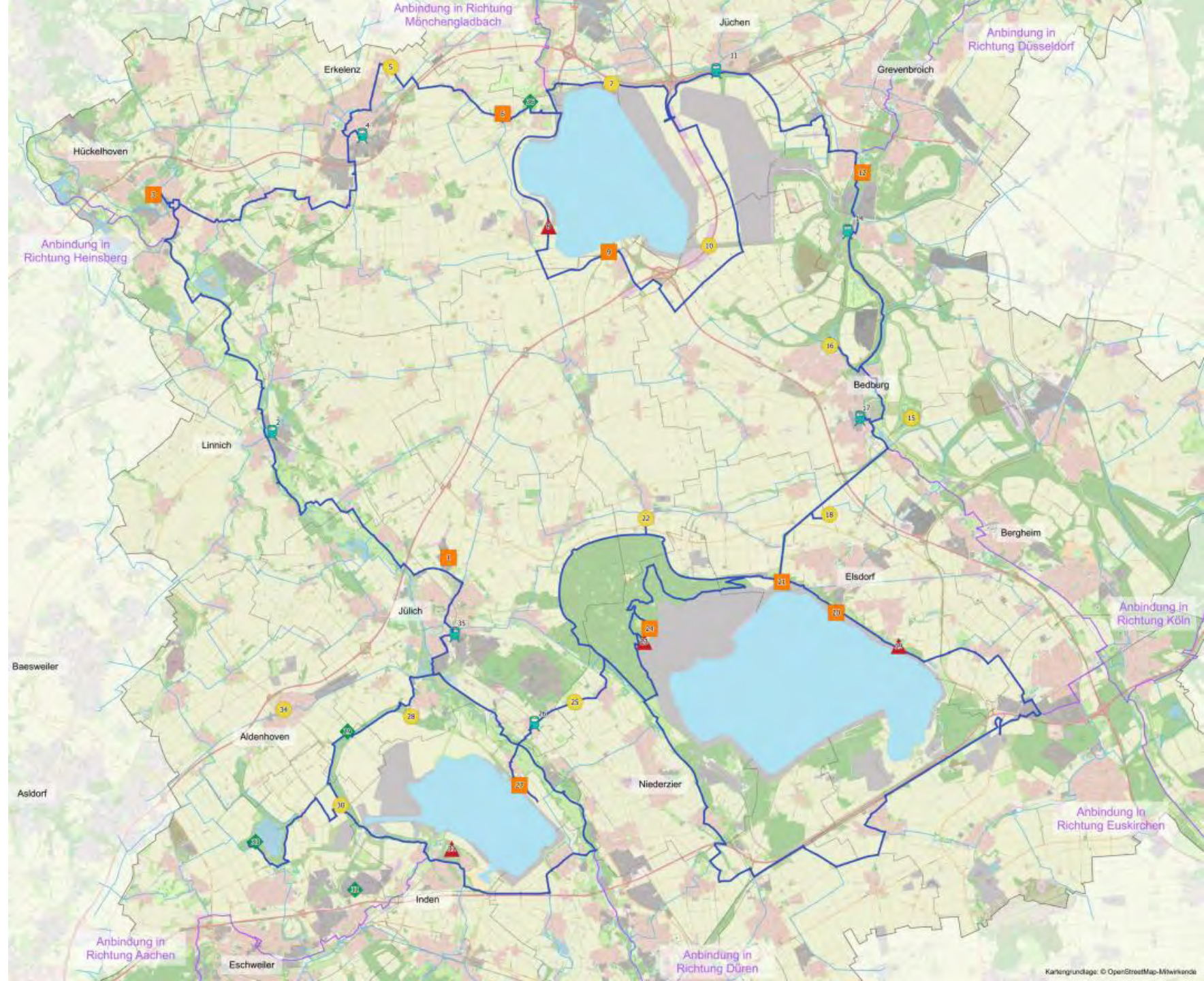
-  interaktive Station mit digitalem und analogem Erlebnisscharakter; betreuter Besucheranlaufpunkt (Größe nach Absprache)
-  größere Erlebnis-Station mit Objektbezug am Wegesrand mit analogem Erlebnisscharakter und digitaler Verlängerung ( $> 50 \text{ m}^2$ )
-  kleinere Informationspunkte zur objektbezogenen Informationsvermittlung mit digitaler Verlängerung ( $< 50 \text{ m}^2$ )
-  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*







# **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**



## Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) des Landes NRW:

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





# Fachliche Grundlage: “Potenzialanalyse Radverkehr”



- 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

Verbindungsfunktion		Kriterien		Beschreibung
Stufe	Verbindung	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”



