



GESAMTPERSPEKTIVE RADPENDLERROUTEN

Praxishilfe für die Region Köln/Bonn



Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

REGION | ZUKUNFT
KÖLN | GEMEINSAM
BONN | GESTALTEN

INHALT

[]	VORWORT	4
[]	EINFÜHRUNG	6
[]	WAS SIND RADPENDLERROUTEN?	8
	Einordnung des Begriffs RadPendlerRouten	9
	Einsatzbereiche und Vorteile von RadPendlerRouten	10
	Qualitätsanforderungen und Standards von RadPendlerRouten	11
[]	PROZESS ZUR „GESAMTPERSPEKTIVE RADPENDLERROUTEN“	15
[]	GESAMTPERSPEKTIVE RADPENDLERROUTEN IN DER REGION KÖLN/BONN	20
	Das Gesamtnetz der RadPendlerRouten	21
	Lückenschlüsse und Profilierungen	22
	Erkenntnisse aus dem Prozess	43
[]	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR UMSETZUNG VON RADPENDLERROUTEN IN DER REGION KÖLN/BONN	44
	Aufbau und Weiterführung der interkommunalen Zusammenarbeit	47
	Handlungsfelder und Handlungsempfehlungen	49
	Strategische Umsetzung von Maßnahmen	49
	Verwaltungsorganisatorische Rahmenbedingungen	51
	Politische Rahmenbedingungen	53
	Finanzielle Rahmen- und Finanzierungsbedingungen	55
	Umgang mit externen Vorgaben und Rahmenbedingungen	56
	Beteiligung Externer, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit	57
	Qualitätsmanagement und Evaluation	58
[]	FAZIT UND AUSBLICK	59
[]	VERZEICHNISSE	60
	Abkürzungsverzeichnis	60
	Tabellenverzeichnis	60
	Literaturverzeichnis	60
	Bildnachweise	61
[]	IMPRESSUM	62

VORWORT



Das Agglomerationsprogramm ist das regionale Entwicklungsprogramm für die Region Köln/Bonn, das von 2020 bis 2022 unter Einbindung regionaler Akteur*innen auf Basis des Agglomerationskonzepts und der regionalen Klimawandelvorsorgestrategie erarbeitet wurde. Es definiert in Programmlinien v.a. die räumlich-strukturellen Umbau- und Transformationsaufgaben für die Region und hinterlegt diese mit strategischen Zielen, Kernaufgaben für die Umsetzung sowie konkreten Zukunftsprojekten vor Ort. Die Programmumsetzung in den kommenden Jahren ist dynamisch angelegt. Dabei werden die inhaltlichen Programmlinien sowie auch die Projektlandschaft der Region in zeitlichen Intervallen eine Überprüfung und Weiterentwicklung erfahren. Die Zukunftsprojekte des Agglomerationsprogramms werden in den nächsten Jahren durch den Region Köln/Bonn e.V. prioritär bei der Umsetzung begleitet.

Einen wesentlichen Teilbaustein des Projekts bilden die sogenannten Entwicklungspfade. Sie behandeln fachlich anspruchsvolle Aspekte und relevante Themen der räumlichen Entwicklung in der Region, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms aufgegriffen und weiter vertieft werden. Dabei werden zum einen Themen bearbeitet, in denen es „Lücken“ im regionalen Wissens- und Handlungsgefüge gibt. Zum anderen geht es um Entwicklungsaufgaben, die aufgrund der hierfür maßstäblich notwendigen interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit einer Koordination und Moderation bedürfen. Dabei stehen Wissenstransfer, Erfahrungsaustausch und gemeinsames Lernen der regionalen Akteur*innen im Fokus.

Für folgende Entwicklungspfade wurden im oben genannten Projektzeitraum eigene Bearbeitungs- und Dialogprozesse gestartet:

- Mehrfache Innenentwicklung
- Interkommunale Wirtschaftsflächen
- Regionale Gesamtperspektive RadPendlerRouten

Die Ergebnisse wurden jeweils in Praxishilfen zur weiteren Anwendung in der Region zusammengefasst, darunter die hier vorliegende Praxishilfe Gesamtperspektive RadPendlerRouten.

Die Praxishilfen dokumentieren den Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess mit den regionalen Praxisakteur*innen, beinhalten fachlich-konzeptionelle Vertiefungen zu den Themen und zeigen Lösungswege für konkrete regionale Aufgaben auf. Diese werden mit Best-Practice-Beispielen von außerhalb der Region hinterlegt. Auch werden bereits bestehende

gute Ansätze in der Region aufgezeigt. Nicht zuletzt werden die dargestellten Lösungswege anhand konkreter Planungsfälle in der Region überprüft und daraus Handlungsempfehlungen für die Region abgeleitet.

Zentrale Erkenntnisse der Entwicklungspfade sind in das Agglomerationsprogramm eingeflossen, haben zur Profilierung der Programmlinien beigetragen und realisierte sowie Zukunftsprojekte für das Programm identifiziert. Neben der konkreten Projektebene vor Ort bieten die Praxishilfen für die regionale Planungspraxis v.a. Handlungsempfehlungen für die Umsetzung. Sie beschreiben beispielhafte Ansätze, die adaptiert, imitiert und auf lokale Projektideen angewendet werden können. Über die fachlichen Vertiefungen werden Wissenslücken geschlossen und Argumente für den Diskurs über Qualitäten der räumlichen Entwicklung geliefert. Damit richten sich die Praxishilfen mit ihren Handlungsempfehlungen und Lösungswegen zum einen an die Fachakteur*innen der Region. Darüber hinaus adressieren sie Politik und Entscheidungsträger*innen der Region.

Die Themen der Entwicklungspfade werden im Zuge der Programmumsetzung vom Region Köln/Bonn e.V. in Form von Projekten und regionalem Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer weiterverfolgt. Auch werden bei Bedarf im Rahmen der Programmumsetzung weitere Themen-, Entwicklungs- und Projektpfade bearbeitet werden, z. B. das Thema LAND USE, welches in der ersten Phase der Programmumsetzung als eigener Entwicklungspfad vertieft wird.

Alle Ergebnisse aus dem Gesamtprozess zum Agglomerationsprogramm, die Praxishilfen und die identifizierten Projekte sind auf der Homepage www.agglomerationsprogramm.de dokumentiert.

Die Homepage dient auch als Informationsplattform für den dynamischen Umsetzungsprozess ab 2023ff.

EINFÜHRUNG



Die Region Köln/Bonn ist von einer regional unterschiedlichen und zugleich dynamisch verlaufenden Entwicklung gekennzeichnet. Daraus folgt ein stetig steigendes Verkehrsaufkommen in allen Verkehrsträgern, Kapazitätsengpässe vor allem im MIV und im öffentlichen Verkehr, sowie die vor allem dem MIV zuzurechnenden umwelttechnischen Folgeprobleme.

Zugleich hat das Fahrrad in den letzten Jahrzehnten eine Renaissance als Alltagsverkehrsmittel erfahren, und auch die Nutzung im Freizeit- und radtouristischen Bereich nimmt stetig zu. Der stark wachsende Anteil von motorunterstützten Fahrrädern (v. a. Pedelecs) hat an dieser Entwicklung einen maßgeblichen Anteil. Gesellschaftlich setzt sich die Erkenntnis durch, dass das Fahrrad nicht nur das Klima schont und die individuelle Gesundheit fördern kann, sondern dass es auch, vor allem auf der Kurzstrecke bis fünf Kilometer, häufig das schnellste Verkehrsmittel ist.

Vor diesem Hintergrund rückt die Förderung des Radverkehrs als strategische Antwort auf die oben genannten verkehrlichen Problemstellungen in den Fokus. Als relativ neues Instrument der Fahrradförderung werden seit einigen Jahren in Deutschland hochwertige Radverbindungen insbesondere zur effizienten Abwicklung alltäglicher Wege im Berufs- und Ausbildungsverkehr geplant. Diese hochwertigen Verbindungen, ob nun Radschnellwege, Radvorrangrouten oder Velorouten, sollen durch einen besonders hohen Ausbaustandard die benötigte Fahrtzeit so verkürzen, dass das Fahrrad auch auf Strecken über fünf Kilometern konkurrenzfähig zu anderen Verkehrsträgern wird, und diese durch eine veränderte Verkehrsmittelwahl entlastet werden.

Auch in der Region Köln/Bonn gibt es Ansätze, Netzkonzeptionen, Machbarkeitsstudien sowie erste umgesetzte Teilrouten solcher hochwertigen Radverbindungen. Von den fünf in einer Machbarkeitsstudie untersuchten Verbindungen aus dem rechtsrheinischen Köln in die benachbarten Kommunen und Kreise befinden sich die ersten Abschnitte in der Umsetzung. In Bonn sowie dem Rhein-Sieg-Kreis liegt eine Vielzahl von Planungen für RadPendlerRouten vor, von denen ebenfalls die ersten Abschnitte umgesetzt werden. Für das linksrheinische „Rheinische Revier“ sowie die rechtsrheinischen Kreise Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer und Rhein-Sieg-Kreis wurden regionale Radverkehrsnetze erarbeitet, die auch besonders hochwertige Routen enthalten werden.

Das Ziel der Verkehrsverlagerung auch von längeren Wegen erfordert in besonderem Maße eine integrierte Planung, die gebietskörperschaftübergreifend agiert. Die Akteur*innen in der Region Köln/Bonn sind in vielen Fällen bereits gut vernetzt und haben ihre Konzeptionen auf diejenigen der benachbarten Kommunen oder Kreise abgestimmt. Nichtsdestotrotz fehlt es in dieser sich dynamisch entwickelnden Situation mit immer neuen Konzepten und Planungen an einer Zusammenführung und integrierten Betrachtung aller Konzepte, um Inkongruenzen aufzudecken, Lücken im Netz zu identifizieren und interkommunale Zusammenarbeit effizient zu gestalten. Zu diesem Zweck hat die Region Köln/Bonn im Rahmen des „Agglomerationsprogramms Region Köln/Bonn“ einen Prozess gestartet, der die vielen „losen Enden“ in einer Gesamtperspektive über die RadPendlerRouten in der Region zusammenführt.

Im Entwicklungspfad „Gesamtperspektive RadPendlerRouten für die Region Köln/Bonn“ wurde das Büro SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH damit beauftragt, den derzeitigen Stand der Planung und Umsetzung hochrangiger Radinfrastruktur zu sammeln und zusammenzuführen.

Dazu wurden ab dem Frühjahr 2022 bereits vorliegende Konzepte, Ideen und Machbarkeitsstudien zum Thema RadPendlerRouten bzw. Radvorrangrouten aus der Region Köln/Bonn zu einem konsistenten Netz zusammengeführt, hierbei Lücken im Netz der RadPendlerRouten identifiziert und diese mit möglichen Trassenvorschlägen geschlossen. Das Projekt wurde in einem iterativen, partizipativen Prozess unter Mitwirkung der beteiligten Kreise, Kommunen und sonstiger Akteur*innen bearbeitet. Ziel der Arbeiten war eine Darstellung der geplanten und bestehenden hochrangigen Radinfrastruktur für den Raumumgriff des Region Köln Bonn e.V. zu erstellen.

