Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn

Fachforum RadPendlerRouten

Koordinierung und Kooperation, Netze, Qualitäten und Herausforderungen

Freitag, 3. September 2021

EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

REGION KÖLN BONN

Programm

REGION KÖLN BONN

09:30 Uhr **Einführung in das Programm**
Felix Kühnel (Moderation), plan:mobil Kassel

09:35 Uhr **Begrüßung**
Jens Grisar, Region Köln/Bonn e.V.

09:40 Uhr **Einführung in das Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn und Einordnung der Veranstaltung**
Christian Schlump, Region Köln/Bonn e.V.

10:00 Uhr **Die Veloroutenінitiative in der Stadtregion Münster**
Phillip Oeinck, Stadt Münster

10:30 Uhr **Regionales Radwegenetz für die Metropole Ruhr – Netze, Standards und Prozess**
Sebastian Welter, Regionalverband Ruhr

11:00 Uhr **Gemeinsame Zwischendiskussion**

11:20 Uhr **Kurze Kaffeepause**

Programm

REGION KÖLN BONN

11:30 Uhr Radschnellwege und überörtliche Fahrradrouten in einem dezentralen Verflechtungsraum – das Beispiel der Region FrankfurtRheinMain

Tom Ebberink, Regionalverband FrankfurtRheinMain

12:00 Uhr Statements und Positionen aus der Region Köln/Bonn

Volker Mielchen, Geschäftsführer Zweckverband LandFolge Garzweiler: Gesamtregionales Radverkehrskonzept Rheinisches Revier
Christian Leitow, Stadt Köln: Radverkehrskonzept Köln und RadPendlerRouten
Elke Reichert, Dezernentin für Umwelt und Planung im Rheinisch-Bergischen Kreis: RadPendlerRouten im Rheinisch-Bergischen Kreis
Sven Habedank, Fahrradbeauftragter Rhein-Sieg-Kreis: Planungen zu RadPendlerRouten Rhein-Sieg-Kreis / Bonn

12:25 Uhr Gemeinsame Abschlussdiskussion

12:50 Uhr Ausblick auf den weiteren Prozess

Christoph Hölzer, Region Köln/Bonn e.V.

13:00 Uhr Ende

Begrüßung

Jens Grisar
Region Köln/Bonn e.V.

EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

REGION KÖLN BONN

Einführung in das Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn und Einordnung der Veranstaltung

Christian Schlump
Region Köln/Bonn e.V.

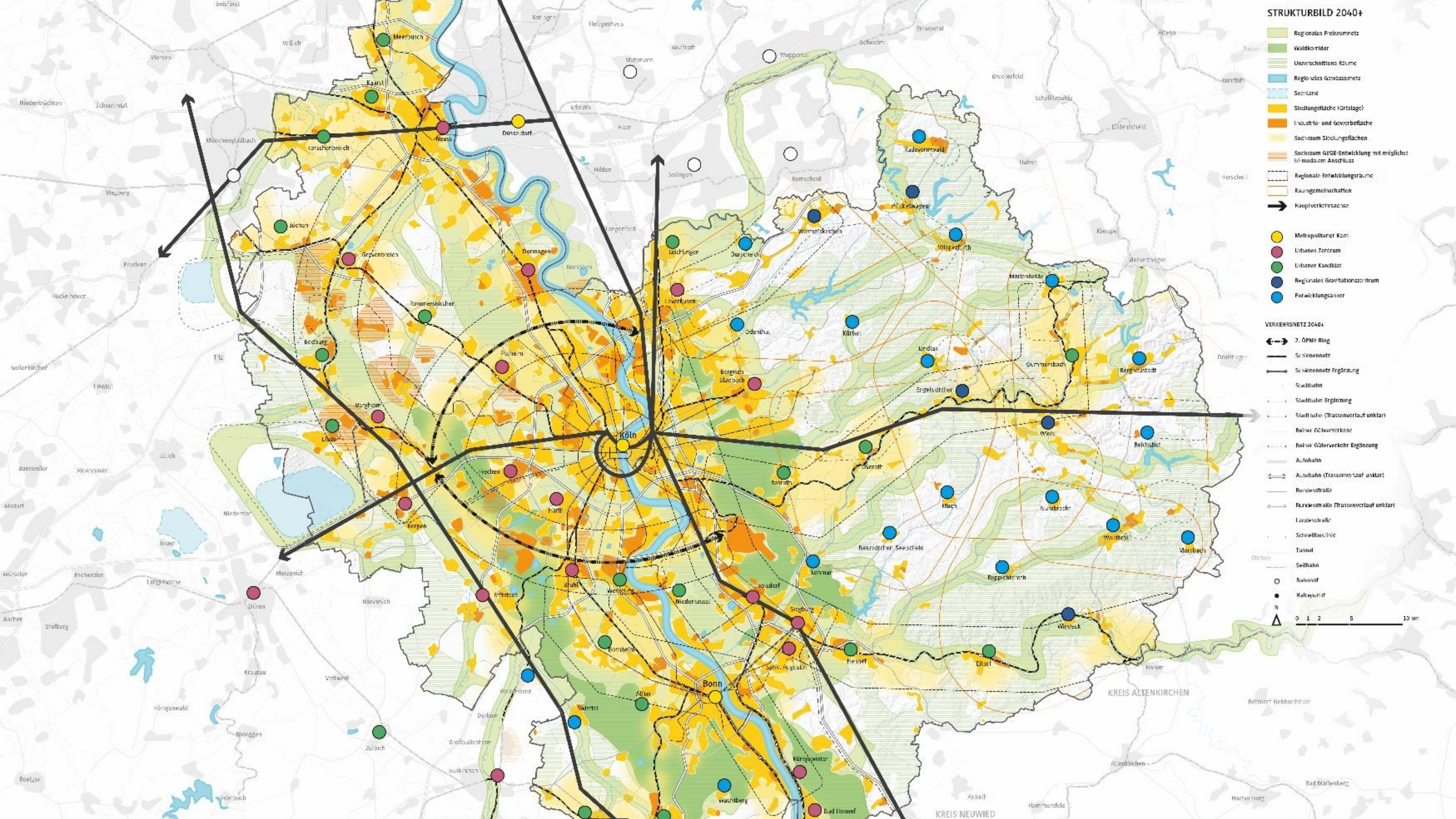
EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

REGION KÖLN BONN

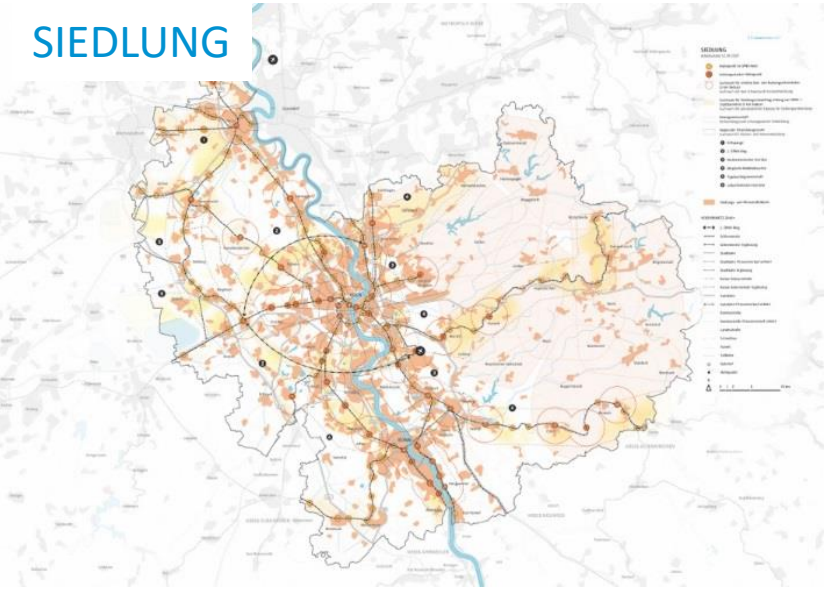
Strukturbild 2040+

Region in Balance

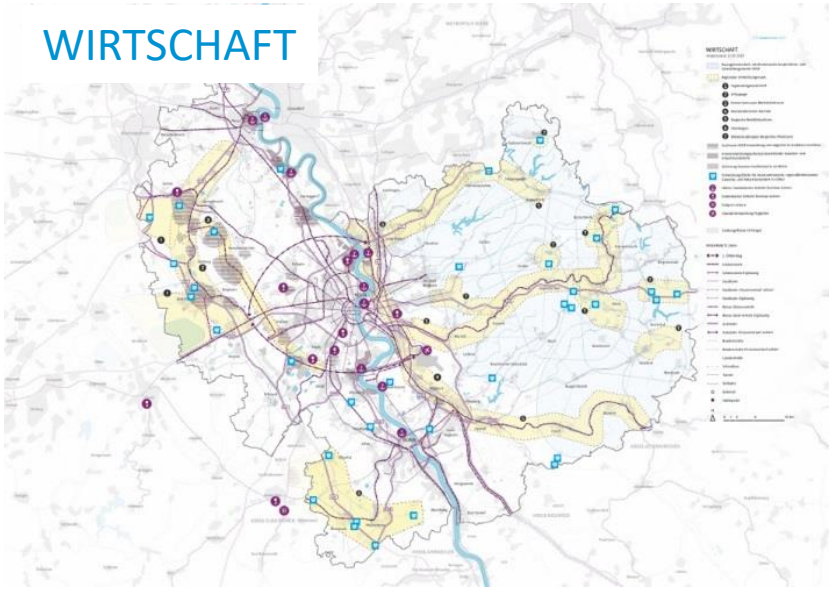

STRUKTURBILD 2040+
Regionales Freiraumnetz
Waldkorridor
Unzerschnittene Räume
Regionales Gewässernetz
Seenland
Siedlungsfläche (Ortslage)
Industrie- und Gewerbefläche
Suchraum Siedlungsflächen
Suchraum GI/GE-Entwicklung mit möglichst bi-modalem Anschluss
Regionale Entwicklungsräume
Raumgemeinschaften
Hauptverkehrsachse
Metropolitaner Kern
Urbanes Zentrum
Urbaner Kandidat
Regionales Gravitationszentrum
Entwicklungsanker
VERKEHRSNETZ 2040+
2. ÖPNV Ring
Schienennetz
Schienennetz Ergänzung
Stadtbahn
Stadtbahn Ergänzung
Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
Reiner Güterverkehr
Reiner Güterverkehr Ergänzung
Autobahn
Autobahn (Trassenverlauf unklar)
Bundesstraße
Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
Landesstraße
Schnellbuslinie
Tunnel
Seilbahn
Bahnhof
Haltepunkt
N
0 1 2 5 10 km
Köln
Bonn
Düsseldorf
Neuss
Meerbusch
Kaarst
Korschenbroich
Mönchengladbach
Jüchen
Grevenbroich
Dormagen
Rommerskirchen
Leverkusen
Leichlingen
Burscheid
Wermelskirchen
Hückeswagen
Radevormwald
Wipperfürth
Odenthal
Kürten
Bergisch Gladbach
Lindlar
Marienheide
Gummersbach
Bergneustadt
Engelskirchen
Wiehl
Reichshof
Overath
Rösrath
Much
Nümbrecht
Waldbröl
Morsbach
Neunkirchen-Seelscheid
Ruppichteroth
Lohmar
Troisdorf
Siegburg
Windeck
Hennef
Eitorf
Sankt Augustin
Königswinter
Bad Honnef
Wachtberg
Niederkassel
Wesseling
Bornheim
Alfter
Brühl
Erftstadt
Hürth
Frechen
Kerpen
Bergheim
Elsdorf
Bedburg
Pulheim
Düren
Zülpich
Euskirchen
Weilerswist
Swisttal
Wuppertal
Solingen
Remscheid
Mettmann
KREIS ALTENKIRCHEN
KREIS NEUWIED