- 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



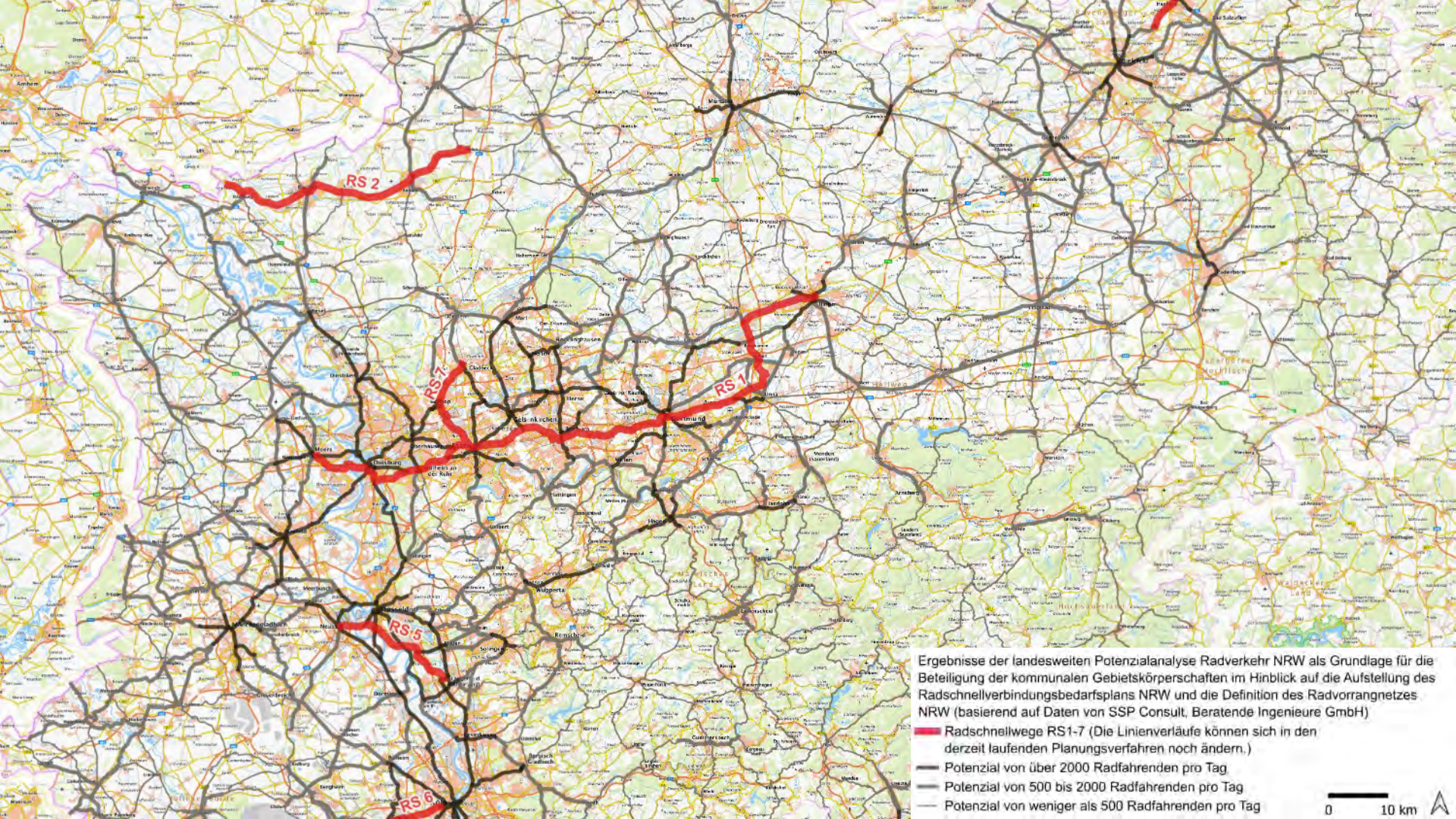
## Ergebnis:

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





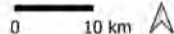
Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr NRW als Grundlage für die Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans NRW und die Definition des Radvorrangnetzes NRW (basierend auf Daten von SSP Consult, Beratende Ingenieure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

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

— Potenzial von über 2000 Radfahrenden pro Tag

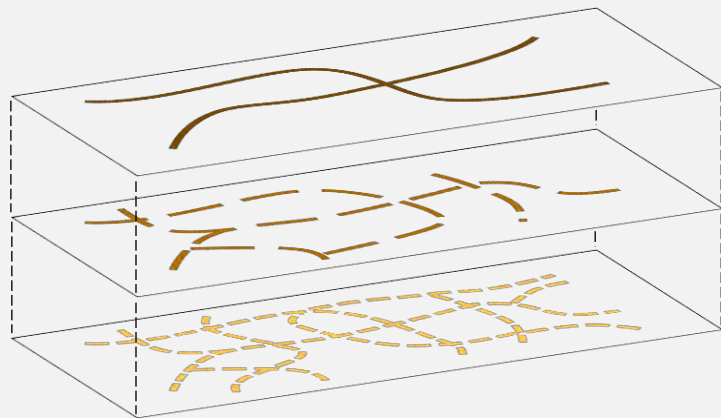
— Potenzial von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag

— Potenzial von weniger als 500 Radfahrenden pro Tag





# Netzhierarchie



## Landesweites Radvorrangnetz

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

## Überörtliche Radverkehrsnetze

Verbindungsfunktionsstufe III (regional)