Die vorliegende Praxishilfe RadPendlerRouten fasst die wesentlichen Ergebnisse und Erkenntnisse aus dem Projekt zusammen und liefert den mit RadPendlerRouten befassten Akteur*innen in Fachverwaltungen und Politik Hilfestellungen bei der Planung und Umsetzung sowie und gute Argumente für hochwertigen Radverbindungen.

WAS SIND RADPENDLERROUTEN?



Einordnung des Begriffs RadPendlerRouten

Als „RadPendlerRouten“ werden in der Region Köln/Bonn Radverbindungen bezeichnet, die dem Zweck dienen, wichtige Quellen und Ziele des Alltagsverkehrs, vor allem im Berufs- und Ausbildungsverkehr, auf hochwertigen und somit schnell und komfortabel befahrbaren Routen zu verknüpfen. Dabei kommen unterschiedliche Führungsformen und Gestaltungselemente zum Einsatz. Durch die hochwertige Infrastruktur soll sich die Fahrtzeit im Verhältnis verkürzen, sodass ein Anreiz zur Verlagerung von Alltagswegen auf das Fahrrad entsteht. Die Fokussierung auf den Berufsverkehr zeichnet RadPendlerRouten als zielgruppengerechte Radverkehrsinfrastruktur aus.

Der Bedarf nach zielgruppengerechter Radinfrastruktur ist Ausdruck der Entwicklung des Radverkehrs in den letzten zehn Jahren. Als 2010 mit den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) neue Regel- und Mindestmaße für Radinfrastrukturen veröffentlicht wurden, galten diese als „State of the Art“, an dem fortan der Bestand sowie der Neubau von Radverkehrsanlagen zu messen war. Inzwischen werden diese Qualitätsanforderungen in Deutschland weitgehend umgesetzt. Gleichzeitig ist der Radverkehrsanteil stetig gestiegen. Vor allem in städtischen und verdichteten Räumen wird vermehrt das Potenzial des Radverkehrs als Verkehrsträger erkannt, die Radverkehrsförderung gilt vielerorts als verhältnismäßig kostengünstig und relativ schnell

umsetzbarer Hebel zur Entlastung der Kfz-Infrastruktur. Mit dem steigenden Marktanteil von motorunterstützten Rädern (S-Pedelecs, E-Bikes) ist die Verlagerung längerer, alltäglicher Wege vom MIV auf das Fahrrad ein realistisches Ziel geworden. Auch zu den Bemühungen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie Feinstaub, Stickoxide etc. soll der Radverkehr einen Beitrag leisten; so ist die Förderung des Radverkehrs wichtiger Bestandteil vieler städtischer Klimaschutz- und Mobilitätskonzepte.

Bei wachsendem Radverkehrsaufkommen, längeren Strecken, die zurückgelegt werden und höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten (oder höheren Bandbreiten an Fahrtgeschwindigkeiten) gerät die Fahrradinfrastruktur nach ERA-Standard punktuell an ihre Kapazitätsgrenzen. Für die gewünschte Verlagerung von längeren alltäglichen Wegen auf das Fahrrad sind höhere Ausbaustandards erforderlich, als in den ERA 2010 derzeit empfohlen werden. Zu diesem Zweck wird seit den 2010er Jahren das Konzept der Radschnellwege oder Radschnellverbindungen (RSV) aus den Vorreiterländern Niederlande und Dänemark auch in Deutschland erprobt. Diese Verbindungen im Radverkehrsnetz verknüpfen Quell- und Zielorte mit hohen Radverkehrspotenzialen über größere Entfernungen und ermöglichen eine durchgängige und komfortable Befahrbarkeit bei hohen Geschwindigkeiten. Die Anforderungen und Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen an Strecken, Knotenpunkte, Ausstattung und Unterhalt sind entsprechend hoch

und häufig nicht im Bestand umsetzbar, sodass der Neubau von Strecken erforderlich ist. Dies, aber auch die Verfügbarkeit von Flächen, hohe Planungs- und Baukosten und in manchen Bundesländern erforderliche Planungs-/Prüfverfahren bis zur Beschlussfassung erschweren und verzögern die Planung von Radschnellverbindungen in Deutschland.

In Nordrhein-Westfalen liegen Radschnellverbindungen im Aufgabenbereich des Landes. Derzeit befinden sich acht solcher Verbindungen, hier Radschnellweg des Landes genannt, in der Planung bzw. Umsetzung:

- RS 1: Radschnellweg Ruhr
- RS 2: Radschnellweg Westmünsterland
- RS 3: Radschnellweg OWL
- RS 4: Radschnellweg Euregio
- RS 5: Radschnellweg Neuss, Düsseldorf, Langenfeld
- RS 6: Radschnellweg Köln-Frechen
- RS 7: Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet
- Radschnellweg Monheim

Das Land Nordrhein-Westfalen hat durch frühzeitige Bemühungen zur Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen eine Vorreiterrolle in Deutschland inne. Seit 2012 ist nicht nur die Förderung von RSV ein Baustein des „Aktionsplans der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“, es wurden auch landesweit verbindliche Qualitätskriterien festgelegt. 2014 wurde die Machbarkeitsstudie für den RS 1 vorgelegt und 2015 konnte bereits ein Teilstück für den Verkehr freigegeben werden. Dennoch sind von allen derzeit geplanten rund 275 Kilometern Radschnellverbindung in Nordrhein-Westfalen erst einige Teilstücke des RS 1 (Radschnellweg Ruhr) fertiggestellt.

Daher gibt es in vielen Regionen, Kreisen und Kommunen in Nordrhein-Westfalen und in ganz Deutschland parallele Bestrebungen zur Entwicklung und Umsetzung von hochwertigen Radverbindungen, die den Gedanken von Radschnellverbindungen aufgreifen, aber leichter und schneller umsetzbar sind. Die Bezeichnungen unterscheiden sich: Velorouten in Münster, Rad-Vorrang-Netz in Aachen, Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz. Auch die Planungstiefe, die Einbettung in einen Netzgedanken und die Qualitätsanforderungen variieren. All diese Konzepte und Projekte der letzten Jahre eint jedoch, dass Anforderungen definiert wurden, die über die ERA 2010 hinausgehen, aber weniger streng sind als die Standards für Radschnellverbindungen. Dies betrifft häufig die Regelbreiten der Radverkehrsanlagen, die Knotenpunktgestaltung oder die Anforderungen an Unterhalt und Betrieb. Diese Standards wurden teilweise in einzelnen Projekten

definiert, teilweise gibt es Standards der Bundesländer – beispielsweise hat das Land Rheinland-Pfalz seit 2015 als Ergänzung zu den hohen Qualitätsanforderungen an Radschnellverbindungen das Konzept der Pendler-Radrouten für kleine Planungsgrößen definiert.

In der Region Köln/Bonn dominiert mit den RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen und RadPendlerRouten im Rhein-Sieg-Kreis bislang der Begriff der RadPendlerRoute. Dafür wurden in den jeweiligen Projekten eigene Standards und Qualitätsanforderungen definiert.

Mit der Erprobung sowohl der besonders hochwertigen Radschnellverbindungen, als auch der Projekte „Radschnellverbindung light“ geht eine zunehmende Standardisierung der Qualitätsanforderungen einher. Wurden zunächst projektbezogene Qualitätsanforderungen oder Empfehlungen der Bundesländer oder anderer Interessenträger*innen wie den Arbeitsgemeinschaften für Fuß- und Radverkehr definiert, gibt es nun seit der Veröffentlichung eines Hinweispapiers der FGSV für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) 2021 ein bundeseinheitliches technisches Regelwerk zur Gestaltung dieser Verbindungen. Da das Land Nordrhein-Westfalen die H RSV per Erlass für den Bau von Radvorrangrouten an Landes- und Bundesstraßen eingeführt sowie die Einhaltung der dargestellten Standards im Rahmen der Förderung kommunaler Baulastträger für den Bau von Radvorrangrouten zur Bedingung gemacht hat, wird im Folgenden nur auf die nun gültigen Empfehlungen für deren Ausgestaltung in den H RSV eingegangen. RadPendlerRouten entsprechen in der vorliegenden Praxishilfe fortan definitorisch den Radvorrangrouten und sind an die Qualitätsanforderungen, Einsatzbereiche etc. der Radvorrangrouten gebunden. Der Begriff der RadPendlerRoute bleibt eine regional bedeutende Marke und wird daher in dieser Praxishilfe synonym zum Begriff der Radvorrangroute verwendet.

Einsatzbereiche und Vorteile von RadPendlerRouten

RadPendlerRouten sind genauso wie Radschnellverbindungen hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz und sollen bedeutende Quell-Ziel-Relationen des Alltagsradverkehrs durch einen hohen und ein zügiges Radfahren ermöglichen den Standard für den Radverkehr erschließen. Im Zuge von RadPendlerRouten kommen unterschiedliche Führungsformen zum Einsatz.

Anders als die in der Region schon vorhandenen und viel genutzten, eher dem touristischen Radnetz zugeordneten Bahntrassenradwege (Bergischer Panorama-Radweg, Radweg Wasserquintett, Balkantrasse, Agger-Sülz Radweg) sind

RadPendlerRouten Teil des Alltagsradnetzes. Das bedeutet, dass die Direktheit der Verbindung und die zügige Befahrbarkeit in der Planung Vorrang haben vor der touristischen Attraktivität einer Strecke. Die in den H RSV definierten Qualitätsanforderungen für RadPendlerRouten sind in vielen Bereichen strenger und legen höhere Standards fest, als in den Bahntrassenradwegen in der Region umgesetzt sind.

Während die H RSV für den Einsatz von Radschnellverbindungen zahlenmäßige Anforderungen definieren (Mindestlänge von fünf Kilometern, prognostiziertes Radfahrendenpotenzial von mindestens 2.000 Radfahrenden pro Werktag im Richtungsquerschnitt¹), sollen Radvorrangrouten/RadPendlerRouten nur eine „hohe Radverkehrsstärke erreichen“. Sie können dort zum Einsatz kommen, wo die voraussichtliche Nachfrage die Anlage einer RSV nicht rechtfertigt oder ihr hoher Standard nicht erreichbar ist. In der aktuellen Planungspraxis für die RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen sollen diese mindestens im RVR-Standard geplant werden, während auf besonders aufkommensstarken Abschnitten im RSV-Standard geplant werden kann.

Der Einsatz von RadPendlerRouten ist im Vergleich mit Radschnellverbindungen mit deutlich weniger Planungshürden verbunden. In Nordrhein-Westfalen sind Radschnellverbindungen seit der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes 2016 den Landesstraßen gleichgestellt. Es gelten die gleichen Regelungen zur Baulast wie bei Landesstraßen: Linienbestimmung und ggf. Umweltverträglichkeitsprüfungen müssen durchgeführt werden, Genehmigung erfolgt über Bebauungspläne oder Planfeststellungsbeschluss, Planung, Bau, Betrieb durch das Land. Bei Radvorrangrouten/RadPendlerRouten hingegen liegt die Baulast analog zu sonstigen Radwegen bei dem Baulasträger der entsprechenden Straße, die die RPR begleitet, das sind in der Regel Kreise oder Kommunen, die Zuschüsse beantragen können.