Regionale Teilstrategien des Agglomerationskonzeptes

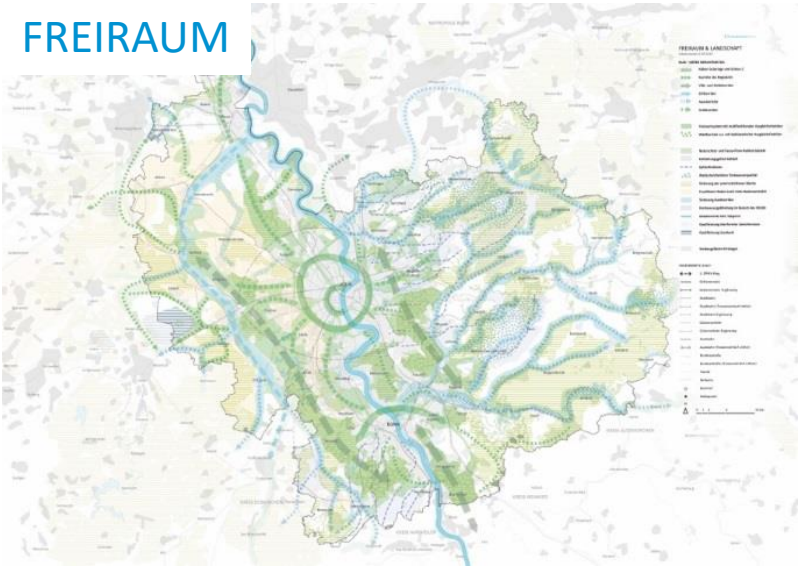
SIEDLUNG



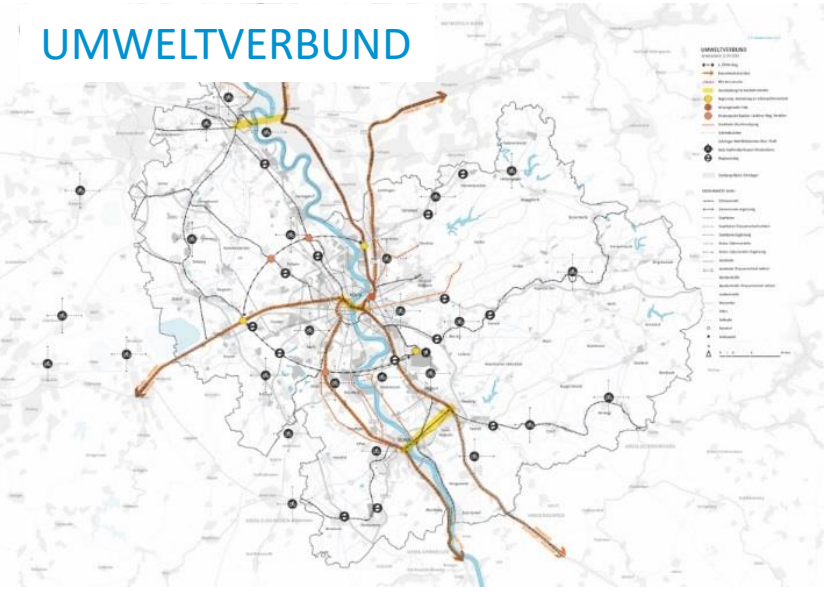
WIRTSCHAFT



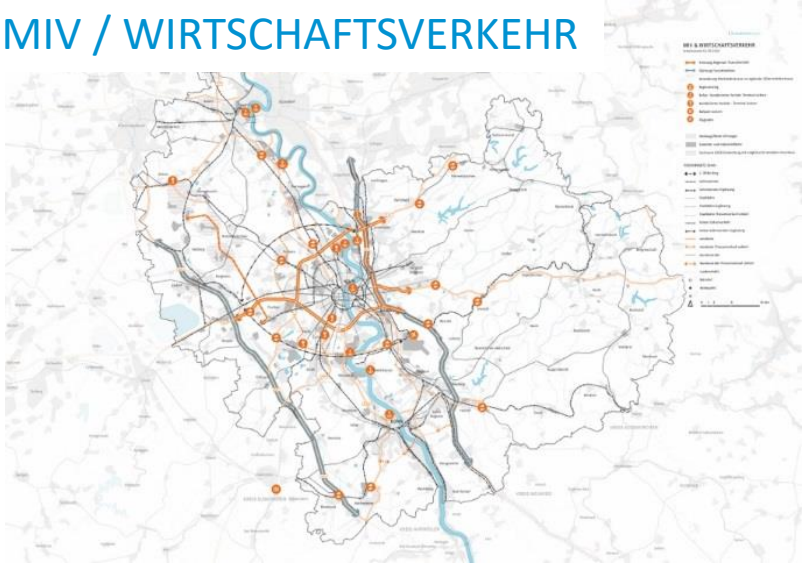
FREIRAUM



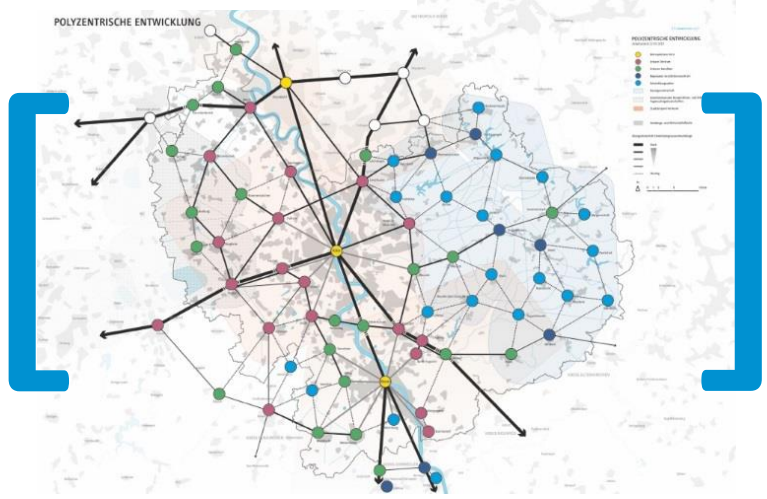
UMWELTVERBUND

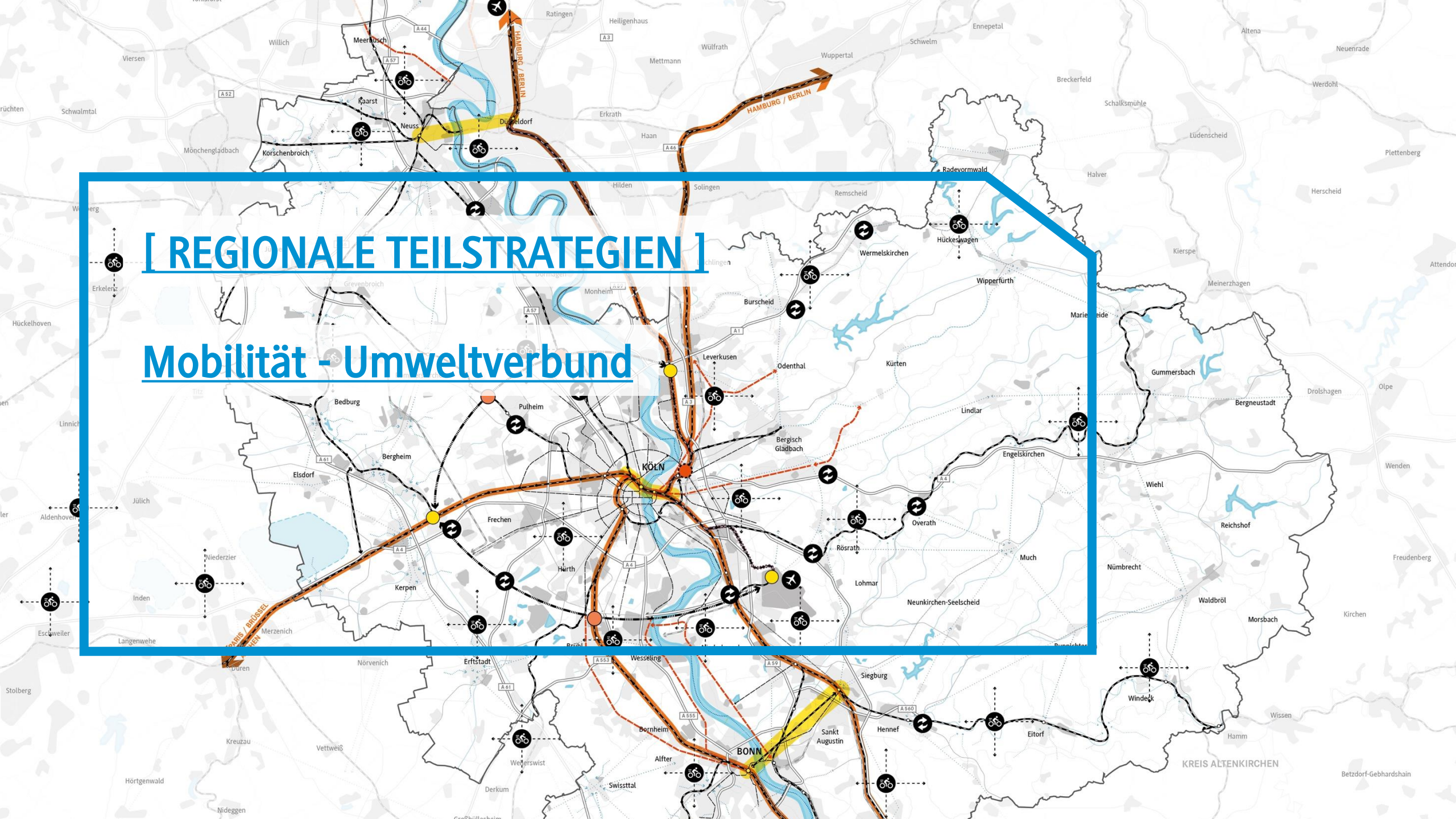


MIV / WIRTSCHAFTSVERKEHR



POLYZENTRALITÄT




[REGIONALE TEILSTRATEGIEN]
Mobilität - Umweltverbund
KÖLN
BONN
HAMBURG / BERLIN
PARIS / BRÜSSEL
KREIS ALTENKIRCHEN

Umweltverbund

Kernaufgaben und Ziele

- **Erreichbarkeit** der eher ländlich geprägten Teilräume **sicherstellen**
- **Tagebauumfelder** im Rheinischen Revier **leistungsstark** an das SPNV-Netz **anbinden**
- **Frühzeitigen Umstieg** vom MIV auf den Umweltverbund durch leistungsstarke Hubs fördern insbesondere im Zulauf zu den Ballungszentren
- RadPendlerRouten als „neue“ **Pendlerinfrastrukturen entwickeln**
- **Zubringerstrukturen zu Mobilitätsachsen** insbesondere im eher ländlich geprägten Raum herstellen