## Lokale Radverkehrsnetze

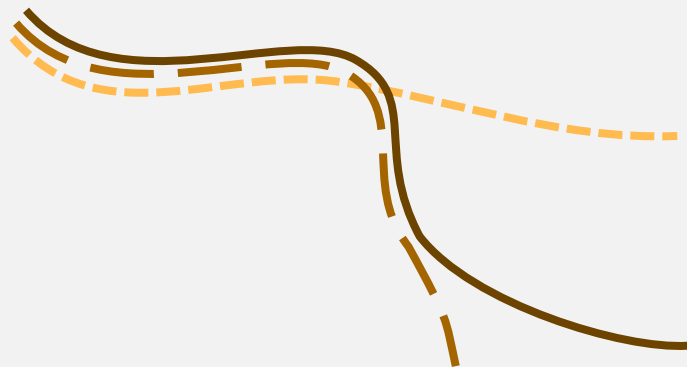
Verbindungsfunktionsstufe IV (nahräumig)

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



Landesweites Radvorrangnetz

Überörtliche Radverkehrsnetze

Lokale Radverkehrsnetze

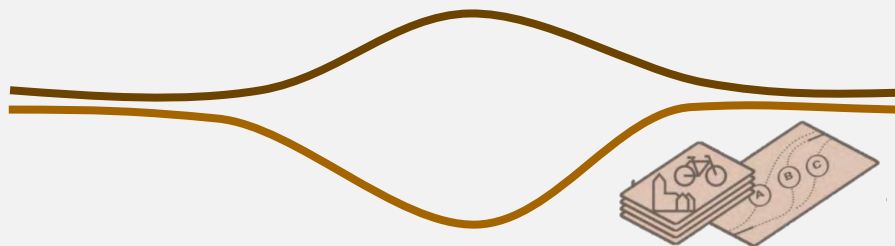
Die Netzplanung auf Landesebene erfolgt zu einem Zeitpunkt, zu dem bereits zahlreiche überörtliche und lokale Radverkehrsnetze existieren. Das Radvorrangnetz soll sich dort, wo dem keine fachlichen Gründe entgegenstehen, an die vorhandenen Radverkehrsnetze anpassen.

→ Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften

# Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften



- 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



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

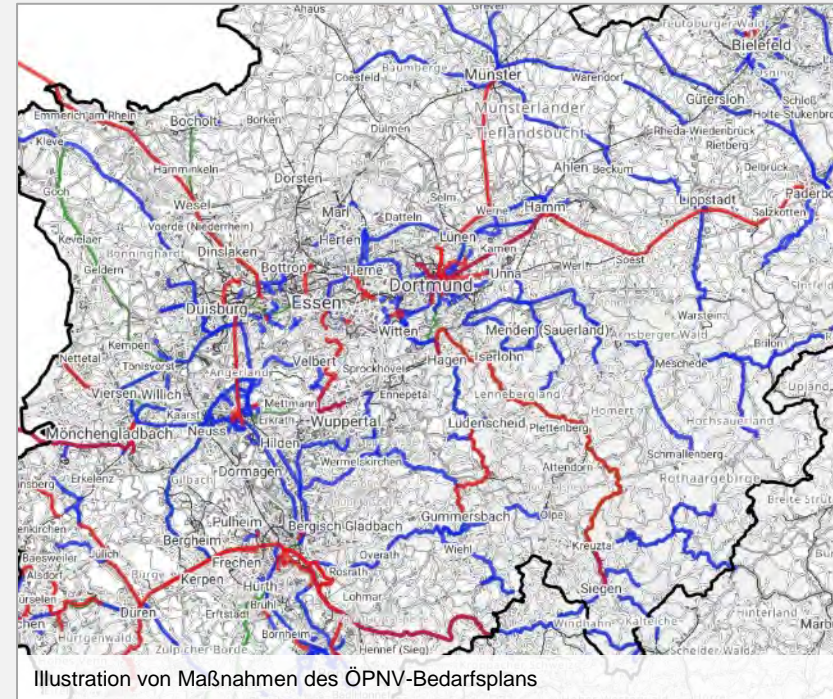
- Definition des landesweiten Radvorrangnetzes
- Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen
- Rahmenbedingungen für eine beschleunigte Umsetzung