Radvorrangrouten/RadPendlerRouten werden in der Praxis nach dem Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ geplant. Die vergleichsweise geringeren Anforderungen an RVR/RPR ermöglichen normalerweise eher die Planung im Bestand. Daher liegen die Kosten eines Kilometers RadPendlerRoute im Schnitt etwa bei der Hälfte der Kosten für Radschnellverbindungen.

Zusammengefasst handelt es sich bei den RadPendlerRouten um einen pragmatischen Planungsansatz, der unter im Vergleich zu RSV geringerem finanziellen und zeitlichen Einsatz trotzdem hochwertige Verbindungen im Alltagsradverkehrsnetz schafft.

Qualitätsanforderungen und Standards von RadPendlerRouten

RadPendlerRouten liegen in ihren Qualitätsstandards zwischen dem Basisstandard der ERA 2010 [1], also den jeweiligen Mindestqualitätsanforderungen für unterschiedliche Radverkehrsführungsformen, und den Standards für Radschnellverbindungen. Sie sollen vorrangig dem Alltagsverkehr dienen, für alle einfach zu bewältigen und zügig zu befahren sein, eine durchgängig hohe Belagsqualität aufweisen und gut in das übrige Radverkehrsnetz eingebunden sein. Sie sind möglichst direkt, umwegfrei, stetig und steigungsarm zu führen. Hinsichtlich der Fahrtgeschwindigkeit, Wartezeiten und Breite sowie der Knotenpunktgestaltung gelten besondere, messbare Anforderungen, deren Einhaltung im Planungsprozess überprüft werden soll (vgl. Tabelle 1).

An Knotenpunkten sollen RVR/RPR in der Regel bevorrechtigt werden, um Zeitverluste zu minimieren. Gängige Führungsformen sind selbstständig geführte Radwege, Fahrradstraßen, und fahrbahnbegleitende Ein- oder Zweirichtungsradwege. Für die gemeinsame Nutzung von Wegen mit dem Fußverkehr, landwirtschaftlichem Verkehr oder Linienbusverkehr gelten besondere Bedingungen. Für diese Führungsformen gelten jeweils eigene Regelbreiten, die auf nicht mehr als 20 % der Strecke unterschritten werden dürfen.

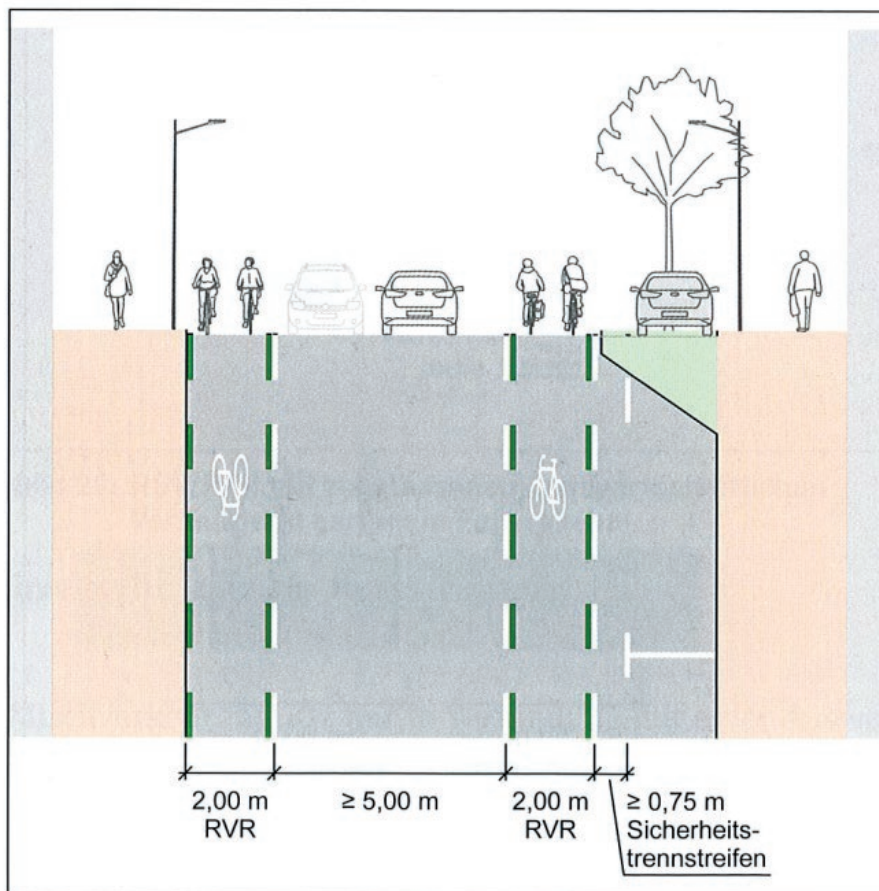
Die genannten Qualitätsanforderungen dienen dem übergeordneten Ziel der strategischen Fahrtzeitverkürzung: Nur bei durchgehend hoher Qualität der Radverkehrsinfrastruktur lassen sich, insbesondere im Entfernungsbereich zwischen 5 und 20 Kilometern, Radverkehrspotenziale erschließen und ggf. eine Verlagerung vom Kfz auf das Fahrrad erreichen.

¹ Die Summe aus den Fahrten auf beiden Fahrtrichtungen einer Strecke bildet den Querschnitt.

Tabelle 1: Grundlegende Standards für RSV und RVR³

	Radschnellverbindung	Radvorrangroute/RadPendlerRoute
Durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit	20 – 25 km/h	20 – 25 km/h
Mittlere akzeptable Zeitverluste	Außerorts max. 15 s/km Innerorts maximal 30 s/km	Außerorts max. 20 s/km Innerorts maximal 35 s/km
Überholen oder Nebeneinanderfahren bei Einrichtungsführung	3 Radfahrende auf gleicher Höhe	2 Radfahrende auf gleicher Höhe
Begegnung bei Zweirichtungsführung	2 Nebeneinanderfahrende begegnen 2 Nebeneinanderfahrenden	2 Nebeneinanderfahrende begegnen 1 Radfahrenden
Regelbreiten innerorts/außerorts	Radweg: 4 m Fahrradstraße: 5 m Einrichtungsrادweg: 3 m Zweirichtungsrادweg: 4 m	Radweg: 3 m Fahrradstraße: 4,60/4,75 m Einrichtungsrادweg: 2,5 m Zweirichtungsrادweg: 3 m

Eigene Darstellung nach H RSV 2021, S. 9 und S. 20 [2]



Beispiel der Fahrbahnmarkierung bei einer Radvorrangroute/RadPendlerRoute [3]

Zudem soll durch eine einheitliche Kennzeichnung, Wegweisung und Ausstattung eine gute Wiedererkennbarkeit gewährleistet werden. Die Markierung und Kennzeichnung von RVR/RPR erfolgt durch einen unterbrochenen grünen Schmalstrich (0,12 m) auf der Innenseite der Fahrbahnbegrenzungslinie sowie ein Piktogramm, das auf der Fahrbahn aufgebracht wird (vgl. Abbildung S. 12).

Ein wichtiges Ausstattungselement ist eine ortsfeste Beleuchtung der Trassen, innerorts durchgängig und außerorts mindestens an Konfliktstellen. In der Abwägung mit den Anforderungen des Landschafts- und Naturschutzes können dimmbare Beleuchtungssysteme zum Einsatz kommen.

Durch klar geregelte Zuständigkeiten für den Betrieb (u. a. Unterhaltung, Winterdienst, Reinigung) wird eine ganzjährige Befahrbarkeit der RadPendlerRouten sichergestellt. Dabei geht es zum einen um Wartung und Kontrolle der Strecken, das bedeutet die zweimal jährliche Sichtkontrolle und bei Bedarf Ausbesserung und Instandhaltung der Oberflächen und der Wegweisung. Zum anderen sind die Straßenreinigung, der Herbst- und Winterdienst und die Grünpflege an den Strecken sicherzustellen. RadPendlerRouten unterliegen wie andere Radverkehrsanlagen der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht, die grundsätzlich dem Baulastträger obliegt. Die Reinigung von RPR sollte mindestens monatlich erfolgen. Der regelmäßige Rückschnitt an der Strecke liegender Pflanzen gewährleistet die Nutzung der RPR in ganzer Breite und die Sichtbarkeit von Markierungen. Aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht ist eine generelle Streupflicht im Zuge von RadPendlerRouten abzuleiten, sie sollten mit hoher Priorität in das „Winterdienst-Netz“ der Kommunen bzw. Kreise aufgenommen werden. Es wird darüber hinaus empfohlen, ein baulastträgerübergreifendes Beschwerdemanagement einzurichten, um Meldungen über Mängel an den RPR erfassen und gezielt beheben zu können.