Umweltverbund: PRINZIPIEN

Zweiter ÖPNV-Ring

Intraregionaler Hub, Regio-Hubs und Knotenpunkte

Verknüpfung Stadtbahn/SPNV

Beschleunigung von Stadtbahnverbindungen im Zentrenzulauf

Ausbau Verkehrsknoten

Regioumstiege

Multimodale Querungen

Erweiterung des Schnellbusnetzes

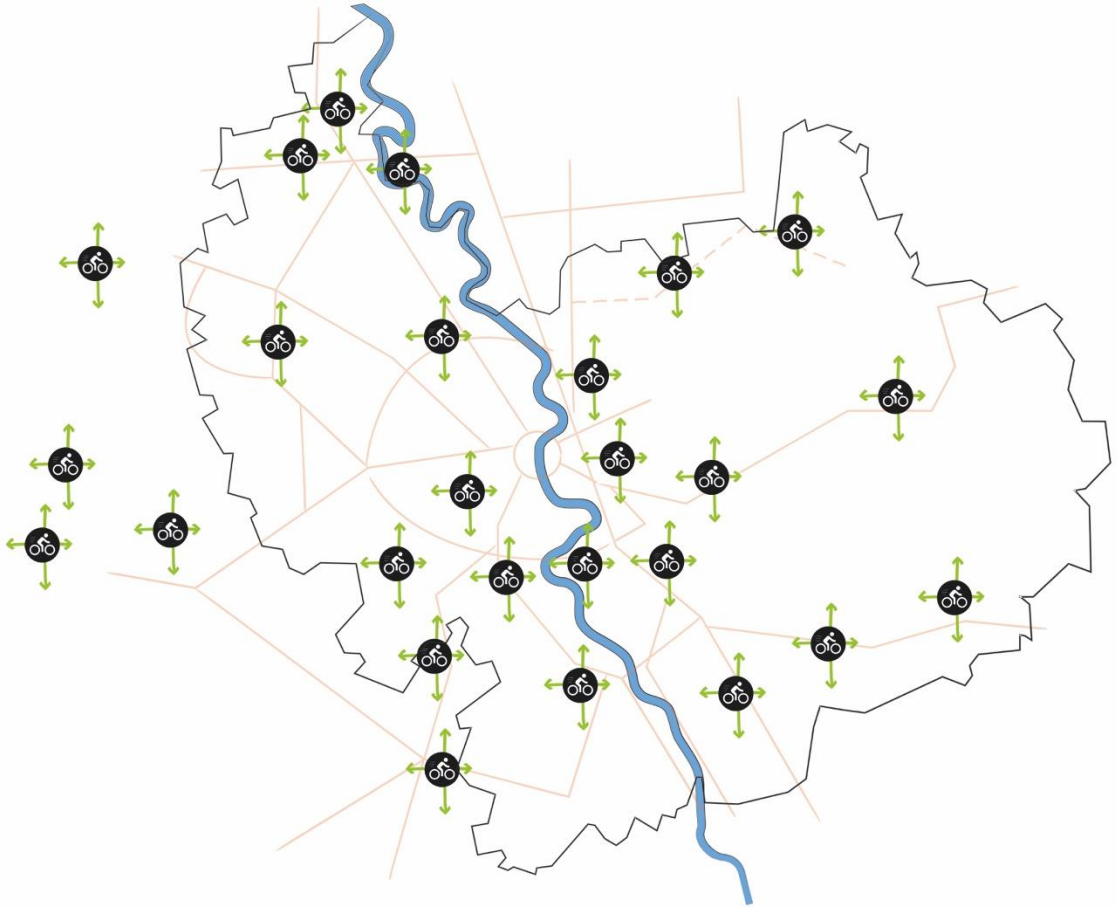
Schaffung leistungsstarker SPNV-Zubringersysteme

Entwicklung Netz von RadPendlerRouten

Mobilstationen

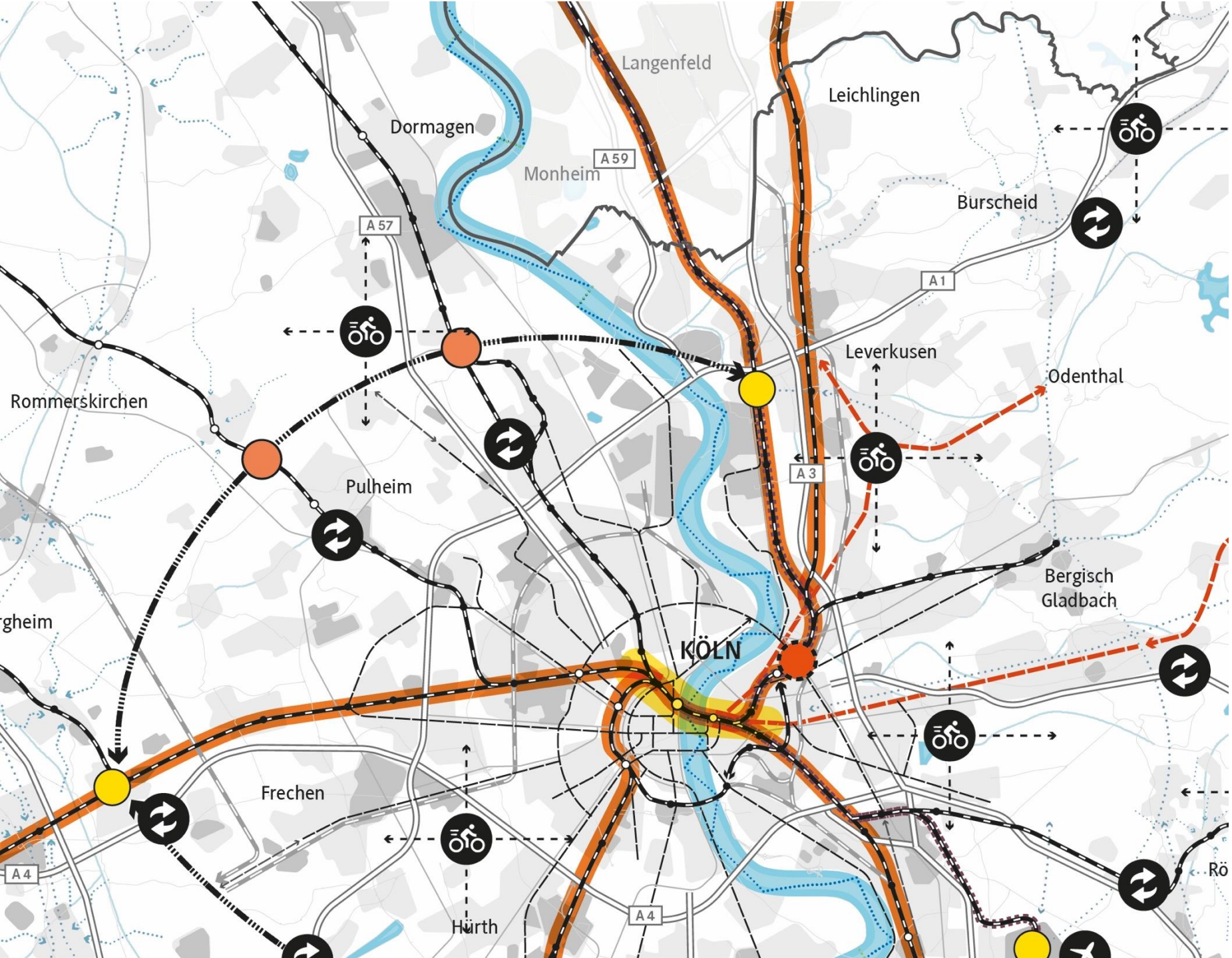
Digitalisierung im Umweltverbund

Umweltverbund



Entwicklung Netz von RadPendlerRouten

- Entwicklung eines Netzes von RadPendlerRouten für die Rheinschiene
- Möglichst **querungsfreie Radwegeverbindungen** mit hoher Qualität
- Einbindung in das Netz der **Mobilstationen**
- Netz kann im Bergischen Rheinland und im Rheinischen Revier als **Zubringer zu den Mobilitätsachsen und Arbeitsplatzschwerpunkten** einen wichtigen Beitrag zum Umweltverbund leisten



AGGLOMERATIONSKONZEPT

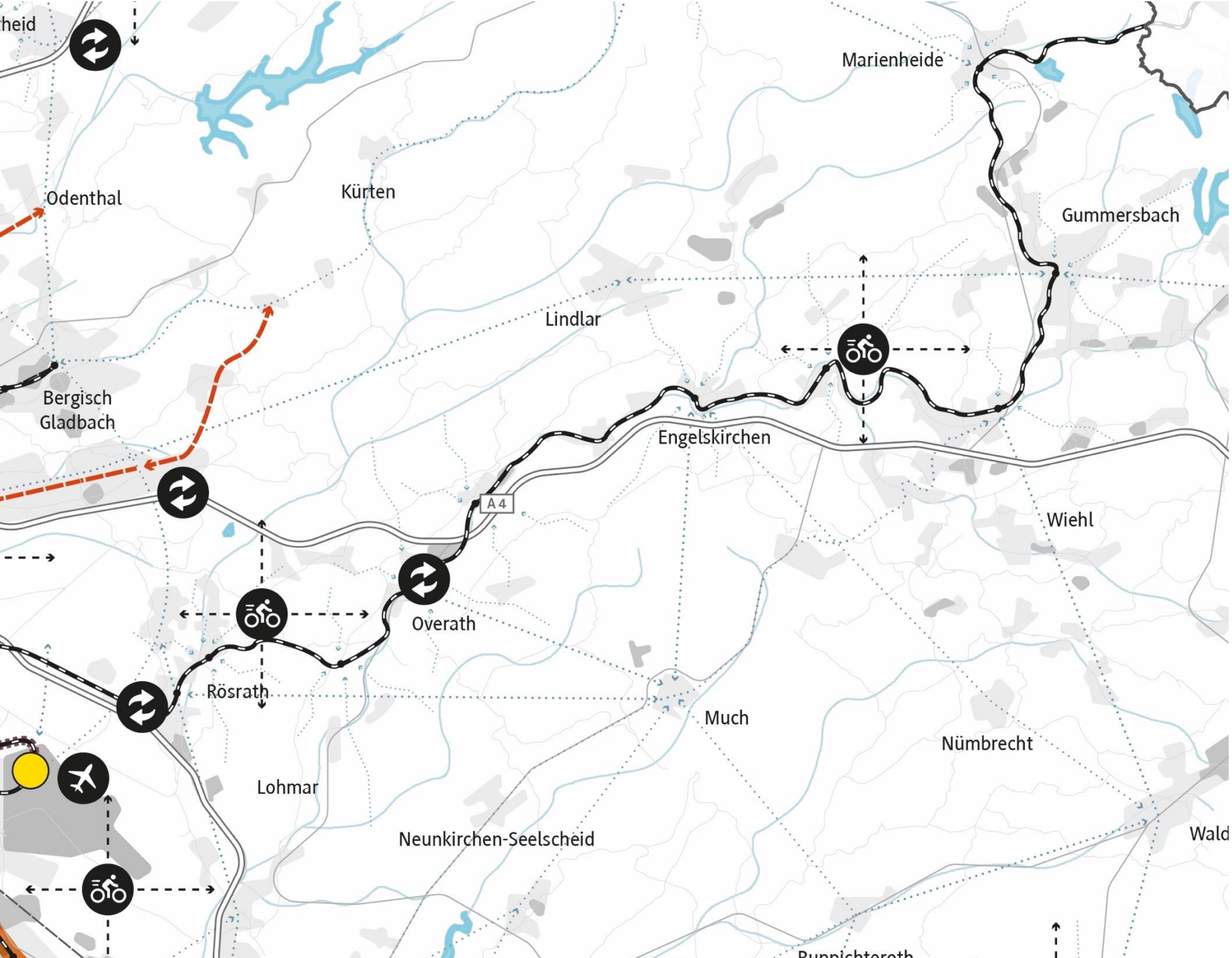
UMWELTVERBUND

- 2. ÖPNV-Ring
- Fernverkehrskorridor
- RRX Kernstrecke
- Verknüpfung Fernverkehrsknoten
- Regio-Hub, Anbindung an Schienenfernverkehr
- Intraregionaler Hub
- Knotenpunkt Radiale / äußerer Ring, Verteiler
- Stadtbahn Beschleunigung
- Schnellbuslinie
- Zubringer Mobilitätsknoten (Bus / Rad)
- Netz RadPendlerRouten Rheinschiene
- Regioumstieg