# Begriffsklärung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen



- **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



## §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.“

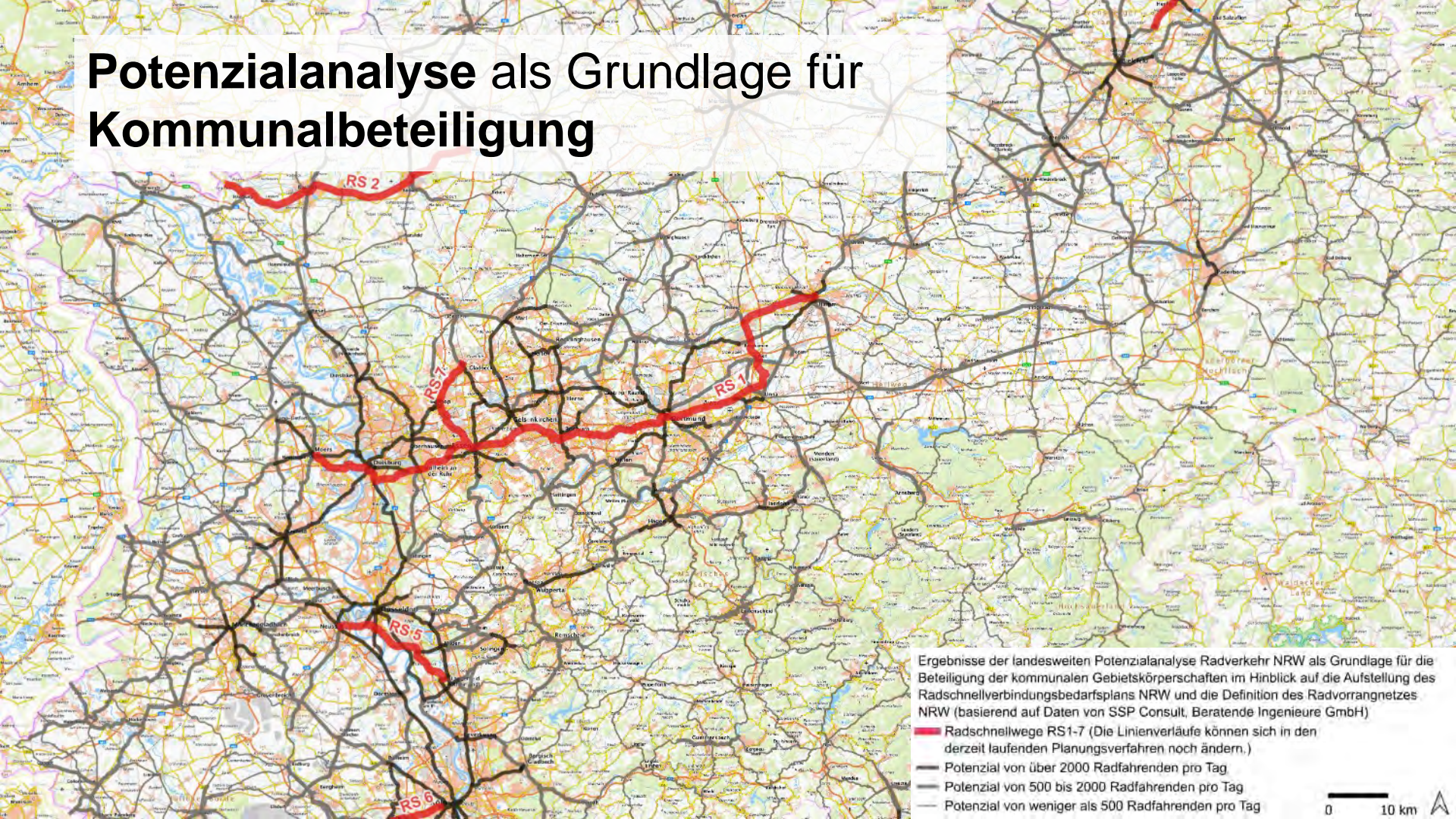


# Aufstellungsprozess des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen





# Potenzialanalyse als Grundlage für Kommunalbeteiligung



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

**Radschnellwege RS1-7** (Die Linienverläufe 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 weniger als 500 Radfahrenden pro Tag