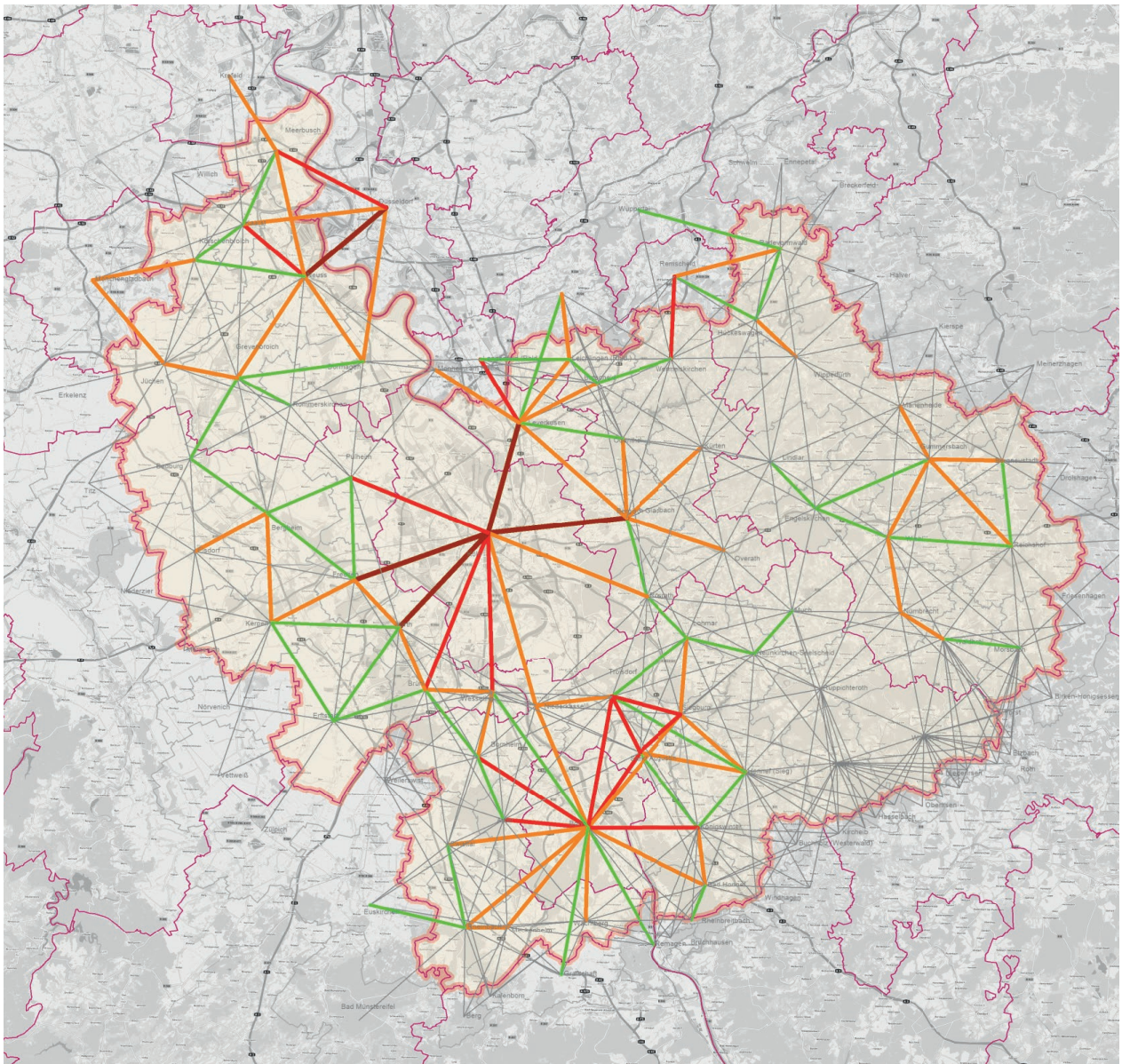


PROZESS ZUR „GESAMTPERSPEKTIVE RADPENDLERROUTEN“



Im Rahmen der „Gesamtperspektive RadPendlerRouten“ in der Region Köln/Bonn war es eine zentrale Aufgabe, Lücken im geplanten Netz der hochrangigen Radinfrastruktur zu erkennen, qualitative Ergänzungen hin zu einem geschlossenen Netz an RadPendlerRouten vorzuschlagen und die Akteur*innen mit guten Argumenten und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung zu versehen. Zu diesem Zweck wurden die Kommunen und Kreise in der Region Köln/Bonn eng eingebunden und die bereits bestehenden Konzepte, Studien und Planungen zu RadPendlerRouten in die Gesamtperspektive integriert.

Die von regionalen Akteur*innen zugelieferten Konzepte, Studien und Planungen der Netzinfrastruktur wurden zu einem Gesamtnetz integriert und der Netzzusammenhang überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung konnten erste Hinweise auf notwendige Lückenschlüssen identifiziert werden. Durch die Zusammenführung der vorliegenden Ansätze und die Identifizierung noch bestehender Lücken bzw. noch nicht klar definierter Übergabepunkte zwischen einzelnen Bestandteilen ist ein erster Entwurf eines Netzkonzeptes für die gesamte Region entstanden. Dieses Netz bildete die Grundlage und Arbeitsumgebung für den weiteren Arbeitsprozess.



Radverkehrspotenziale zwischen den Kommunen der Region Köln/Bonn

Die potentielle Radfahrendennachfrage, das heißt die künftig zu erwartende Anzahl an Radfahrenden pro Tag und Strecke, ist ein wichtiges Element zur Abschätzung des Bedarfs nach einer RadPendlerRoute. Um eine erste Abschätzung der Radfahrendennachfrage zwischen den Kommunen in der Region Köln/Bonn e. V. vorliegen zu haben, ist die Pendlermatrix von IT.NRW [4] ausgewertet worden. In dieser Matrix sind die Wege der Beschäftigten zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsort auf der Basis von Kommunen hinterlegt. Eine Berechnung der Radfahrenden erfolgte, indem die Luftlinienentfernung zwischen den Hauptorten der Gemeinden und allen anderen Gemeinden im Betrachtungsraum wurde. Anschließend wurden die Verbindungen mit einem Umwegfaktor belegt, da die Luftlinienentfernung nicht der gefahrenen Strecke entspricht. Aus den so gewonnenen Verbindungen zwischen den Kommunen wurden die Verbindungen größer 20 km eliminiert, da hier die realistische Entfernung für den Alltagsverkehr mit dem Rad überschritten ist. Aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2017 wurden entfernungsabhängige Radfahrendenanteile am Berufsverkehr ermittelt. Mittels der Pendlerverflechtungen zur Arbeit und zurück sowie der Radverkehrsanteile sind die Radfahrenden ermittelt worden, welche den privaten Berufsverkehr abbilden. Diese Verkehre wurden zur Abschätzung der potentiellen Radverkehrsnachfrage hochgerechnet zu Radfahrenden aller alltäglichen Fahrtzwecke. Verbindungen mit mehr als 250 Rad fahrenden Berufspendelenden wurden dahingehend untersucht, ob in dem konsolidierten Gesamtbild der avisierten hochrangigen Radinfrastruktur der Region Lücken bestehen, welche geschlossen werden sollten.

Ergänzend zu den Pendlerverflechtungen sind Siedlungsschwerpunkte berücksichtigt worden. Hierzu wurde das 100*100 m Raster des Zensus 2008 verwendet und um die Siedlungserweiterungen 2008 bis 2022 sowie die geplanten feststehenden Siedlungserweiterungen [5] ergänzt. Auch diese Informationsebene wurde zur Identifikation von Lückenschlüssen im Netz der avisierten hochrangigen Radinfrastruktur verwendet.

Aus diesem Bearbeitungsprozess resultierten eine digital einsehbare Karte mit dem bisher in Konzepten und Planungen erarbeiteten Netz an RadPendlerRouten in der Region („Grundlagenkarte zur Gesamtperspektive“) sowie 23 vom Gutachterbüro identifizierte Korridore zur Ergänzung und Erweiterung dieses Netzes. Diese Zwischenergebnisse wurden in zwei Workshops mit den Planenden der Kreise und kreisfreien Städte sowie Vertreter*innen von teilregionalen Kooperationsverbänden rückgekoppelt. Die Workshops wurden mit guten Beispielen bereits realisierter bzw. sich in Realisierung befindender Radverkehrsinfrastruktur angereichert.

Im ersten Workshop wurde den anwesenden Vertreter*innen das inhaltliche und methodische Vorgehen und die Bedeutung hochrangiger Infrastruktur für den Radverkehr vorgestellt. Zudem wurde die digitale Grundlagenkarte mit dem zusammengetragenen Gesamtnetz der RadPendlerRouten in der Region im Entwurf vorgestellt, diskutiert und verifiziert. Anschließend wurden die Arbeitsschritte zur Identifizierung von Lücken im Netz vorgestellt und die 23 identifizierten, möglichen Lückenschlüsse bzw. Erweiterungen des Netzes der RadPendlerRouten in der Region präsentiert. Diese Lückenschlüsse wurden im ersten Workshop als grob festgelegte Korridore vorgestellt und diskutiert. Zwischen dem ersten und zweiten Workshop wurden auf Basis der Korridore mögliche, genaue Trassenverläufe identifiziert. Im zweiten Workshop wurden die überarbeiteten Grundlagen erneut vorgestellt und verifiziert sowie die gutachterliche Empfehlung für eine vertiefte Betrachtung von ausgewählten Korridoren mit den Akteur*innen diskutiert.

Aus den 23 möglichen Netzergänzungskorridoren kristallisierten sich als Ergebnisse der Workshops sieben räumliche Bereiche mit jeweils einer Reihe von Netzergänzungen heraus. Diese wurden anschließend in sogenannten Korridorgesprächen mit Planungsakteur*innen aus den betroffenen Kommunen sowie Vertreter*innen der Kreise diskutiert und konkretisiert. Dabei wurden pro Korridore ein bzw. mehrere mögliche Trassenverläufe vorgestellt und die Widrigkeiten



Beispielhaftes Vorgehen: Identifizieren einer Netzlücke – Bestimmung eines Korridors für eine mögliche Netzergänzung – gutachterlicher Vorschlag für die Netzergänzung – im Korridorgespräch gemeinschaftlich mit den Anrainerkommunen überarbeitete Netzergänzung

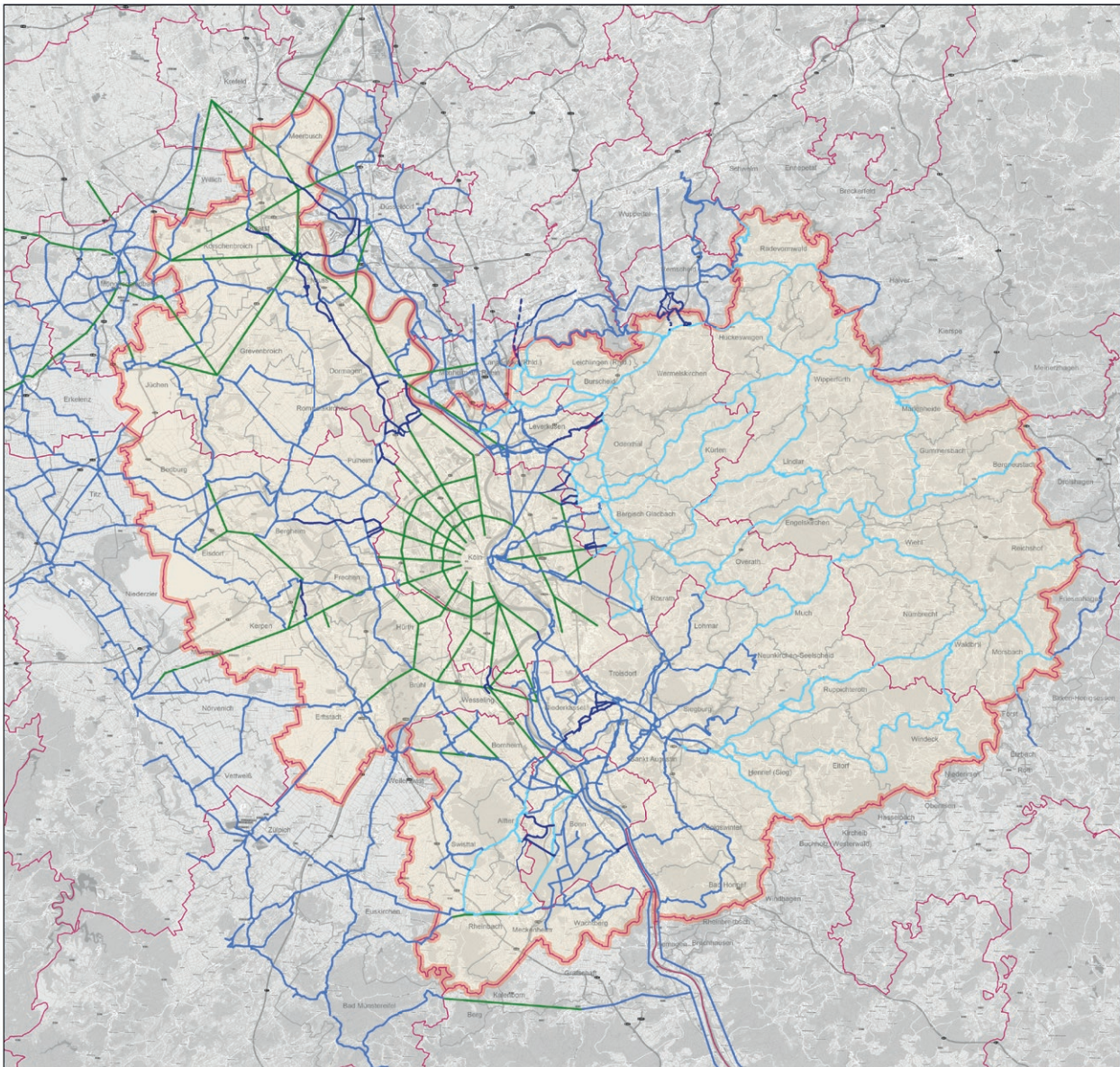
bzw. Vorteile der jeweiligen Trassenverläufe diskutiert. Im Ergebnis der Diskussion wurden Trassenverläufe als sinnvoll und realisierbar identifiziert und z. T. konkretisiert bzw. Varianten oder Alternativen aufgezeigt. Einige der identifizierten Trassenverläufe wurden aufgrund mangelnder Umsetzbarkeit verworfen. Neben der Festlegung von Übergabepunkten zwischen den einzelnen Kommunen wurden die Belange des Gewässer- sowie des Arten-, Landschafts-, und Naturschutzes in den Korridorgesprächen berücksichtigt und die Zuständigkeiten und mögliche Umsetzungsperspektiven diskutiert. Erste konkrete Vorschläge zu plausiblen Linienführungen und möglichen Ausbaustandards entsprechend der erwarteten Radverkehrsnachfrage wurden von den Beteiligten ermittelt. Die Lückenschlüsse werden im folgenden Kapitel mit ihren jeweiligen Herausforderungen näher dargestellt.