- Siedlungsfläche (Ortslage)

VEKEHRSNETZ 2040+

- Schienennetz
- Schienennetz Ergänzung
- Stadtbahn
- Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
- Stadtbahn Ergänzung
- Reiner Gütververkehr
- Reiner Güterverkehr Ergänzung
- Autobahn
- Autobahn (Trassenverlauf unklar)
- Bundesstraße
- Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
- Landesstraße
- Wasserbus
- Fähre
- Seilbahn
- Bahnhof
- Haltepunkt



AGGLOMERATIONSKONZEPT

UMWELTVERBUND

- 2. ÖPNV-Ring
- Fernverkehrskorridor
- RRX Kernstrecke
- Verknüpfung Fernverkehrsknoten
- Regio-Hub, Anbindung an Schienenfernverkehr
- Intraregionaler Hub
- Knotenpunkt Radiale / äußerer Ring, Verteiler
- Stadtbahn Beschleunigung
- Schnellbuslinie
- Zubringer Mobilitätsknoten (Bus / Rad)
- Netz RadPendlerRouten Rheinschiene
- Regioumstieg

- Siedlungsfläche (Ortslage)

VEKEHRSNETZ 2040+

- Schienennetz
- Schienennetz Ergänzung
- Stadtbahn
- Stadtbahn (Trassenverlauf unklar)
- Stadtbahn Ergänzung
- Reiner Gütververkehr
- Reiner Güterverkehr Ergänzung
- Autobahn
- Autobahn (Trassenverlauf unklar)
- Bundesstraße
- Bundesstraße (Trassenverlauf unklar)
- Landesstraße
- Wasserbus
- Fähre
- Seilbahn
- Bahnhof
- Haltepunkt

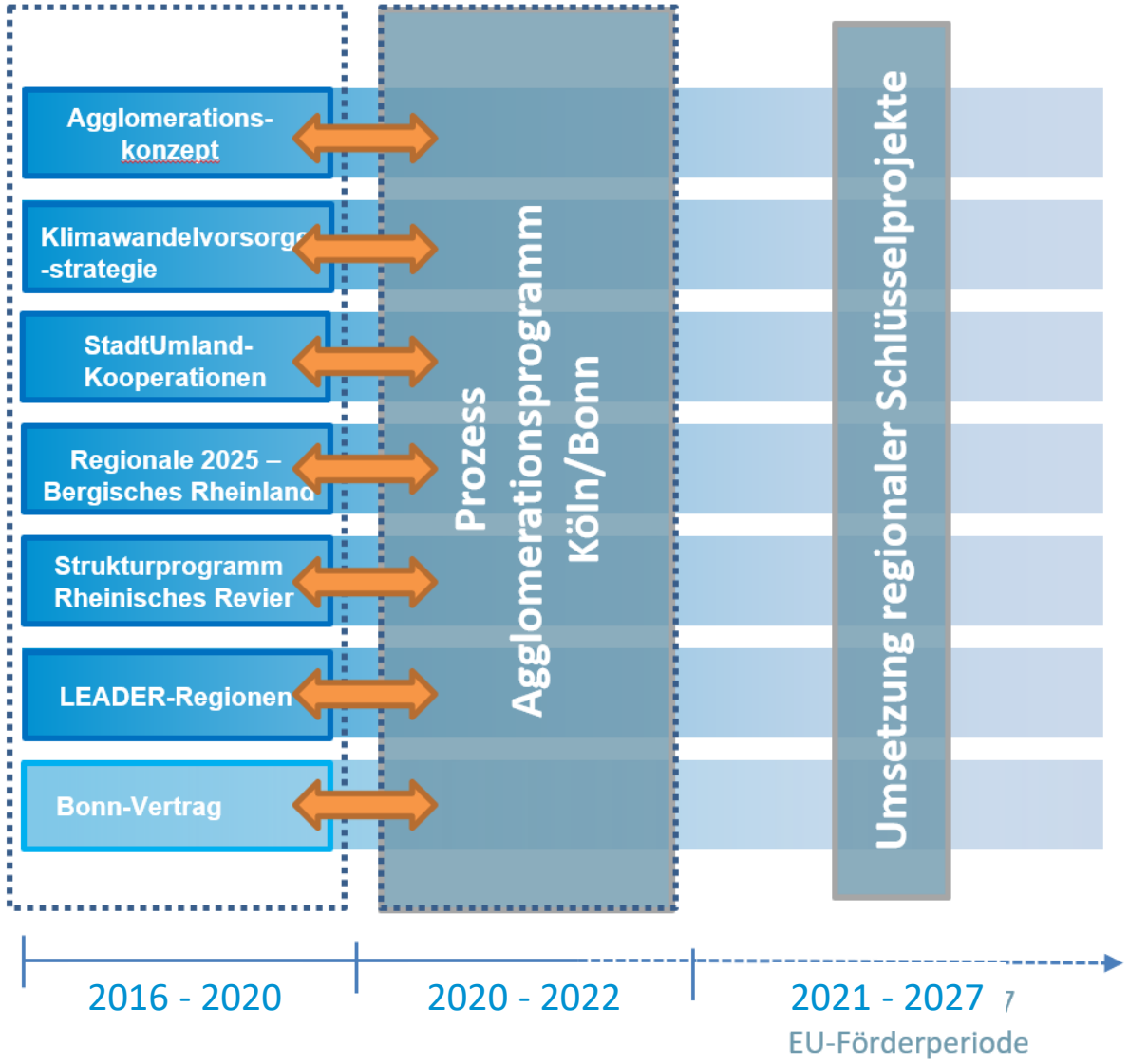
Vom Konzept zum Agglomerationsprogramm…

Erarbeitung seit Sommer 2020

Quelle: RKB

Vom Konzept zum Programm

- Operationalisierung der regionalen Dachstrategien und teilregionalen Prozesse in einem Programm
- Beispielhafte Projekte: Piloten, Vorbilder bzw. Benchmarks und Realisierungstestate



Agglomerationsprogramm als „Scharnier für Förderprogramme“

EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Green Deal

JTF

EU-Fonds 2021-27

Städtebauförderung

Horizon Europe

Bundes- und Landesprogramme

Soforthilfen Corona

React EU

…

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

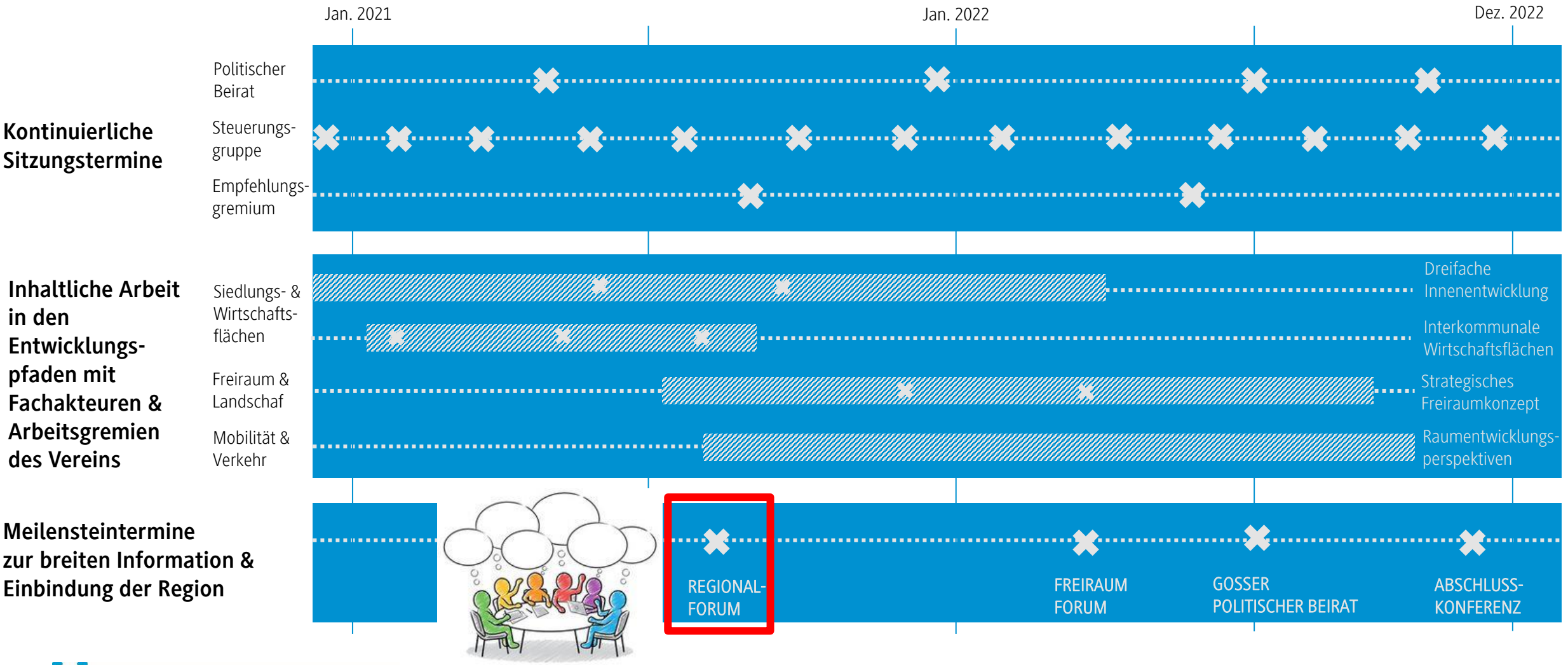
AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Projekte und Vorhaben
zur Entwicklung der Region Köln/Bonn

Das Agglomerationsprogramm…

- …ist das Scharnier zwischen Dachstrategien und Bedarfslagen der Region und Förderangeboten des Landes NRW, dem Bund und der EU (insb. EFRE 2021-2027).
- …schafft (für die beispielhaften Projekte) die vorbereitende Konfigurationsleistung für den Zugriff auf die Förderung.
- …leistet durch den Strategischen Handlungsrahmen Anschlussfähigkeit für Projekte und Vorhaben, die auf Förderung zugreifen möchten.
- …erreicht durch verschiedene Gremien ein Mitgetragenwerden auf breiter Basis.