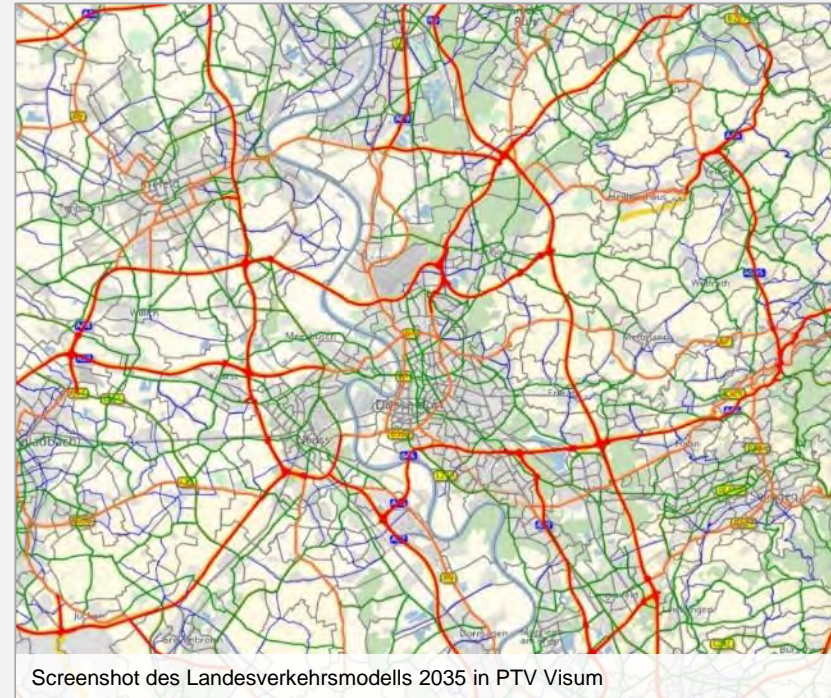
0 10 km



# 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



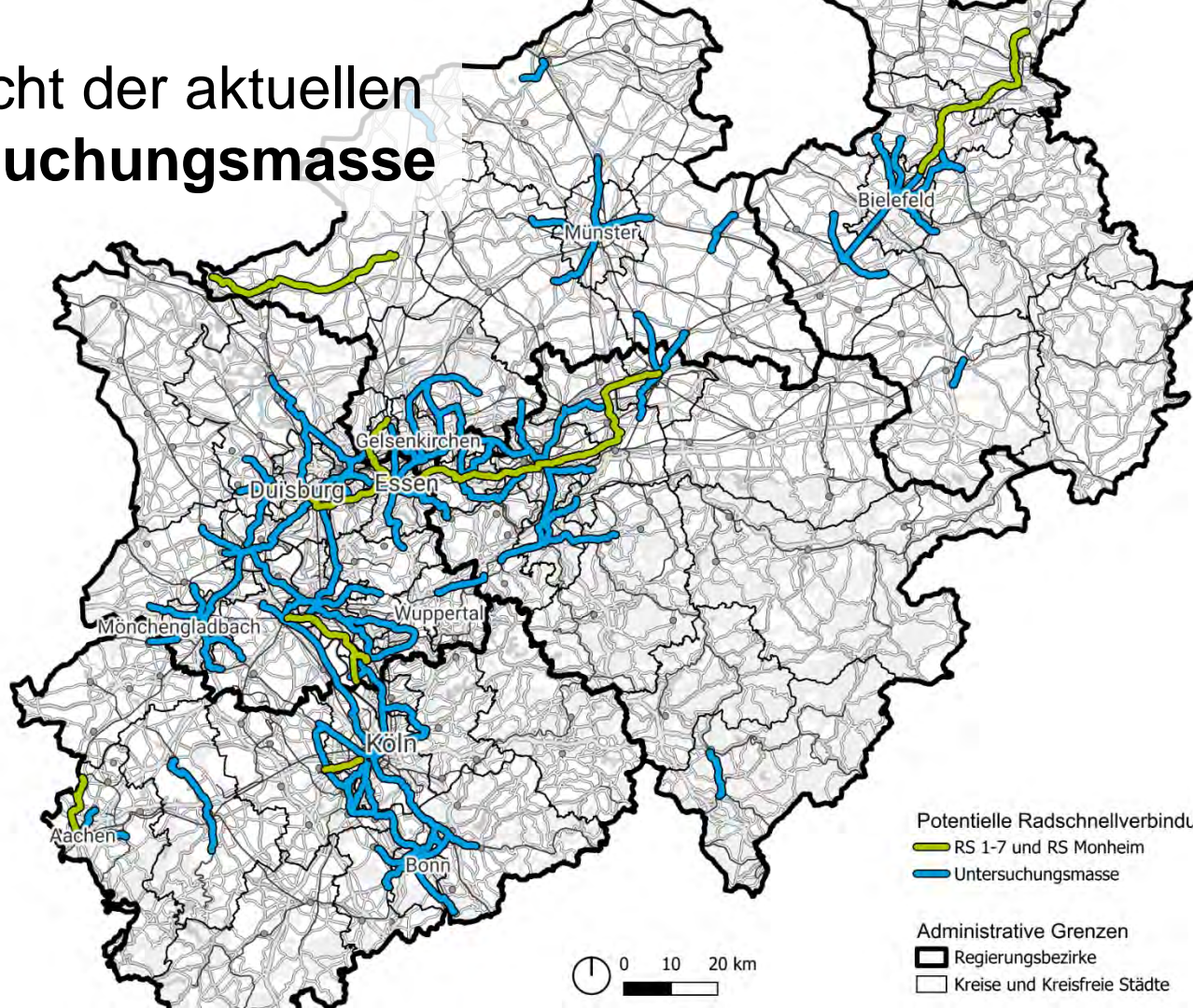
# Übersicht der aktuellen **Untersuchungs- bzw. Bewertungsmasse**



- 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**



- 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](mailto: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 Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

---



Rheinisches  
**Radverkehrs  
Revier**

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

3 Jahreskonferenz  
25. September 2025

STADT- UND VERKEHRS-  
PLANUNGSBÜRO KAULEN



Dr. Ralf Kaulen



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!



2

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Aufgabenstellung

#### Ziel – Rheinisches Revier als Modellregion

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



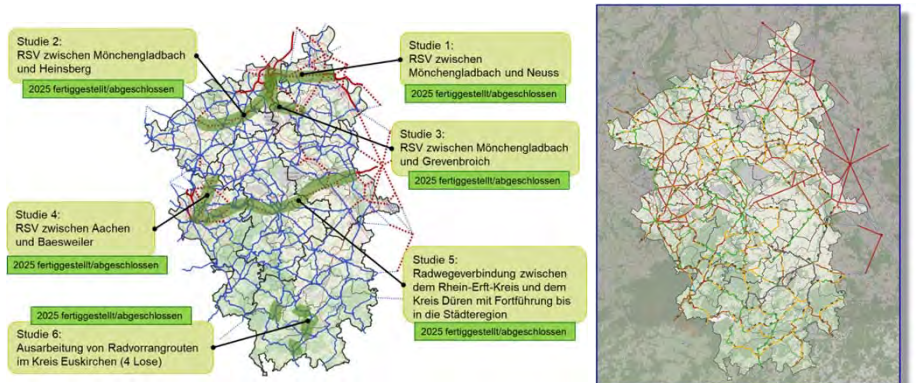
3

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





**Arbeitsstand**



**Radschnellverbindungen**  
Technische Machbarkeitsstudien sind fertiggestellt.

**Radvorrangrouten**  
Maßnahmenplanung ist abgeschlossen.

4 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!