Aus den Korridorgesprächen entwickelten sich Vernetzungen zwischen den planenden Akteur*innen der jeweiligen angrenzenden Kreise und Kommunen, welche die identifizierten plausiblen Netzergänzungen in die weiteren Prozesse einspeisen können. Dabei ist anzumerken, dass die im Rahmen des Prozesses identifizierten und in dieser Praxishilfe vorgestellten Lückenschlüsse und Trassenverläufe lediglich eine gutachterliche, fachlich begründete, sinnvolle Netzergänzung darstellen. Sie sind politisch beschlossenen Konzepten und Planungen nicht gleichgestellt oder formell verbindlich und stellen nur eine gutachterliche Empfehlung dar. Die formelle Planungshoheit und -zuständigkeiten wird davon nicht berührt.



GESAMTPERSPEKTIVE
RADPENDLERROUTEN
IN DER REGION KÖLN/BONN

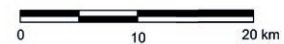
Gesamtnetz der RadPendlerRouten



Gesamtperspektive RadPendlerRouten in der Region Köln/Bonn

Legende

- Region Köln/Bonn
- Gebietsgrenzen der Kreise bzw. kreisfreien Städte
- Gebietsgrenzen der Kommunen
- RadPendlerRouten, Radvorrangrouten, Radschnellverbindungen (geplant oder in Umsetzung)
- Wichtige regionale Routen (mit Zielausbau als Radvorrangroute) oder Zubringer (mit geringerem Ausbaustandard)
- RVR oder RSV idealtypisch (geplant)
- Trassenvorschlag für Netzergänzungen bzw. Profilierungen
- Trassenvorschlag: Geringerer Standard
- Trassenvorschlag: Perspektivisch



Stand: Dezember 2022

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Kartengrundlage Copyright:
OpenStreetMap Mitwirkende

Gesamtperspektive RadPendlerRouten in der Region Köln/Bonn mit Empfehlungen zu Netzergänzungen, Lückenschlüssen und Profilierungen

Das Gesamtnetz der RadPendler-Routen in der Region Köln/Bonn kann auch online als digitale Kartenanwendung abgerufen werden.



Als Ergebnis der Zusammenführung aller regionalen Ansätze und Planungen entsteht ein umfassendes Netz von geplanten hochwertigen Radverbindungen mit einer Gesamtlänge von rund 1.800 Kilometern (inkl. Alternativ- und Variantenführungen). Es wird ergänzt durch fast 300 Kilometer „idealtypischer“ RadPendlerRouten oder Radschnellverbindungen, die bislang die Planungstiefe einer Luftlinienverbindung zwischen zwei Punkten besitzen. Die geplanten Verbindungen werden über die Region Köln/Bonn hinaus in die angrenzenden Gemeinden und Kreise weitergeführt und bilden so ein durchgängiges Radnetz.

Auf der dicht besiedelten Rheinschiene weist das Netz eine besonders hohe Dichte auf – besonders die beiden Großstädte Köln und Bonn werden mit vielfältigen sternförmig auf die Innenstadt zulaufenden Trassen mit dem Umland verbunden, und diese sternförmigen Achsen werden wiederum durch ringförmige Achsen miteinander vernetzt.

Das Radnetz in den dünner besiedelten und/oder topographisch anspruchsvollen Teilräumen der Region Köln/Bonn weist hingegen eine größere Maschenweite auf. Dies betrifft vor allem die bergigen Gebiete im Oberbergischen Kreis, im Rheinisch-Bergischen Kreis und dem rechtsrheinischen

Rhein-Sieg-Kreis. Die geringere Netzdichte in diesen Gebieten ist Ergebnis eines Abstimmungs- und Auswahlprozesses mit den dortigen Akteur*innen im Projektverlauf, infolgedessen nur die potenziell aufkommensstärksten oder aus anderen Gründen besonders wichtigen geplanten Verbindungen in die Gesamtperspektive aufgenommen wurden.

Wenn diese aktuellen Planungen in die Realität umgesetzt worden sind, sind die wichtigen Quellen und Ziele in der Region, das heißt vorrangig Siedlungs- sowie Arbeitsplatzschwerpunkte, durch komfortabel und zügig befahrbare Radverbindungen verknüpft. Alle Kommunen sind über ein mehr oder minder engmaschiges Netz von RadPendlerRouten erreichbar. Somit ist die Verlagerung von täglichen Wegen, z. B. zur Arbeit oder zur Ausbildung, vom Auto auf das Rad für viele Menschen möglich.

Zur Stärkung der Intermodalität, d. h. der klugen Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg, verlaufen die geplanten RadPendlerRouten in der Regel in direkter Nähe von S-Bahn-Stationen sowie Mobilstationen, um den Umstieg zwischen dem Fahrrad und dem Öffentlichen Personennahverkehr, Carsharing etc. zu erleichtern.

Lückenschlüsse und Profilierungen

Wie im vorangehenden Kapitel erläutert, wurde das Gesamtnetz nach der Zusammenführung bisheriger Konzepte und Planungen auf Lücken und fehlende Verknüpfungen überprüft. Dabei wurden 23 Korridore identifiziert, an denen das Gesamtnetz noch ergänzt werden kann. Dies betrifft häufig die Übergänge zwischen unterschiedlichen (Teil-)Konzepten, was oft gleichbedeutend mit Verwaltungsgrenzen und damit dem Übergang zwischen den jeweiligen Verantwortungsbereichen der Kommunen und Kreise ist.



Auf Basis der Analyse der Pendlerverflechtungen wurden Korridore identifiziert, die voraussichtlich besonders umfangreich genutzt werden bzw. ein dahingehendes Potenzial aufweisen und sich daher potenziell für eine Verdichtung des geplanten Netzes eignen. Andere Netzlücken bestanden an Stellen, an denen aufgrund von natürlichen Barrieren wie dem Rhein oder Topographiewechsel bislang keine Planungen existieren. Auch Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind teilweise der Grund für Netzlücken.

Insgesamt wurden im Verlauf des Projekts rund 195 Kilometer Netzergänzungen (inkl. Trassenvarianten und Alternativvorschläge) vorgeschlagen, diskutiert, abgewogen und schlussendlich als fachlich begründeter Vorschlag in die Gesamtperspektive übernommen. Zentrale Ergebnisse des Projekts sind somit die mit den jeweiligen lokalen Fachvertreter*innen abgestimmten Trassenvorschläge zur Netzergänzung bzw. Profilierung. Die empfohlenen Netzergänzungen werden im Folgenden vorgestellt.

DIE KARTOGRAPHISCHE GESAMTPERSPEKTIVE UMFASST U. A. DIE FOLGENDEN TEILNETZE BZW. KONZEPTIONEN:

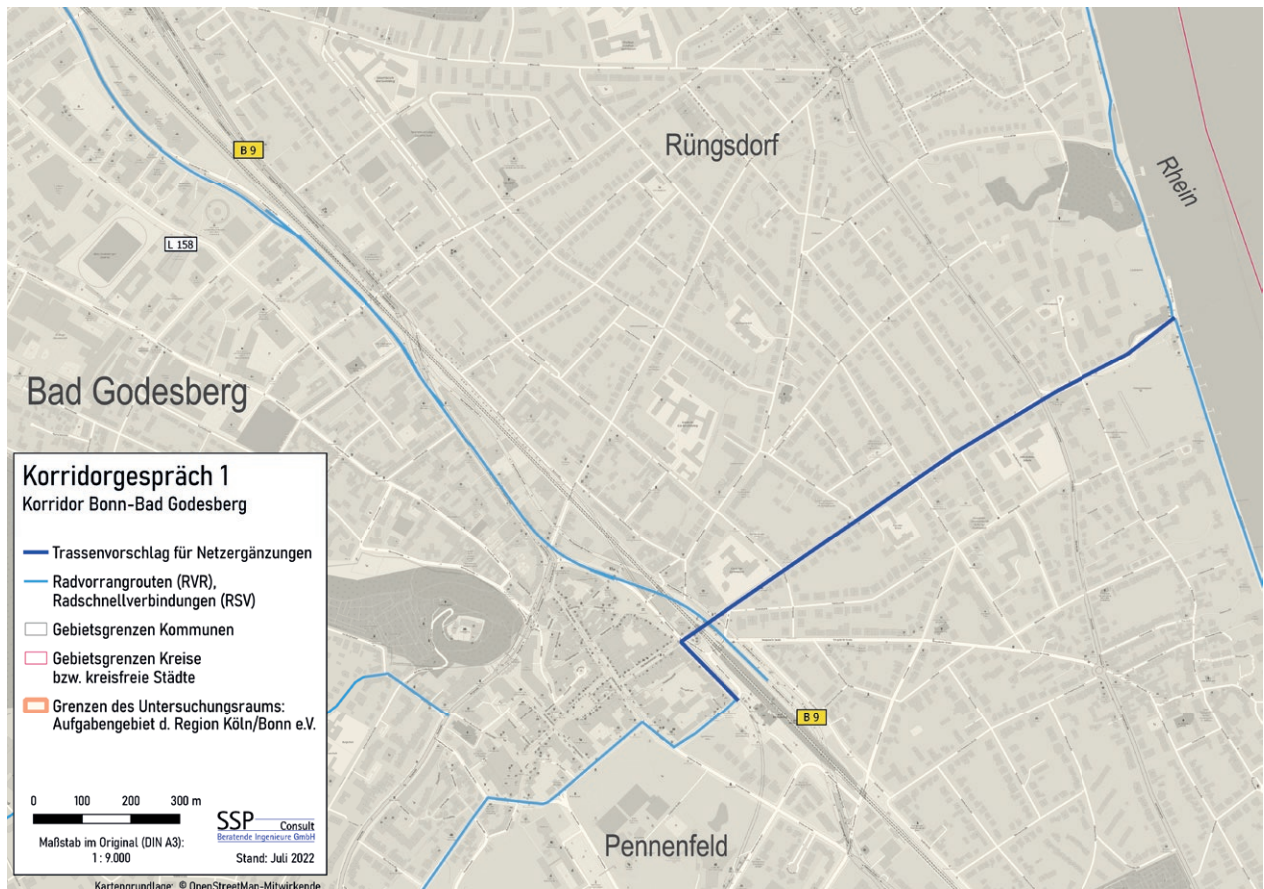
- Gesamtregionales Radverkehrsnetz für das Rheinische Revier, ZV LANDFOLGE Garzweiler [6]
- „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ der REGIONALE 2025 [7]
- RadPendlerRouten im rechtsrheinischen Köln [8]
- RadPendlerRouten Rhein-Sieg-Kreis [9]