Prozessübersicht, Beteiligte und Formate



AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Weitere Veranstaltungen des Regionalforums

31. August bis 03. September 2021

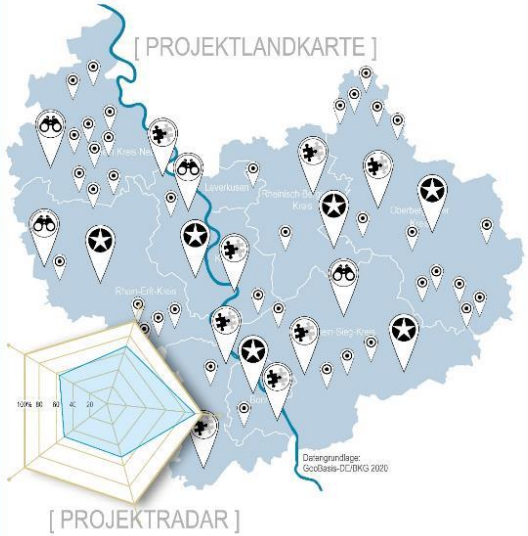
- 31.08.21 | 9-13h: Fachforum: Organisation und Betrieb von Interkommunalen Wirtschaftsflächen
- 01.09.21 | 14-17h: Strategischer Handlungsrahmen für die Region Köln/Bonn
- 02.09.21 | 14-17h: Fachforum: Innenentwicklung dreifach nutzen!
- **03.09.21 | 9:30-13h: Fachforum: RadPendlerRouten – Koordinierung und Kooperation, Netze, Qualitäten und Herausforderungen**
- 03.09.21 | 16-18h: Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn: Prozess, Ziele und Ambition *(definierter Teilnehmerkreis – HVBs, Regionalräte, MdLs und MdBs der Region Köln/Bonn)*

Bestandsteile des Agglomerationsprogramms

STRATEGISCHER HANDLUNGSRAHMEN

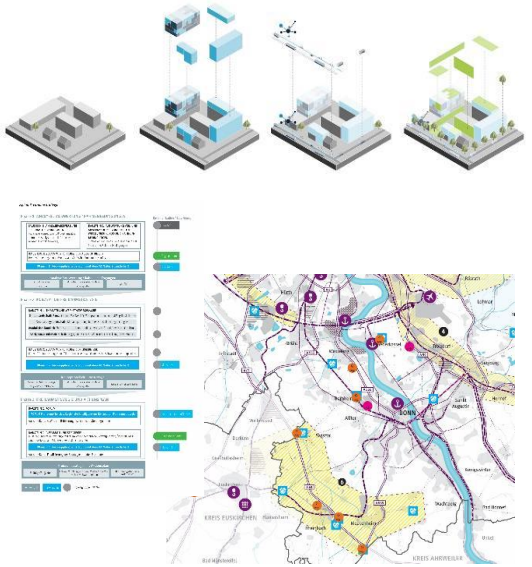
- Leitlinien und Ziele
- Handlungsprinzipien
- Thematische Schwerpunkte
- Räumliche Schwerpunkte

BEISPIELHAFTE PROJEKTE



RÄUMLICHES STRUKTURBILD 2040+

THEMATISCHE ENTWICKLUNGSPFADE



SÄULEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS

Quelle: agl • prc • upk

Thematische Entwicklungspfade

EP1: Siedlungs- u. Wirtschaftsflächen

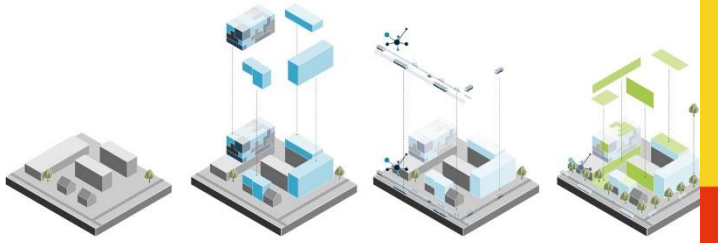
- Dreifache Innenentwicklung mit Reallaboren
- Fachdialog zur "Interkommunalen Wirtschaftsflächenentwicklung“
- Transportorientierte Entwicklung: Exkursionen, Projekte

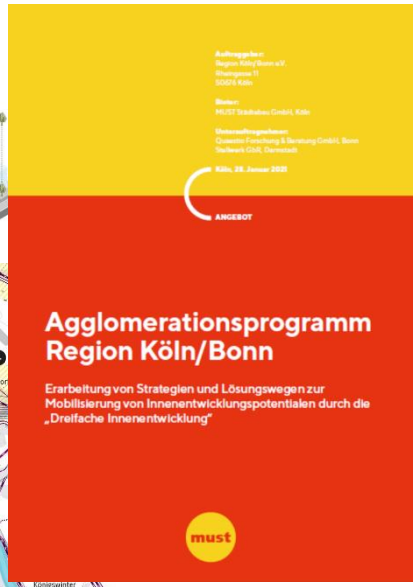
EP2: Freiraum u. Landschaft

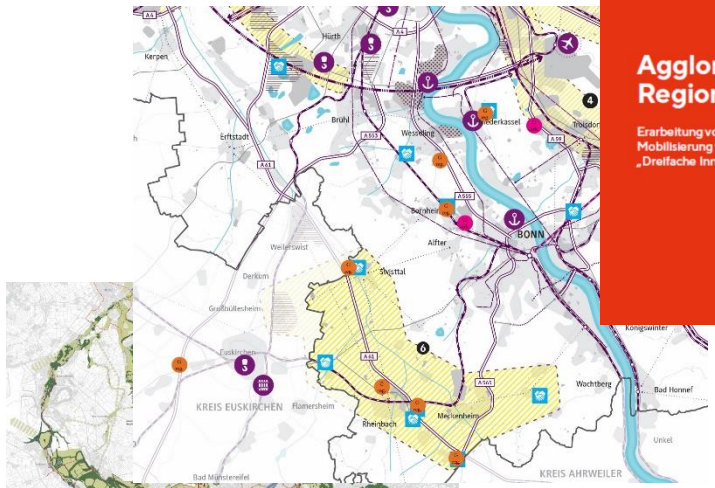
- Freiraumstrategie 2040+

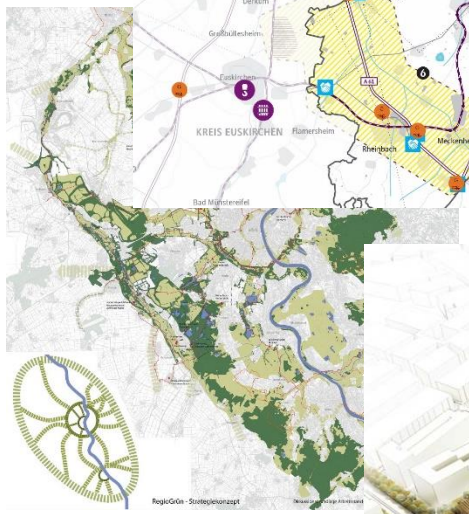
EP3: Mobilität u. Verkehrsinfrastruktur

- RadPendlerRouten für die Region Köln/Bonn
- Prospektive Analyse der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung bzw. Veränderungen in der „Post-Corona-Zeit“
- Darstellung/Visualisierung der Raumentwicklungspotenziale und Begleitung der Entwicklungsräume









RadPendlerRouten in der Region Köln/Bonn

Radschnellrouten: Stadt sieht sich im Recht

Verwaltung: Keine Urheberrechtsverletzung durch geplante Pendlerwege in der Rheinaue. Umbau in Beuel soll im November beginnen

VON HOLGER WILLCKE

BEUEL. Die Stadt Bonn teilt die Bedenken des Urhebers des Rheinauen-Parks, Gottfried Hansjakob, gegen die geplanten Radschnellrouten links und rechts des Rheins nicht. Das macht die Stadtverwaltung in einer Stellungnahme für die Bezirksvertretung Beuel deutlich. Die Stadt will deshalb im November mit den Bauarbeiten in Beuel beginnen.

Die CDU ist besorgt, dass es zu einem Rechtsstreit zwischen der Stadt und dem Architekten kommt. „Die Stadt geht dabei ein hohes Risiko ein. Sie wäre gut beraten, sich externe Hilfe zu holen", sagte Werner Koch (CDU) am Mittwochabend. Guido Pfeiffer (Die Grünen) ist vorerst mit der Antwort der Stadt zufrieden und sieht die Behauptung der CDU widerlegt, wonach die Stadt nicht mit dem Architekten über die Pläne ge… ra Maur… tung zu… am 16. … anzuhör… „so nich… Verwalt…

heberrecht gefragt worden sei. Dem Antrag zur Verbreiterung der Radwege hatte die Politik zugestimmt.

Bereits seit Ende 2018 steht die Stadt nach eigener Auskunft in einem regelmäßigen Austausch mit dem Urheber, der seine Zustimmung zu den Plänen signalisiert haben soll, wenn die Obere Denkmalbehörde ihrerseits keine Bedenken habe. „Darüber hinaus verletzen die geplanten Radschnellrouten den Urheber aber auch dann nicht in seinen Rechten, sollte er der Maßnahme nicht zustimmen. Die Stadt hofft aber weiterhin, dass mit dem Urheber Einvernehmen erzielt werden kann", heißt es in der Mitteilung.

Für die Verwaltung überwiegt das Interesse der Stadt an dem geplanten Wegeausbau gegenüber dem Erhaltungsinteresse des Urhebers. Der Eingriff sei vergleichsweise gering, da lediglich bereits bestehen-

Die Stadt hält an ihrer Idee fest, den Radweg in der Beueler Rheinaue zu einer Radschnellroute auszubauen. FOTO: WESTHOFF

Genehmigungen und Beschlüsse vor. Die naturschutzrechtliche Befreiung für den Ausbau der Radschnellroute im Bereich des links-

Stadt. Die zeitlichen Vorgaben sind laut Verwaltung nach wie vor sehr eng. Das Gesamtprojekt müsse wegen der Vorgaben des Fördergebers

de er die Umgestaltung des Radwe genetzes ablehnen. Sein Argumen war: Die Rheinaue sei ein Park fü Freizeit- und Naherholungssuchen de. Er müsse allen Gesellschafts schichten gleichermaßen zur Ver fügung gestellt werden.

Als Kompromiss schlug der Archi tekt im Gespräch mit dem GA vo Radschnellrouten außerhalb de Rheinaue anzulegen. Als möglich Trassen nannte er für Beuel die Ru dolf-Hahn-Straße. Auch Hansjako ist es allerdings wichtig, dass sic die Stadt und er gütlich einigen. Im Zuge der GA-Berichterstattung übe das strittige Thema hat sich auch Re gina Jansen, bis zu ihrer Pensionie rung im Stadtplanungsamt unte anderem für Radwege zuständig beim GA gemeldet. Sie bestätigt di Aussage der Stadt Bonn, wonach e sehr wohl Kontakte mit dem Land schaftsarchitekten gegeben habe.