5 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

### 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?**



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



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





**Planung der Netze**

Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweites Radvorrangnetz
<b>Zielnetzplanung</b> 	<b>Zentrale Orte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>System zentraler Orte mit den Verbindungsfunktionsstufen I, II und III</li> <li>Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz des LVM NRW</li> <li>Übernahme der Radverkehrsstärken aus dem Landesverkehrsmodell NRW</li> </ul> <p><b>Ergebnis:</b> Erster Entwurf für ein Radvorrangnetz mit den drei Netzkategorien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Radschnellverbindungen (Radverkehrsstärken &gt; 2.000 Radfahrende)</li> <li>Radvorrangrouten (Radverkehrsstärken &gt; 500 Radfahrende)</li> <li>ERA*-Radwege (Radverkehrsstärken &lt; 500 Radfahrende)</li> </ul>
<b>Verbindungsfunktion II, III</b> 	<b>Verbindungsfunktion I, II, III</b>  <p>Landesweites Radvorrangnetz Verbindungsfunktionsstufen I (größtäumig), II (überregional) und III (regional, nur Versorgungsfunktion) Überörtliche Radverkehrsnetze Verbindungsfunktionsstufe III (regional) Lokale Radverkehrsnetze Verbindungsfunktionsstufe IV (intraörtlich)</p>

8 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

**Unterschiedliche Planungssystematik und Netzdichte**

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

9 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!



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 Radvorrangnetz

Nach Abschluss der Planung:  
*Prioritäre Förderung Landesweites  
Radvorrangnetz*



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



11

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!



12

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



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



13

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!



14

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### Unterschiedliche Planungssystematik der Netze

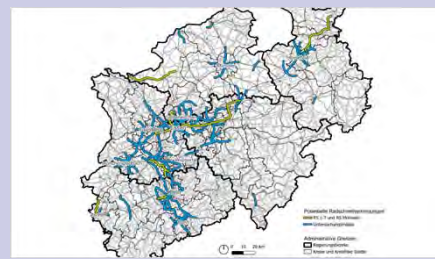
#### Radverkehrsnetz Rheinisches Radverkehrsrevier

- 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 Verbindungsfunktion (> Mittelzentrum – Grundzentrum) +
- Distanz < 20 km +
- Landesverkehrsmodell 2035: Definition der Strecken > 2.000 Radf./d





15

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





**Beginn der Umsetzung**

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

16 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

**Gliederung**

- Zielsetzung des Rheinischen Reviers
- Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
  - Radvorrangrouten
    - Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier
    - Förderung
    - Akteur
  - Radschnellverbindungen
    - Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier
    - Förderung / Finanzierung**
    - Akteur
- Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung
- Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV

17 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

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



18

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gliederung
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zielsetzung des Rheinischen Reviers</li> <li>2. Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Radvorrangrouten <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier</li> <li>II. Förderung</li> <li>III. Akteur</li> </ol> </li> <li>b. Radschnellverbindungen <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier</li> <li>II. Förderung / Finanzierung</li> <li>III. Akteur</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>3. Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung</li> <li>4. Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV</li> <li>5. Wir müssen uns entscheiden!</li> </ol>



19

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





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

20 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

Gliederung
<ol style="list-style-type: none"><li>Zielsetzung des Rheinischen Reviers</li><li>Abstimmung Realisierungsstrategie zwischen MUNV und Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler<ol style="list-style-type: none"><li>Radvorrangrouten<ol style="list-style-type: none"><li>Realisierung der Radvorrangrouten des Rheinischen Radverkehrsrevier</li><li>Förderung</li><li>Akteur</li></ol></li><li>Radschnellverbindungen<ol style="list-style-type: none"><li>Realisierung der Radschnellverbindungen des Rheinischen Radverkehrsrevier</li><li>Förderung / Finanzierung</li><li>Akteur</li></ol></li></ol></li><li>Finale Empfehlung zur Prozessbeschleunigung</li><li>Unterstützung der Kommunen durch den Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler / das MUNV</li><li>Wir müssen uns entscheiden!</li></ol>

21 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

# Rheinisches Radverkehrsrevier / Prozessgestaltung

3. Jahreskonferenz / 25. September 2025 / Erkelenz

Gegenüberstellung der Realisierungsprozesse: <b>Radvorrangrouten</b>		
	Rheinisches Radverkehrsrevier	Land Nordrhein-Westfalen
Radverkehrsnetz	Rheinisches Radverkehrsrevier	Landesweites Radvorrangnetz
Verbindungsfunktionsstufen gemäß RIN	III (regional, Versorgungsfunktion) → höhere Netzdichte	I (großräumig), II (überregional) 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 Rheinischen Radverkehrsrevier
Akteur	Kommune	Landesbetrieb Straßenbau NRW / Kommune



23

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





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





25

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



Gegenüberstellung der Realisierungsprozesse: <b>Radschnellverbindungen</b>		
	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
<div>  27 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier <div>  </div> </div>		

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



### 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



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,
  - Projektträger,
  - 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,
  - Projektträger,
  - Kooperationsvereinbarung,
- Sicherstellung der Förderung



32

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!