Darüber hinaus sind zahlreiche kleinere kommunale Konzepte und Planungen und diejenigen der Nachbarkreise und -kommunen (z. B. Düsseldorfer Radleitrouten, Pendleradrouen Rheinland-Pfalz) enthalten. Auch die vorhandenen Bahntrassenradwege in der Region wurden mit aufgenommen.

Die zugelieferten Datensätze wurden zu einer Gesamtschau zusammengeführt. Im Projektverlauf entstand der Bedarf nach einer feineren Differenzierung der unterschiedlichen Routentypen, sodass die folgenden Netzkategorien in der Gesamtperspektive zu sehen sind (vgl. Abbildung S. 21):

- RadPendlerRouten, Radvorrangrouten, Radschnellverbindungen: Planungen und Konzepte sowie ggf. Strecken im Bestand, die nach aktuellem Kenntnisstand den H RSV-Standards entsprechen
- Wichtige regionale Routen (mit Zielausbau als Radvorrangroute) oder Zubringer (mit geringerem Ausbaustandard): Planungen und Konzepte, die nach aktuellem Kenntnisstand nicht den H RSV-Standards entsprechen werden, aber dennoch eine hohe Bedeutung im regionalen Radnetz haben. Perspektivisch ist der Ausbau dieser Routen als Radvorrangroute anvisiert. Zubringer werden mindestens nach ERA-Basisstandard geplant.
- RVR oder RSV idealtypisch: Planungen und Konzepte, die nach aktuellem Kenntnisstand den H RSV-Standards entsprechen sollen, jedoch noch nicht linienbestimmt sind.
- Trassenvorschlag für Netzergänzungen bzw. Profilierungen: im Projektverlauf gemeinsam mit Vertreter*innen der jeweilig beteiligten Kommunen und Kreise entwickelte Empfehlungen zur Netzergänzung an vorab identifizierten Lücken im geplanten Netz
- Trassenvorschlag – Geringerer Standard: s. o., allerdings ist aus Sicht der Beteiligten ein Ausbau als Radvorrangroute nicht realistisch, entweder aufgrund großer Hindernisse für einen Ausbau oder aufgrund geringer Radverkehrsnachfrage, es wird daher ein Ausbau nach ERA-Basisstandard angestrebt.
- Trassenvorschlag – perspektivisch: s. o., Empfehlung zur Trassensicherung, die Umsetzung als Radvorrangroute wird als langfristig realisierbar eingestuft

Lückenschluss Bonn-Bad Godesberg



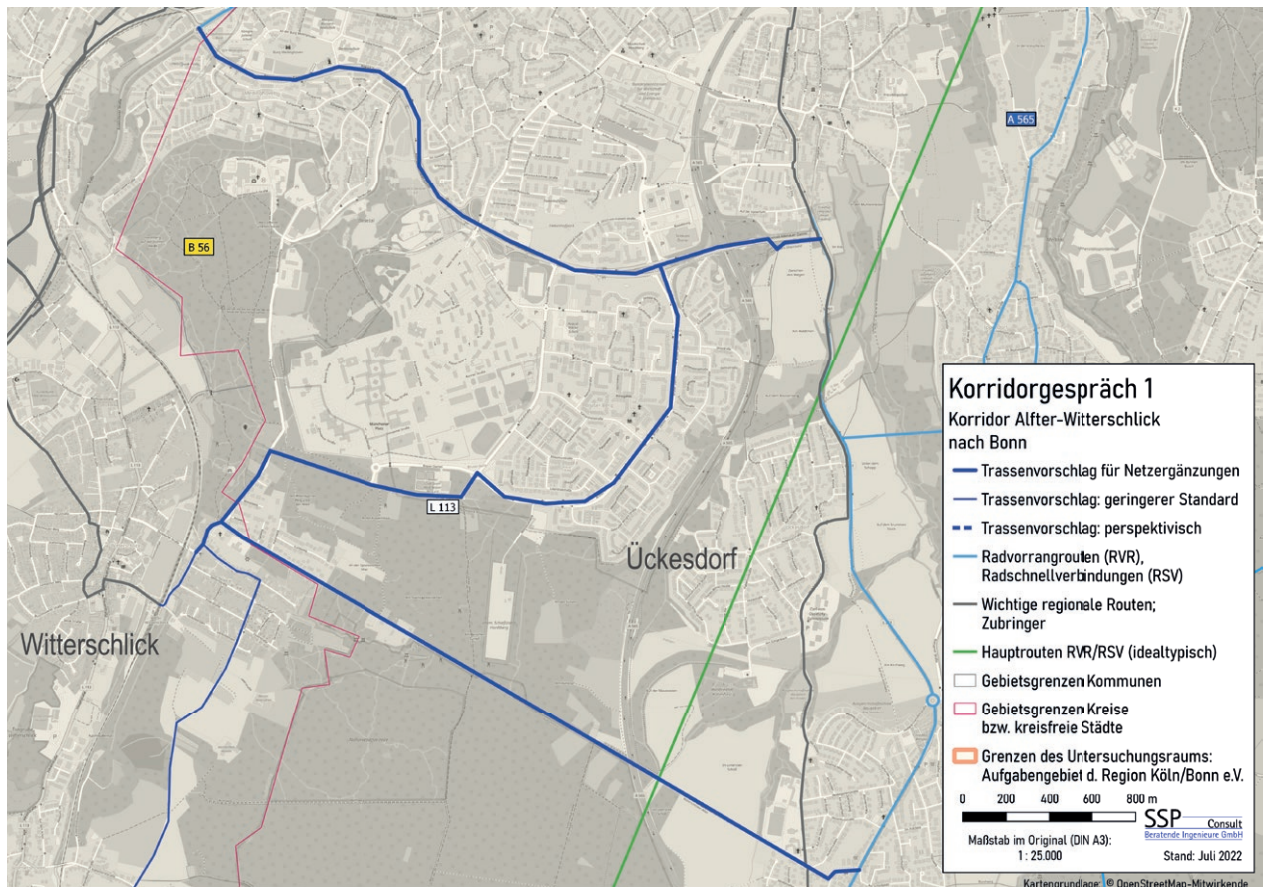
Wo liegt der Lückenschluss?	Im Bonner Stadtteil Bad Godesberg.
Was verbindet er?	Die geplante Bonner Radschnellroute mit dem Rheinradweg.
Wie verläuft er?	Auf rund 1,5 Kilometern folgt der Lückenschluss der Rheinallee.
Welche Herausforderungen gibt es?	Am Bad Godesberger Bahnhof ist der verfügbare Straßenraum begrenzt.

Lückenschluss Niederkassel-Mondorf – Troisdorf



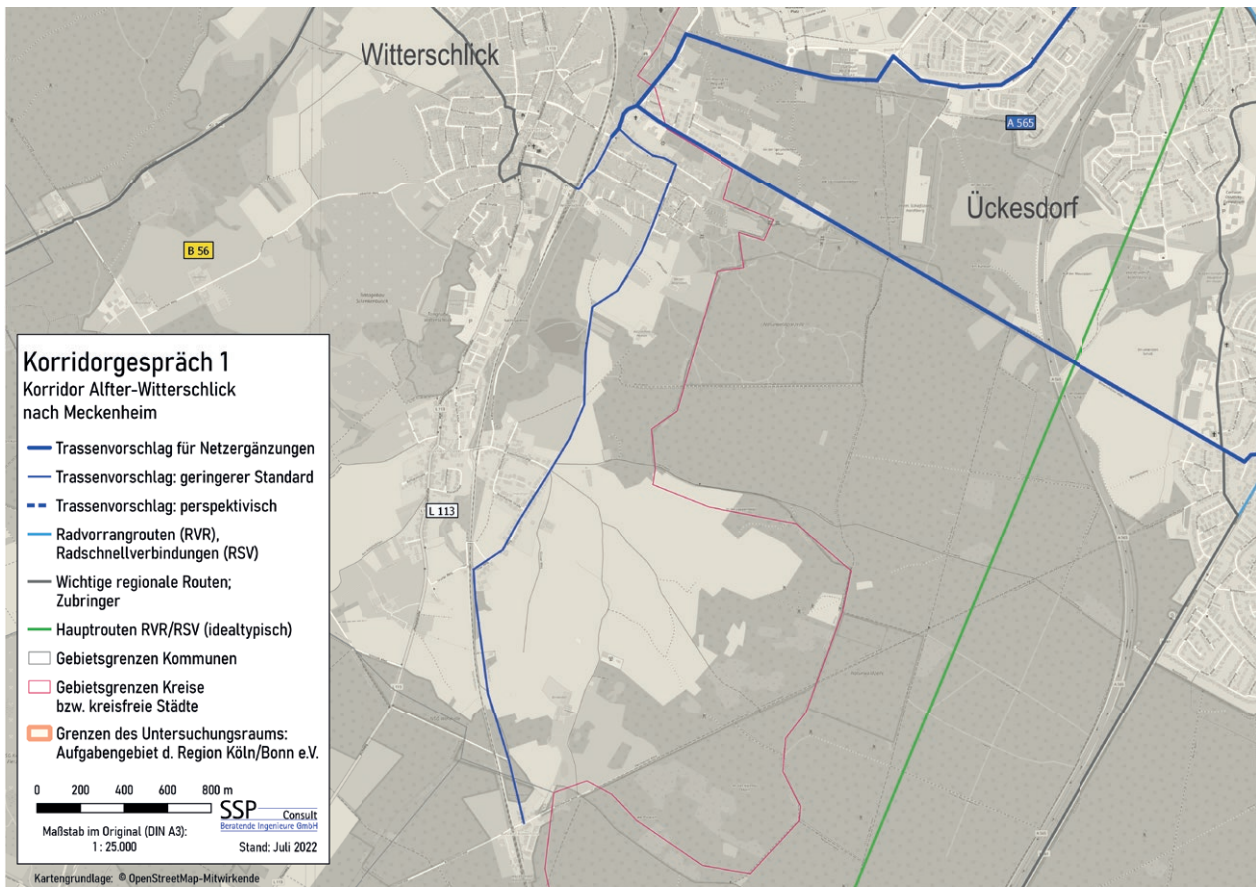
Wo liegt der Lückenschluss?	Im Rhein-Sieg-Kreis zwischen Niederkassel-Mondorf und Troisdorf entlang der Troisdorfer Ortsteile Bergheim, Eschmar und Sieglar.
Was verbindet er?	Die beiden geplanten RadPendlerRouten Köln-Niederkassel und Köln-Troisdorf sowie weitere RadPendlerRouten-Planungen aus dem Rhein-Sieg-Kreis.
Wie verläuft er?	Zur Überbrückung der rund 7,5 km sind unterschiedliche Varianten denkbar: Ab Mondorf und Eschmar zunächst auf Feldwegen parallel zur L 332 geführt, kann die Route in Troisdorf über den Willy-Brandt-Ring, den Schwabenweg und „Im Zehntfeld“, oder die Spicher bzw. Bonner Straße weitergeführt werden.
Welche Herausforderungen gibt es?	Eine Führung auf der L 332 wird aufgrund des beengten Straßenquerschnitts nicht empfohlen. Die alternativen Führungen sind jedoch umwegiger. In Troisdorf stellt die Querung der A 59 einen Zwangspunkt durch Unter- oder Überführungen dar.