102 Millionen Euro für Radverkehr

NRW-Verkehrsminister Wüst setzt für die Zukunft auf Bahn und Fahrrad

VON REINHARD KOWALEWSKY

DÜSSELDORF. Wenige Wochen bevor NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) nach der Bundestagswahl möglicherweise Nachfolger seines Parteifreundes Armin Laschet als NRW-Ministerpräsident wird, präsentierte Wüst am Donnerstag eine ambitionierte Finanzplanung für sein Ressort für 2022. Das Verkehrs-Budget steigt um 12,5 Prozent auf 3,385 Milliarden Euro, während der Landeshaushalt ins-

und schnellere Genehmigungsverfahren. Darum will er, dass Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Radwegen bis sechs Kilometer Länge ganz abgeschafft werden.

Straßen.NRW erhält ein Team von 15 reinen Planern für Radwege, die Grünen im Landtag drängen hier auf mehr Experten auch in den Kommunen. Wüst stellt klar, er su- ch… ga… 1…

Euro bis 2031 gestartet, die fortgeführt wird. „Deutschland muss wieder Bahnland werden", sagte der Minister. Er rechnet damit, dass der milliardenschwere Rettungsschirm des Bundes für den ÖPNV verlängert werden muss, der gespannt wurde, weil die Fahrgastzahlen wegen Corona wegbrachen.

Selbstkritisch an die eigene Partei

Neue Radbrücke am Propsthof

Teil der Pendlerroute Bornheim–Bonn im Projekt „Emissionsfreie Innenstadt"

VON RAJKUMAR MUKHERJEE

Bonn. Alsbald will die Stadt den Bau der Fahrradbrücke in der Straße Am Propsthof in Angriff nehmen. Die Stahlkonstruktion mit Rampen ist ein nicht unbedeutender Teil der geplanten, streckenweise bereits umgesetzten Verbesserungen der Radpendlerroute von Bornheim über Alfter in die Bonner Innenstadt. Geplant ist die Brücke parallel zur Stadtbahntrasse der Linie 18. Der Straßenverlauf ist an dieser Stelle abgesenkt, damit Kraftfahrzeuge, Fahrradfahrer und Fußgänger durch einen Tunnel unter den Schienen hindurchfahren können.

Die aufgeständerte Brücke wäre in zweierlei Hinsicht eine Erleichterung für Radfahrerinnen und Radfahrer. Sie sparen dann nämlich nicht nur Zeit, sondern umfahren auch die nicht ganz ungefährliche Querung – mit einer kleinen Zwischeninsel in der Fahrbahnmitte – der viel befahrenen Straße. Viele Lastwagen sind hier zum Gewerbegebiet am Dickobskreuz unterwegs.

Die Bonner Bezirksvertretung hat am Dienstagabend das Voranschreiten des Projekts einhellig begrüßt. Der Verkehrsausschuss hatte zuvor bereits einstimmig beschlossen, die Verwaltung möge die Ausführungsplanung in Angriff nehmen und das Vergabeverfahren für die Gewerke in die Wege leiten. Entscheidendes Gremium ist der Stadtrat in seiner kommenden Sitzung.

Die Planungsskizzen der Stadt zeigen einen recht lang gezogenen Brückenkörper, um den Radlern möglichst wenig Steigung zuzumuten. Auch werden die künftigen Nutzerinnen und Nutzer deutlich später auf die stadteinwärts gelegene Ennemoserstraße geführt als bisher. Gegenwärtig haben Radfahrer, die von der Brühler Straße auf einem eigenen Weg bis zum Propsthof unterwegs sind, nach der Straßenquerung sofort die zur Fahrradstraße umgewidmete Ennemoserstraße zu nutzen. Der parallel laufende Weg ist Fußgängern vorbehalten. Die Verwaltung führt dazu aus: „Die Einmündung des Radweges auf die Ennemoserstraße kann sich noch geringfügig verändern, um diese an die dortige, zukünftige Radverkehrsführung anpassen zu können."Dringlich und erwartbar ist ein baldiger Beschluss des Stadtrats, weil die Stadt die Brücke im Förderprojekt Emissionsfreie Innenstadt angemeldet hat – wie beispielsweise auch Mobilitätsstationen für den Umstieg vom Nahverkehr auf alternative Fortbewegungsmittel zum Auto und umgekehrt oder die umstrittenen breiteren Rheinauenradwege.

Von den kalkulierten Gesamtkosten für die Brücke in Höhe von 660 000 Euro trägt das Land Nordrhein-Westfalen 90 Prozent. Allerdings ist die Übernahme der Kosten daran gekoppelt, dass das Bauwerk spätestens im Oktober 2022 fertiggestellt wird. Die Abrechnung muss bis zum Dezember kommenden Jahres vorliegen.

Auf den Rampen des Bauwerks will die Stadt einen neuartigen, engmaschigen Gitterbe-

Geplant ist die Brücke am Probsthof parallel zur Stadtbahn Linie 18. Foto

lag einsetzen. So könne Regenwasser auch weiterhin in der angrenzen Böschung versickern. Der Teil der reinen Radbrücke, der die Straße Am Propsthof selbst quert, soll hingegen eine geschlossene Decke bekommen.

Verhindert würde so … waltung, dass Fußgä… Radfahrer Regentrop… Schmutz von der Rä… oben Fahrenden abbe… wenn sie unter der … Brücke herfahren.

rz 2021 WIRTSCHAFT I-II-III-IV-VI GENERAL-ANZEIGER

NRW soll Fahrradland werden

Jeder vierte Weg soll auf zwei Rädern gemacht werden – so plant es Minister Wüst. Aber viele Details sind noch offen

VON REINHARD KOWALEWSKY

DÜSSELDORF. Die Landesregierung hat einen ersten Entwurf für ein Gesetz zur Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen vorgelegt. Landesverkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) stellte ihn am Dienstag vor. „Damit schaffen wir die Grundlage für den weiteren systematischen Ausbau eines landesweiten Radwegenetzes und machen Mobilität in NRW besser, sicherer und sauberer", sagte Wüst, der selbst aus der Zweirad-Region Münsterland kommt.

Mit dem Gesetzentwurf versucht die schwarz-gelbe Landesregierung, Forderungen der Bürgerinitiative „Aufbruch Fahrrad" aufzugreifen. Die hatte 2019 mehr als 200.000 Unterschriften für das Ziel gesammelt, dass in NRW bis 2025 ein Viertel der Strecken mit dem Rad zurückgelegt werden sollen. Daraufhin hatte der Landtag entschieden, dass NRW wie angeregt das erste Fahrradgesetz eines deutschen Flächenlandes erhalten soll.

Das Ziel, den Radverkehr von rund neun Prozent des Verkehrsmixes auf rund ein Viertel zu erhöhen, greift das Fahrrad- und Mobilitätsgesetz nun zwar auf, aber es wird kein Zieldatum genannt: „Je schneller, umso besser", sagte Wüst, aber er wolle nicht Ziele festlegen, deren Erreichen von Kommunen und Bürgern abhänge. Wüst: „Wir wollen deutlich mehr für die Infrastruktur tun. Es wird nicht am Geld scheitern. Aber die Menschen entscheiden über ihr Verkehrsverhalten." Er erinnerte daran, dass die jetzige Landesregierung mit aktuell 54 Millionen Euro den Bau von Radwegen stärker fördere als je zuvor, auch dank weiterer Bundeshilfe gehe es weiter voran.

Es sei aus seiner Sicht nicht unrealistisch, bald eine viel höhere Zweiradnutzung zu beobachten: „In Coesfeld macht das Rad schon deutlich mehr als 30 Prozent des Verkehrs aus. Dank des Pedelec-Booms werden Zweiräder auch in hügeligen Gegenden öfter genutzt. Ich hätte nichts dagegen, wenn wir schon

RADVERKEHR

Das Wegenetz in Nordrhein-Westfalen

FOTO: DPA

Status quo Seit 1980 wurden mehr als zwei Milliarden Euro in den Radverkehr in NRW investiert, es gibt mehr als 10.000 Kilometer Radwege. Sie sind aber oft schlecht miteinander verbunden und nicht gut gepflegt.

Baustelle Ein großes Problem sind etwa die geplanten sieben Radschnellwege. Nur einer, der RS1 von Duisburg bis Hamm, ist zumindest teilweise fertig.

2024 rund 24 Prozent schaffen", fügte der Minister hinzu.

Damit es vorangeht, wird mit dem Gesetz ein Radvorrangnetz mit landesweiten Routen definiert. „Wir machen aus einem Flickenteppich ein zusammenhängendes Netz", so Wüst. Für Radschnellwege wird ein Bedarfsplan durch das Land erstellt, was den Bau erleichtern soll. „Das wird Klagen erschweren", sagt Wüst.

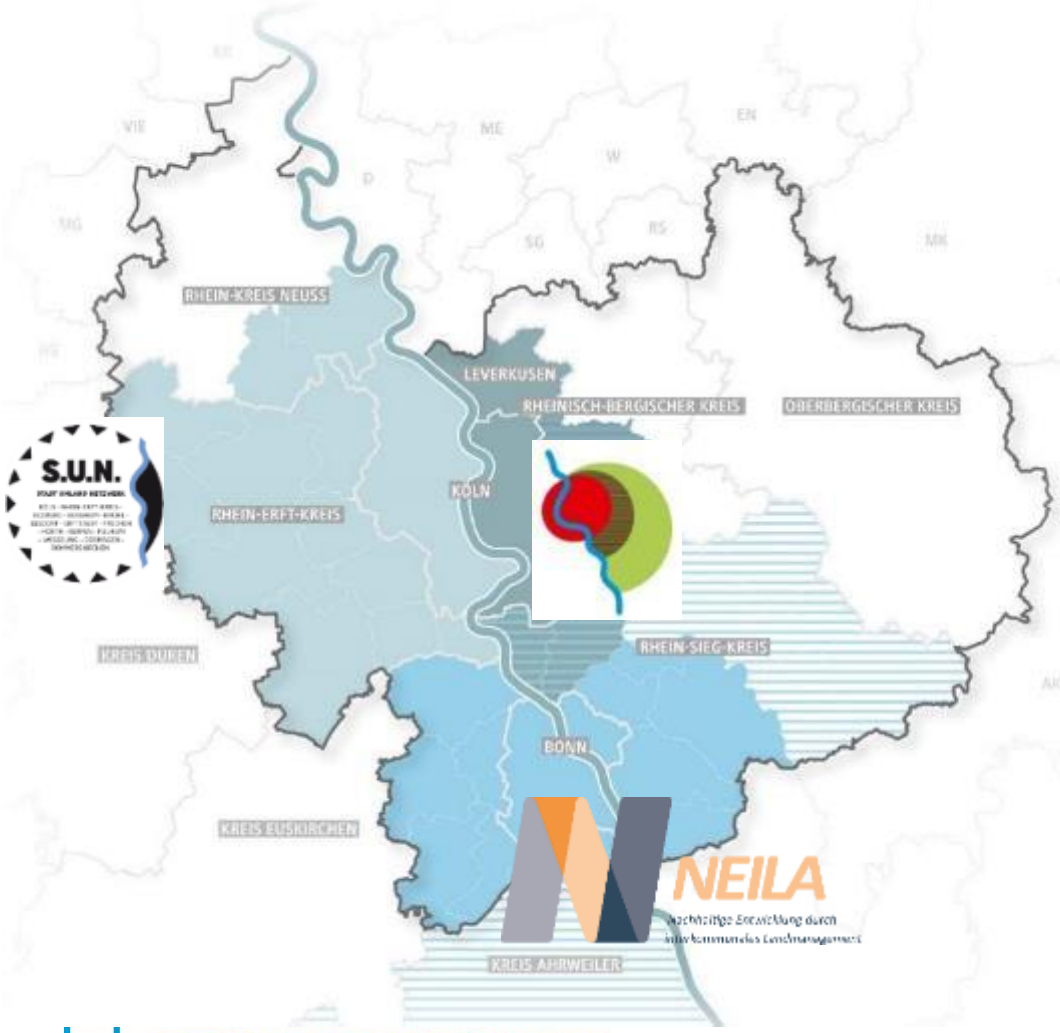
Er will den Ausbau des Radverkehrs in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr und anderen Konzepten vernetzter Mobilität vorantreiben. Radstationen an Haltestellen, Fahrradgaragen, Leihräder und E-Scooter sollen ebenso unterstützt werden wie Lademöglichkeiten für E-Bikes überall.