33

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### 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.



34

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





### Wann wollen Sie Ihre Kommune fahrradfreundlich gestalten?



35

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



### ... 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 Kulturkampf?

VON REINHARD KOWALEWSKY

**DÜSSELDORF** Je näher der Tag der Kommunalwahl in NRW am 14. September kommt, desto deutlicher wird, dass der Streit über das Tempo beim Radwegesausbau eines der wichtigsten Themen bei den Abstimmungen ist – auch in Aachen. „Natürlich spielt die Diskussion um weitere Radwege eine große Rolle in vielen Kommunen, weil wir nur einen begrenzten Verkehrsraum zur Verfügung haben“, sagt Thomas Jäfers, stellvertretender Präsident des NRW-Städtetages und Oberbürgermeister von Essen (CDU). Viele Bürger wollen zwar mehr Radwege, aber Einschränkungen des Straßenverkehrs wollen wiederum viele auch nicht. „Der Ausbau der Radwege kommt insgesamt betrachtet nur stockend voran“, sagt Margarete Limbach, NRW-Vizepräsidentin des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Es sei zwar zu begrüßen, wenn Land und auch viele Kommunen sich als Förderer des Zweiradverkehrs präsentieren, doch es müsse mehr gehandelt werden. „Auch ADFC-Fahrradklimatest fühlen sich drei von vier der Radfahrerinnen in NRW zwischen Vor allem fehlen, darauf zielen wir mit unserer mehr Tempo machen. „Es braucht mehr Personal in Pla-

nung und Bau von Radwegen sowie eine klare Priorisierung innerhalb der Verwaltungen zugunsten des Radverkehrs.“ Die Debatte spielt eine Rolle in fast jeder Stadt. In Essen drängen speziell die Grünen unter anderem auf die schon lange beschlossene Route Richtung Vellert, während die bürgerliche Wählervereinigung „Essener Bürgerbündnis“ plädiert: „Stopp! den Fahrradwahn!“ Um seine Wiederwahl zu sichern, hat OB Kienle keine Alternative, als wie viele Parteifreunde im Land eine eher mittlere Linie vorzugeben: „Alle Verkehrsteilnehmer haben ihre Berechtigung. Wir wollen die Radwege ausbauen, aber auch den Autoverkehr hat Rechte. Da müssen wir kluge Lösungen finden und insbesondere den ÖPNV ausbauen.“



Viele neue Radwege in Aachen sind teils umstritten.

(DPA, WDR 5, 2024)

So wie SPD und Grüne es zum Thema machen, wenn Radwege zu langsam gebaut werden, mobilisieren die eher konservativen Kräfte, wenn grün dominierte Städte Autofahrer zu stark einschränken. In Aachen wehrt sich ein Bürgerverein gegen radikale und unkoordinierte Politik – scharf ausgeprägt wird die von den Grünen ins Amt gebrachte Oberbürgermeisterin Sybille Keupen, der CDU-Kandidat Michael Ziemann wird gelobt.

In Köln wollen die Grünen als bisher stärkste Partei ein Radwegenetz ins ganze Umland schaffen, die CDU betont die Wahl eher die Notwendigkeit, dass es weiterhin ein funktionierendes Straßennetz gibt. In Bonn, wo Katja Dürmer von den Grünen OB ist, haben Wirtschaftsgremien die Kampagne „Jordahn Vernunft“ gestartet,

das sich gegen zu starke Beschränkungen für Autos einsetzt. In Wuppertal zerbrach das schwarz-grüne Bündnis im Stadtrat auch an der Verkehrspolitik. OB Uwe Schneider (Grüne) tritt aus Frustration zur Wiederwahl an und meint, die Stadt befände sich in einem „andauernden Kulturkampf“ wegen der Verkehrsplanung.

Kein Wunder, dass Christof Ratsche, Sprecher der FDP im Landtag, glaubt, Stimmen durch Kritik an zu umfänglicher Politik gewinnen zu können. Verkehrsexperten ohne ordentliche Beteiligung der Anwohner und ohne vernünftige Alternativen für den bestehenden Verkehr, haben in den letzten Jahren Rückhalt verpasst. Vielerorts, wie in Bonn, Aachen oder Wuppertal, sind Fragen der innerstädtischen Verkehrsplanung, von Parkplätzen, Pop-up-Radwegen und Umwegen deshalb wichtige Themen in den Wahlkämpfen.