Lückenschluss Alfter-Witterschlick – Bonn



Wo liegt der Lückenschluss?	Zwischen Alfter im Rhein-Sieg-Kreis und Bonn.
Was verbindet er?	Der Lückenschluss stellt eine Querverbindung der verschiedenen, auf Bonn zulaufenden RadPendlerRouten-Planungen aus dem Rhein-Sieg-Kreis her.
Wie verläuft er?	Es sind unterschiedliche Varianten der Querspange denkbar: Im Süden über die Witterschlicker Allee, über den Brüser Damm oder den Konrad-Adenauer-Damm im Norden.
Welche Herausforderungen gibt es?	Die bewegte Topographie des Venusbergs stellt eine Herausforderung dar. Insbesondere in Alfter gibt es Nutzungskonflikte bei knappem öffentlichem Straßenraum (Schwerverkehr).

Lückenschluss Alfter-Witterschlick – Meckenheim-Kottenforst



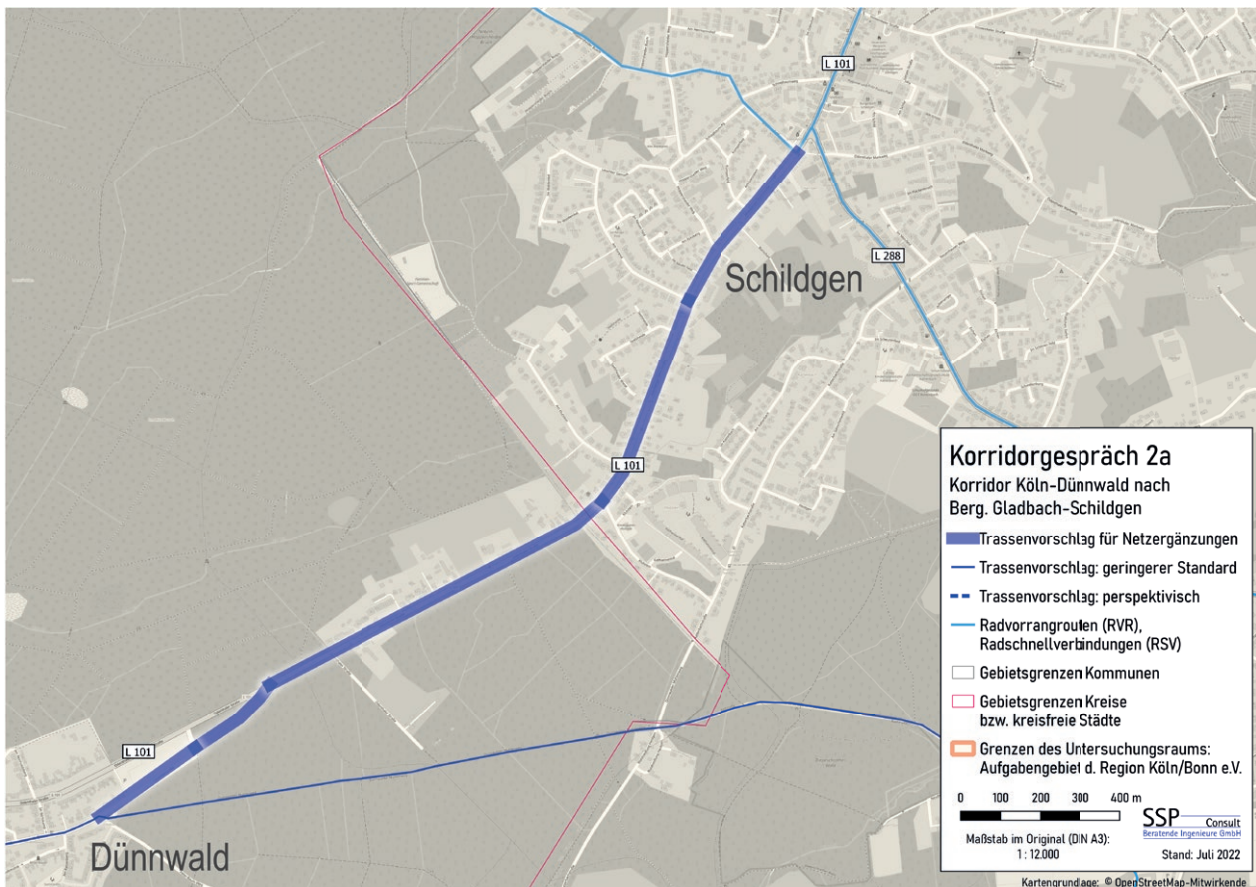
Wo liegt der Lückenschluss?	Im Rhein-Sieg-Kreis zwischen Alfter-Witterschlick und Meckenheim-Kottenforst.
Was verbindet er?	Die Netzergänzung bildet einen Zubringer vom S-Bahnhof Meckenheim-Kottenforst zu den RadPendlerRouten-Planungen aus dem Rhein-Sieg-Kreis.
Wie verläuft er?	Auf rund 3,5 Kilometern verläuft die Netzergänzung unter anderem auf dem Schwarzen Weg, dem Grünen Weg und der Heerstraße. Es handelt sich um eine topographisch günstige Verbindung von Witterschlick zum Bahnhof Kottenforst.
Welche Herausforderungen gibt es?	Auf diesen Strecken ist aller Voraussicht nach aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und der Eigentumsverhältnisse nur ein geringerer Standard als Zubringer zu einer RadPendlerRoute umsetzbar.

Lückenschluss Köln-Dellbrück – Bergisch-Gladbach-Hand



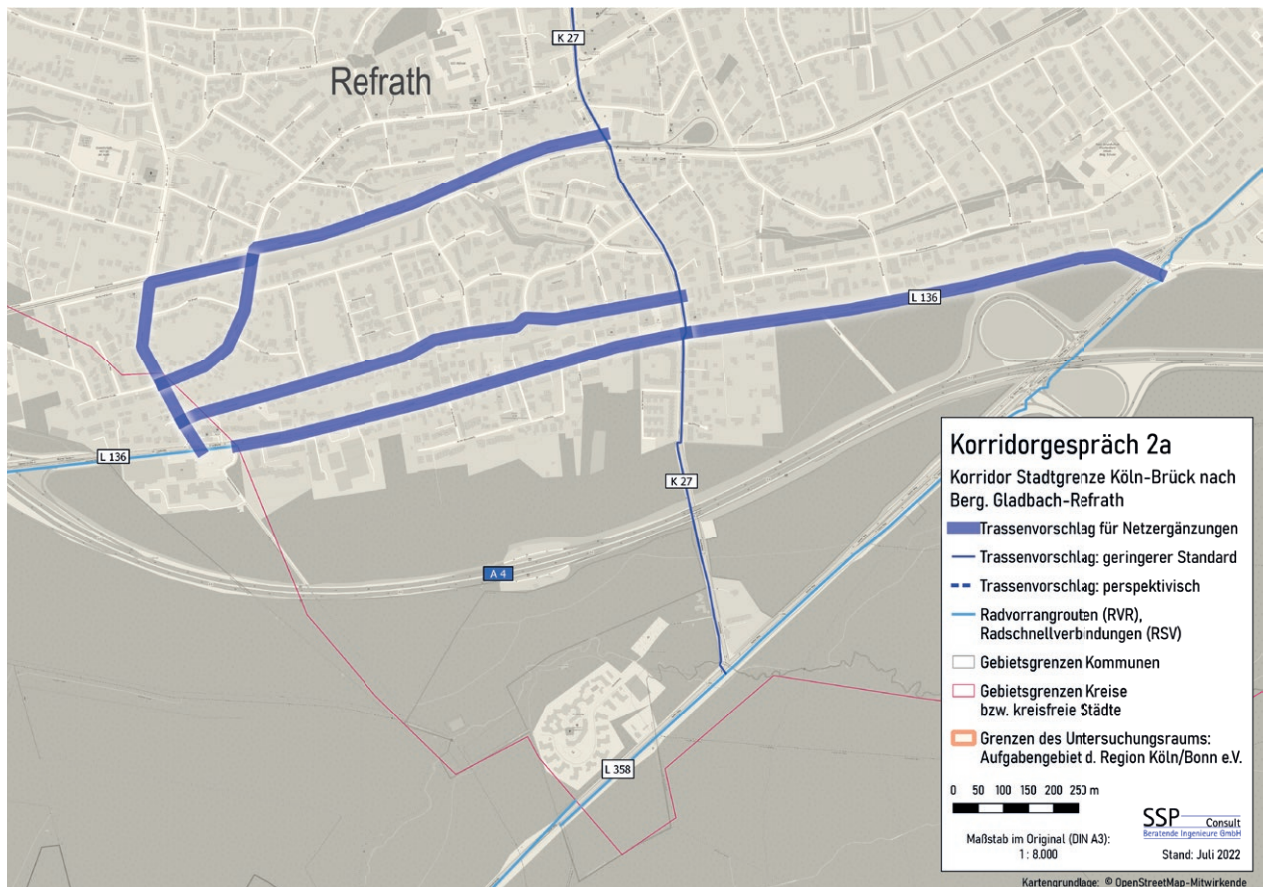
Wo liegt der Lückenschluss?	An der rechtsrheinischen Kölner Stadtgrenze zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch-Gladbach-Hand.
Was verbindet er?	Er verbindet Routen aus den Kölner Überlegungen zu hochwertigen Radverbindungen mit Routen aus dem geplanten „Regionalen Radwegenetz Bergisches RheinLand“.
Wie verläuft er?	Eine nördliche Variante über den Diepeschrather Weg oder eine südliche Variante durch den Diepeschrather Wald über den Dellbrücker Steinweg sind mögliche Verläufe. Der genaue Verlauf des Lückenschlusses von ca. 1,5 Kilometern Länge muss in Detailplanungen bestimmt werden.
Welche Herausforderungen gibt es?	Beide Varianten liegen teilweise in Natur- bzw. Landschaftsschutzgebieten, wo eine Befestigung der Wege sowie die Konkurrenz zum Fußverkehr problematisch sein können. Eine weitere Variante im Süden durch das Gewerbegebiet könnte geprüft werden.