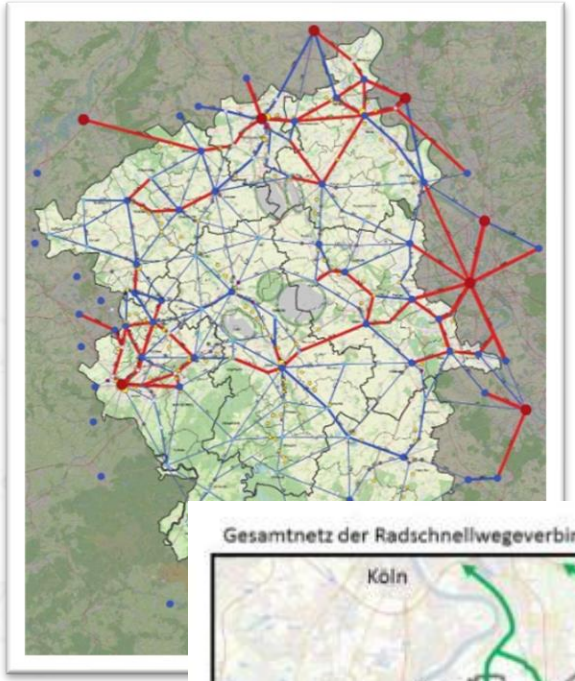
Das neue Regelwerk schreibt Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer vor. Der faktische Vorrang des Autos geht also zu Ende. Dabei sollen auch Fußgänger stärker unterstützt werden. So sieht die Vorlage attraktive und barrierefreie Gehwege vor. Ampelschaltungen sollen Fußgängern künftig gleiche Rechte wie Rad- und Autofahrern einräumen. Wüst schloss nicht aus, den Autoverkehr manchmal einzuschränken, damit Fahrräder und Fußgänger mehr Platz haben, aber er will Konfrontationen vermeiden. „Man kann Raum umverteilen, aber man muss davor überlegen, wie alle weiter mobil sein können."

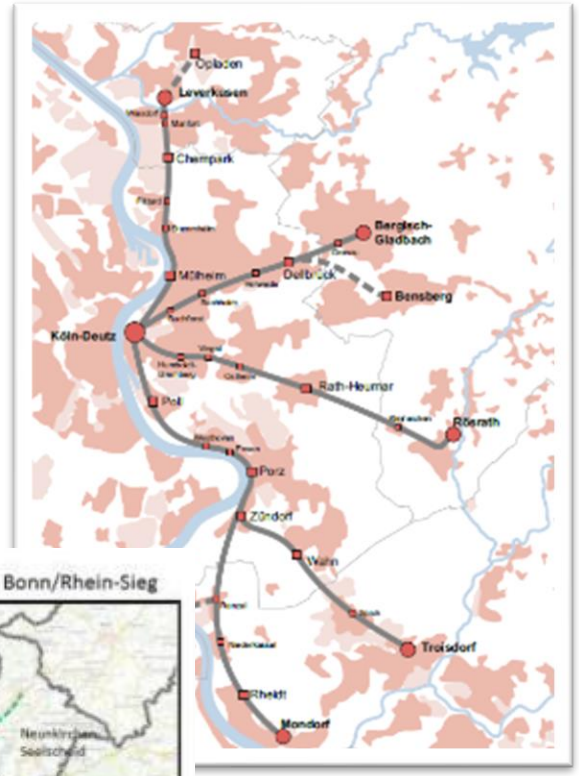
Um die Kommunen zu unterstützen, sollen sie besser beim Bau von Radwegen beraten werden. Als eher zu wenig ambitioniert bewertete Wüst die Idee der Grünen, jeder Kommune pro Bürger und Jahr einen Euro für Radwegeplaner zur Verfügung zu stellen.

Umgekehrt kritisiert der Fahrradclub ADFC, Wüsts Konzept gehe nicht weit genug. Jetzt müssten in den Anhörungen Details geklärt werden, sagt der ADFC-Landesvorsitzende Thomas Semmelmann: „Wir brauchen einen konkreten Zeitplan für den Ausbau der Radwege auf jeder Ebene. Planung, Umsetzung, Pflege müssen im Land und in Kommunen zusammengeführt werden." Die Grünen sehen das ähnlich.

StadtUmland-Verbünde - RadPendlerRouten







Region Köln/Bonn – RadPendlerRouten

Der **Region Köln/Bonn e.V. organisiert seit 2020 regelmäßige Austauschformate** zwischen den (bisher) beteiligten Akteuren: StadtUmland-Verbünde / Kreise und Kommunen / Radregion Rheinland / ZV Landfolge Garzweiler / REGIONALE 2025 / Zukunftsnetz Mobilität NRW etc.

Aus Sicht der Region…

- …ist der verknüpfende **„Netzgedanke"** bei den RadPendlerRouten entscheidend
- …ist der regelmäßige (fachliche) Austausch der Akteure Bedingung für die erfolgreiche Konzeption, Planung und schließlich Umsetzung der Routen sowie die Sicherung der Anschlussfähigkeit

Daher auch künftig: Abstimmung und Begleitung der **vielfältigen Aktivitäten** in den „Flügelräumen" → Zusammenführen der einzelnen Ansätze zu einem **konsistenten Netz** für die Region Köln/Bonn

Vorstellung der Referenten

Referenten des heutigen Fachforums

REGION KÖLN BONN

Phillip Oeinck,
Stadt Münster
Die Veloroutenininitiative in der Stadtregion Münster

Sebastian Welter,
Regionalverband Ruhr (RVR)
Regionales Radwegenetz für die Metropole Ruhr – Netze, Standards und Prozess

Referenten des heutigen Fachforums

REGION KÖLN BONN

Tom Ebberink,
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Radschnellwege und überörtliche Fahrradrouten in einem dezentralen Verflechtungsraum – das Beispiel der Region FrankfurtRheinMain

Statements aus der Region

REGION KÖLN BONN

Volker Mielchen
Geschäftsführer Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
Gesamtregionales Radverkehrskonzept Rheinisches Revier

Christian Leitow
Stadt Köln
Radverkehrskonzept Köln und RadPendlerRouten

Elke Reichert
Dezernentin für Umwelt und Planung im Rheinisch-Bergischen Kreis
RadPendlerRouten im Rheinisch-Bergischen Kreis

Sven Habedank
Fahrradbeauftragter Rhein-Sieg-Kreis
Planungen zu RadPendlerRouten Rhein-Sieg-Kreis / Bundesstadt Bonn

Ausblick auf den weiteren Prozess

Christoph Hölzer
Region Köln/Bonn e.V.

EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

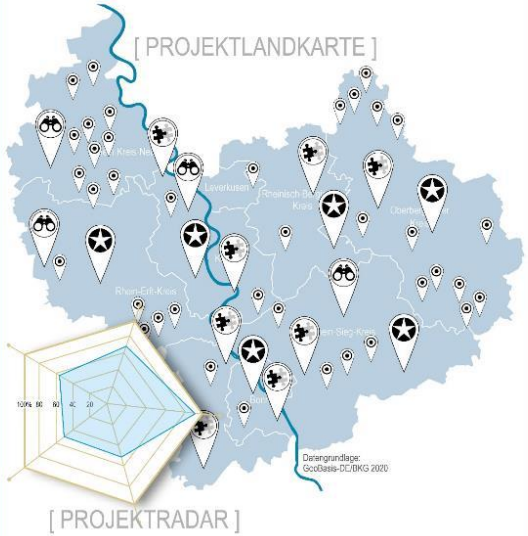
REGION KÖLN BONN

Arbeitsschritte zum Agglomerationsprogramm

STRATEGISCHER HANDLUNGSRAHMEN

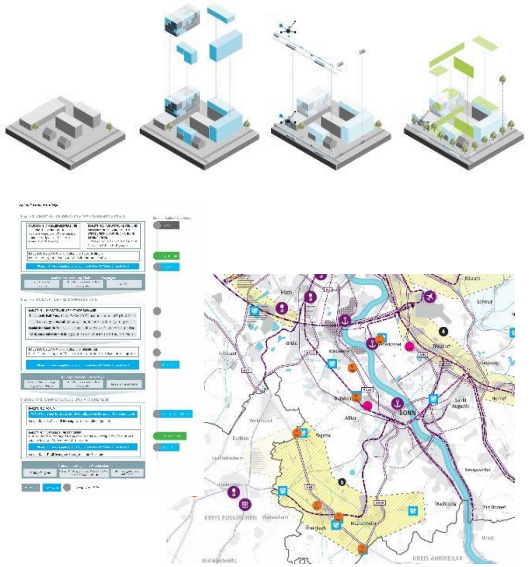
- Leitlinien und Ziele
- Handlungsprinzipien
- Thematische Schwerpunkte
- Räumliche Schwerpunkte

BEISPIELHAFTE PROJEKTE



RÄUMLICHES STRUKTURBILD 2040+

THEMATISCHE ENTWICKLUNGSPFADE



SÄULEN DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS

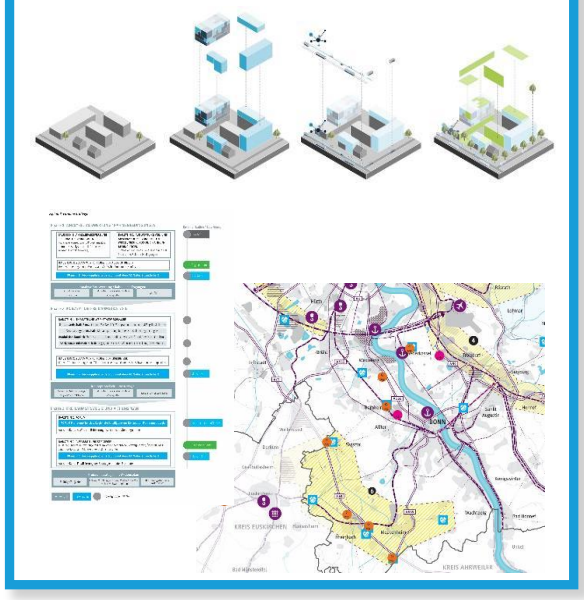
Quelle: agl • prc • upk

Arbeitsschritte zum Agglomerationsprogramm

- Konkrete Ausarbeitung des Strategischen Handlungsrahmens in enger Abstimmung mit der Steuerungsgruppe
- Beratung mit dem Politischen Beirat und dem Empfehlungsgremium
- Veröffentlichung und Distribution des 1. Entwurfs Herbst 2021
- Stellungnahme und aktive Beteiligung der regionalen Akteure
- Weiterentwicklung des Strategischen Handlungsrahmens auf Basis des Entwurfs und der Rückmeldungen