NRW-Verkehrsminister Oliver Kretschmer (Grüne) meint, die Debatte über die Radwege spiele eine große Rolle. Beim Bau von Radwegen seien immer viele Interessen zu verhandeln, bevor es losgehen könne. Die schwarz-grüne Koalition habe vereinbart, bis 2027 insgesamt 1000 Kilometer neues Radwege in NRW bauen zu lassen, Ende 2024 seien es 431 Kilometer gewesen. Das können helfen: „Es geht darum, dass sich man beim Radverkehr durchs Baugebiet genauso wie in vielen Kommunen.“

> Meinung



36

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



*Mobilitätsveränderung = Verhaltensänderung von Menschen*



37 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

SNK LANDFOLGE GARZWELER

*Subjektive Wahrnehmung*

**Fahrradfreundlichkeit beginnt im Kopf**



persönliche Einschränkungen  
Sanktionen  
Flucht vor schlechten Bedingungen

Wahlfreiheit  
persönlicher Mehrwert  
positive Mobilität

38 Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier

SNK LANDFOLGE GARZWELER



*Mit allen Zielgruppen in zielgruppenspezifischen Formaten kommunizieren*

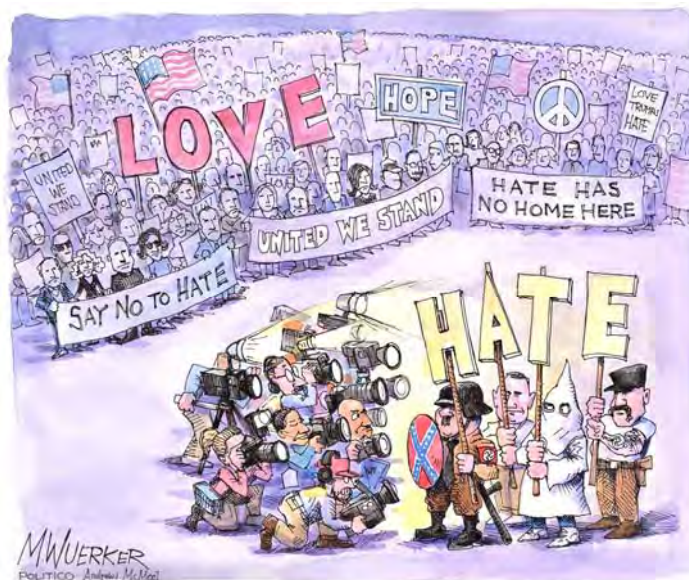


39

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier



*Sag der Mehrheit, dass Sie die Mehrheit ist!*



40

Realisierung Rheinisches Radverkehrsrevier





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](http://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

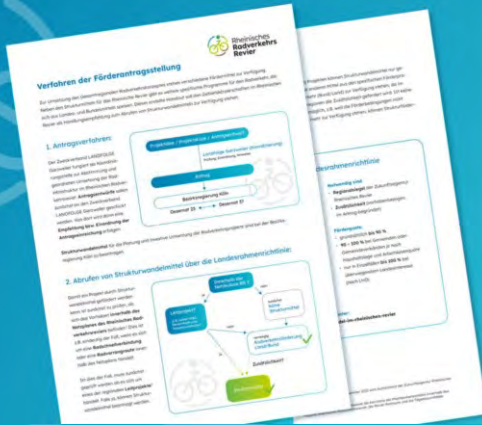
Projektidee / Projektskizze / Antragsentwurf

Landfolge Garzweiler (Koordinierung)  
Prüfung, Einordnung, Hinweise

Antrag

Bezirksregierung Köln

Dezernat 25 ↔ Dezernat 37



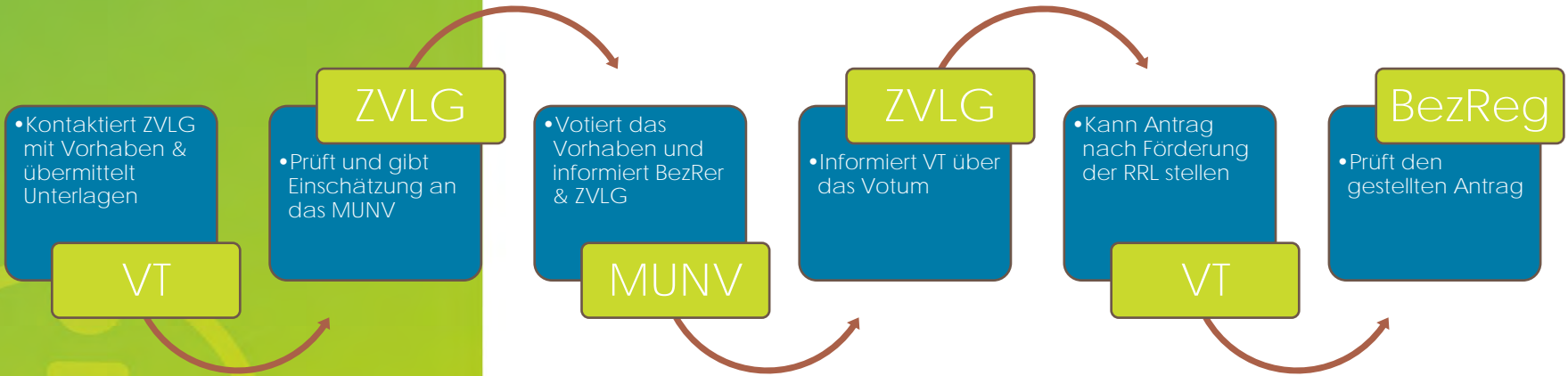
# Vorgehen

## 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](mailto:jonas.laub@landfolge.de)





Rheinisches  
**Radverkehrs  
Revier**

Vielen Dank!