Arbeitsschritte zum Agglomerationsprogramm

THEMATISCHE ENTWICKLUNGSPFADE



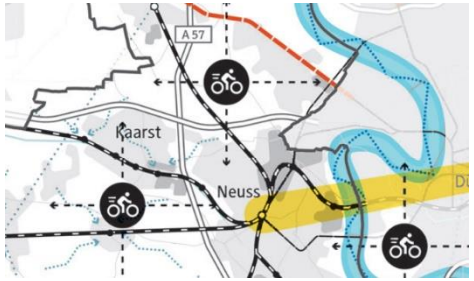
- Aufbereitung und Dokumentation des Regionalforums auf der Homepage
- Fortführung der Prozesse zur „dreifachen Innenentwicklung“ und zum Fachdialog „Interkommunale Wirtschaftsflächen“im Entwicklungspfad 1
- Start der Bearbeitung der Prozesse im Entwicklungspfad 2 – Freiraum & Landschaft und Entwicklungspfad 3 – Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Quelle: agl • prc • upk

Entwicklungspfad Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Regionale RadPendlerRouten

Netzkonzeption



- Abstimmung mit und Begleitung von Akteuren der „Flügelräume" zu laufenden Netzkonzeptionen und Arbeiten (Rheinisches Revier/StadtUmland/REGIONALE 2025)
- Forcierung einer Netzkonzeption für die gesamte Region Köln/Bonn

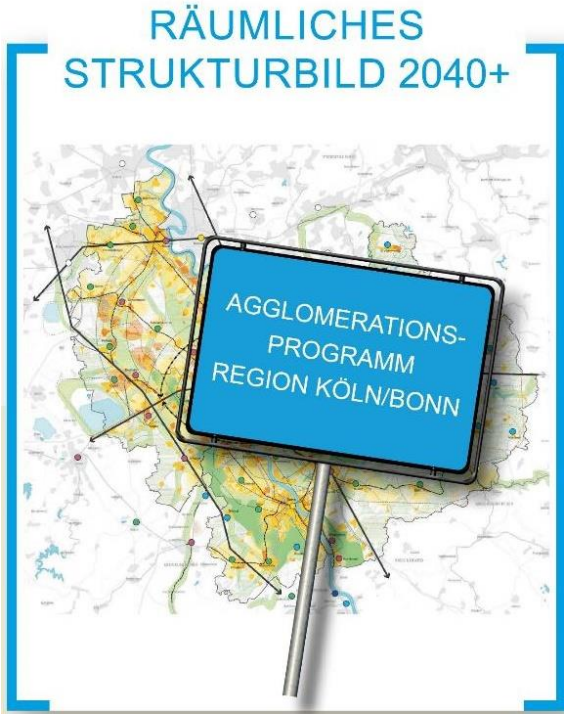
Umsetzungsstrategie, Beispielhafte Projekte

- Erste Umsetzungen von Routen im Rechtsrheinischen (Köln & rechtsrheinische Nachbarn/REGIONALE 2025) begleiten
- Erfahrungsaustausche initiieren, Synergieeffekte nutzen, Adaption + Imitation ermöglichen

Kommunikation

- „Zeichnerisches, anwachsendes Protokoll" (Karte) zu RadPendlerRouten in der Region Köln/Bonn
- Kommunikation von Good-Practice-Beispielen, die als Vorbild für die Region Köln/Bonn dienen können

Arbeitsschritte zum Agglomerationsprogramm



Ab Frühjahr 2022 :

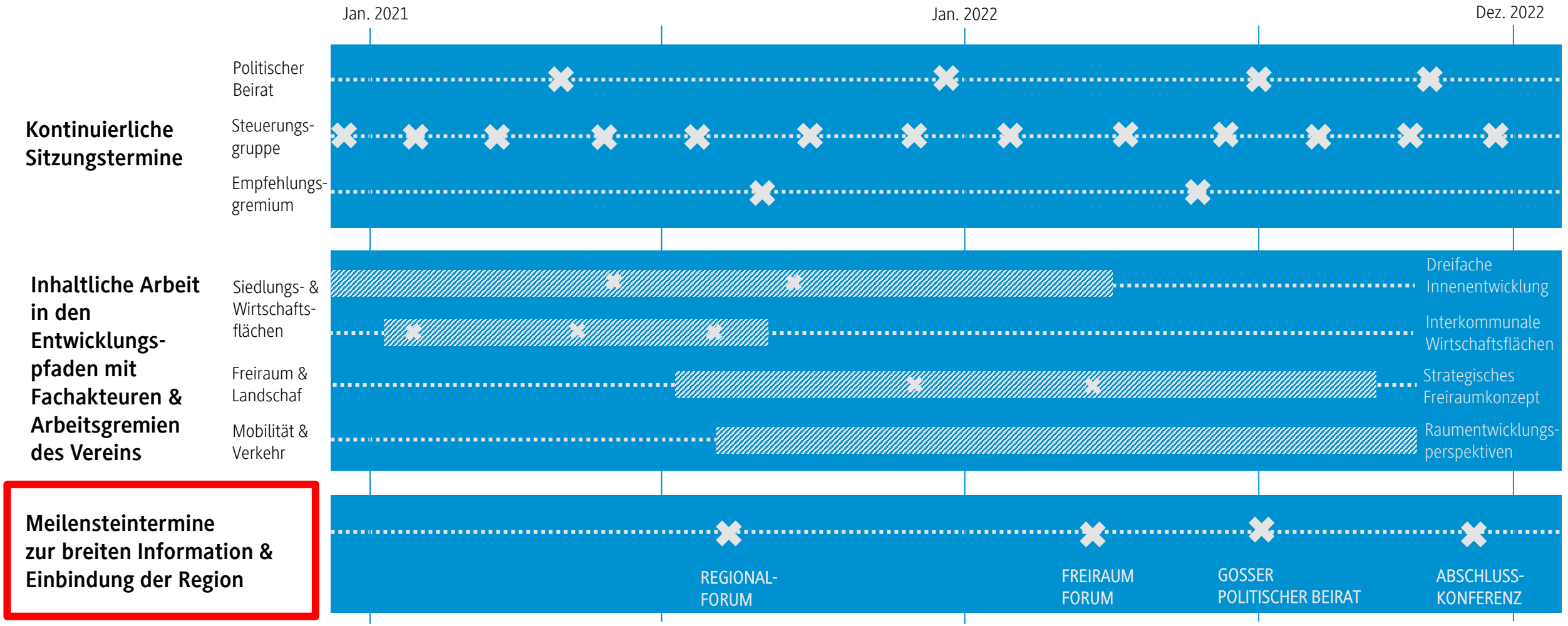
- Aktualisierung und Weiterentwicklung des Strukturbild 2040+ sowie der thematischen Teilstrategien aus dem Agglomerationskonzept
- Integration thematischer und räumlicher Schwerpunkte und Erkenntnisse aus den Schnittstellenprozessen

Arbeitsschritte zum Agglomerationsprogramm

- Identifizierung von Beispielhaften Projekten aus der Arbeit an den Entwicklungspfaden sowie der teilregionalen Prozesse
- Motivation zur Beteiligung
- Begleitung der regionalen Akteure bei der Konfiguration und Adaption der beispielhaften Projekte
- Fortlaufender Abgleich mit Entwicklungen in der Förderlandschaft und den teilregionalen Teilprozessen und -programmen

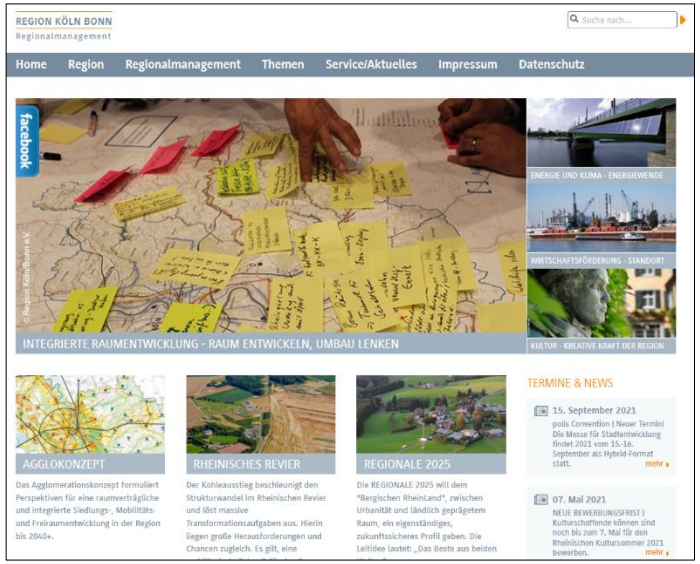
Quelle: agl • prc • upk

Information und Beteiligung der Region

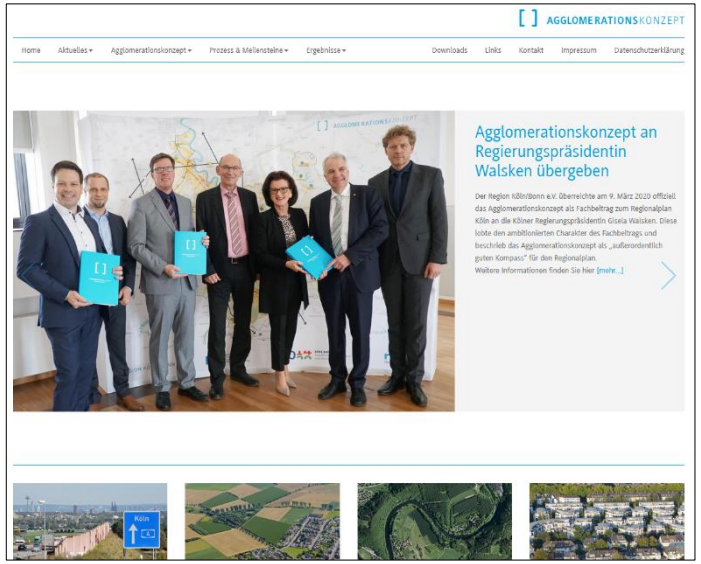


AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Weitere Informationen



www.region-koeln-bonn.de/



www.agglomerationskonzept.de/

Erste Informationen zum Agglomerationsprogramm unter: https://www.agglomerationsprogramm.de/agglomerationsprogramm/uebersicht/

→ Basis-Info für Kreise und Kommunen zum Prozess des Agglomerationsprogramms ab Sommer 2021 verfügbar

Download des Agglomerationskonzeptes unter: www.agglomerationsprogramm.de/downloads/

Download der Klimawandelvorsorgestrategie unter: www.klimawandelvorsorge.de/

… gemeinsam mit und für die Region!