Lückenschluss Köln-Dünnwald – Bergisch-Gladbach-Schildgen



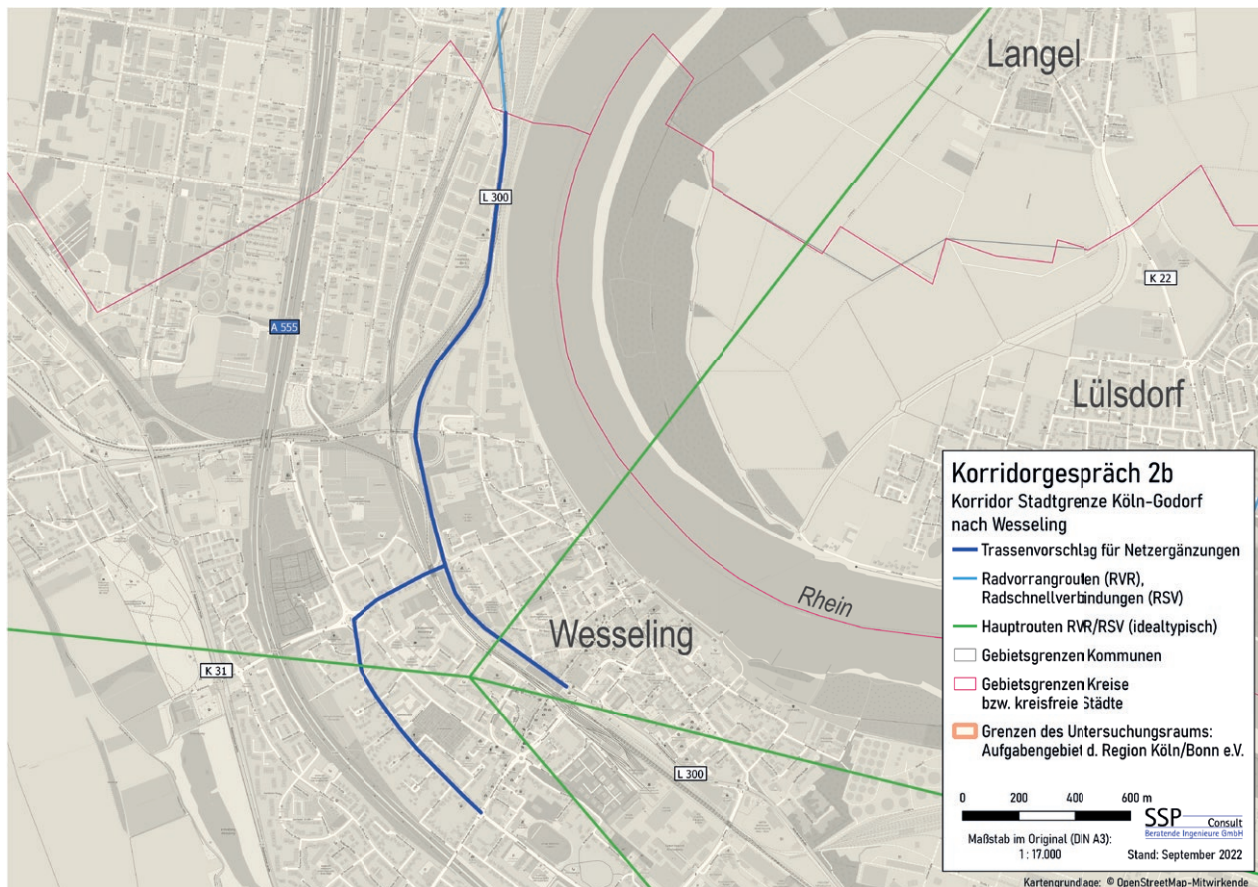
Wo liegt der Lückenschluss?	An der nordwestlichen Stadtgrenze zwischen Köln und Bergisch-Gladbach verbindet er Köln-Dünnwald und Bergisch-Gladbach-Schildgen.
Was verbindet er?	Er verbindet eine Route aus den Kölner Überlegungen zu hochwertigen Radverbindungen mit Routen aus dem geplanten „Regionalen Radwegenetz Bergisches RheinLand“.
Wie verläuft er?	Eine Führung entlang der L 101 (Odenthaler Straße/Altenberger-Dom-Straße) ist möglich. Der genaue Verlauf des Lückenschlusses von ca. 2,5 Kilometern Länge muss in Detailplanungen bestimmt werden.
Welche Herausforderungen gibt es?	Die Führung entlang der L 101 muss mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abgestimmt werden.

Lückenschluss Köln-Brück – Bergisch Gladbach-Refrath



Wo liegt der Lückenschluss?	An der kommunalen Grenze zwischen Köln und Bergisch-Gladbach verbindet er Köln-Brück mit dem Bergisch-Gladbacher Stadtteil Refrath.
Was verbindet er?	Er verbindet eine Route aus den Kölner Überlegungen zu hochwertigen Radverbindungen mit Routen aus dem geplanten „Regionalen Radwegenetz Bergisches RheinLand“.
Wie verläuft er?	In Refrath sind mehrere Varianten möglich: Eine Führung entlang der L 136 (Lustheide), über „Im Hilgersfeld“ oder die Siegenstraße. Der genaue Verlauf des Lückenschlusses von knapp zwei Kilometern Länge muss in Detailplanungen bestimmt werden.
Welche Herausforderungen gibt es?	In Refrath sind beengte Platzverhältnisse und vielfältige Nutzungsansprüche (Linienbusverkehr, Kfz-Parken) eine Herausforderung beim Ausbau der Strecke als RVR/RPR.

Lückenschluss Köln – Wesseling



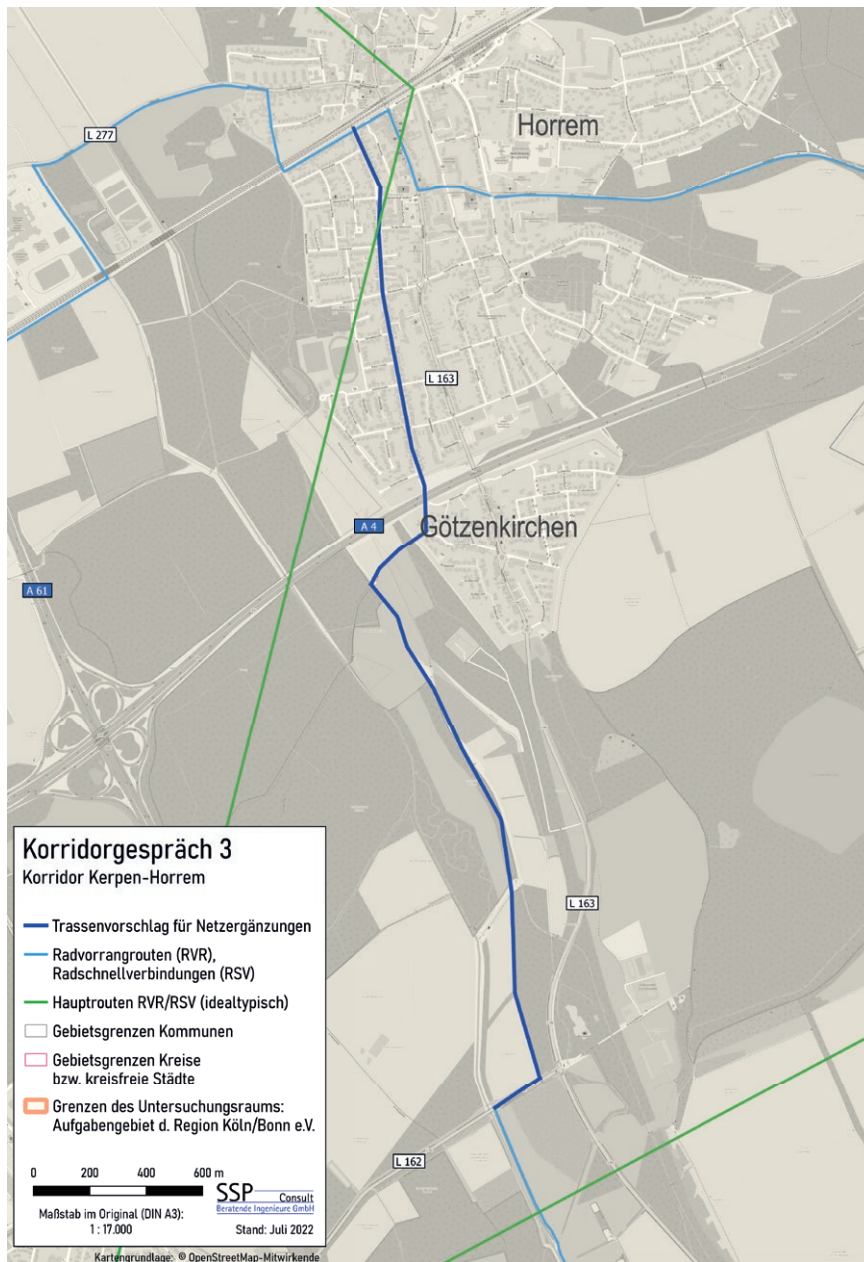
Wo liegt der Lückenschluss?	An der südlichen linksrheinischen Stadtgrenze Kölns in Godorf wird ein Lückenschluss nach Wesseling hergestellt.
Was verbindet er?	Er verbindet eine Route aus den Kölner Überlegungen zu hochwertigen Radverbindungen mit Luftlinienverbindungen aus dem Konzept des „Gesamtrationalen Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“.
Wie verläuft er?	Von Norden kommend zunächst entlang der L 300 und dann entweder weiter über die L300 (Konrad-Adenauer-Str.) bis Wesseling Bahnhof oder über den Mühlenweg und die Hubertusstraße. Die zu überbrückende Lücke beträgt ca. 2,5 Kilometer.
Welche Herausforderungen gibt es?	Die Führung über die L 300 ist von Norden kommend bis zur Abfahrt Brühler Straße alternativlos und muss mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abgestimmt werden. Die Überführung der L300 über die Bahntrasse lässt vermutlich keine Erweiterung/Umwidmung des Querschnittes zu. Der Vorschlag sollte in die derzeitigen Diskussionen zu einer RadPendlerRoute Köln – Bonn (über Wesseling) aufgenommen werden.

Lückenschluss Köln-Weiß – Köln-Zündorf



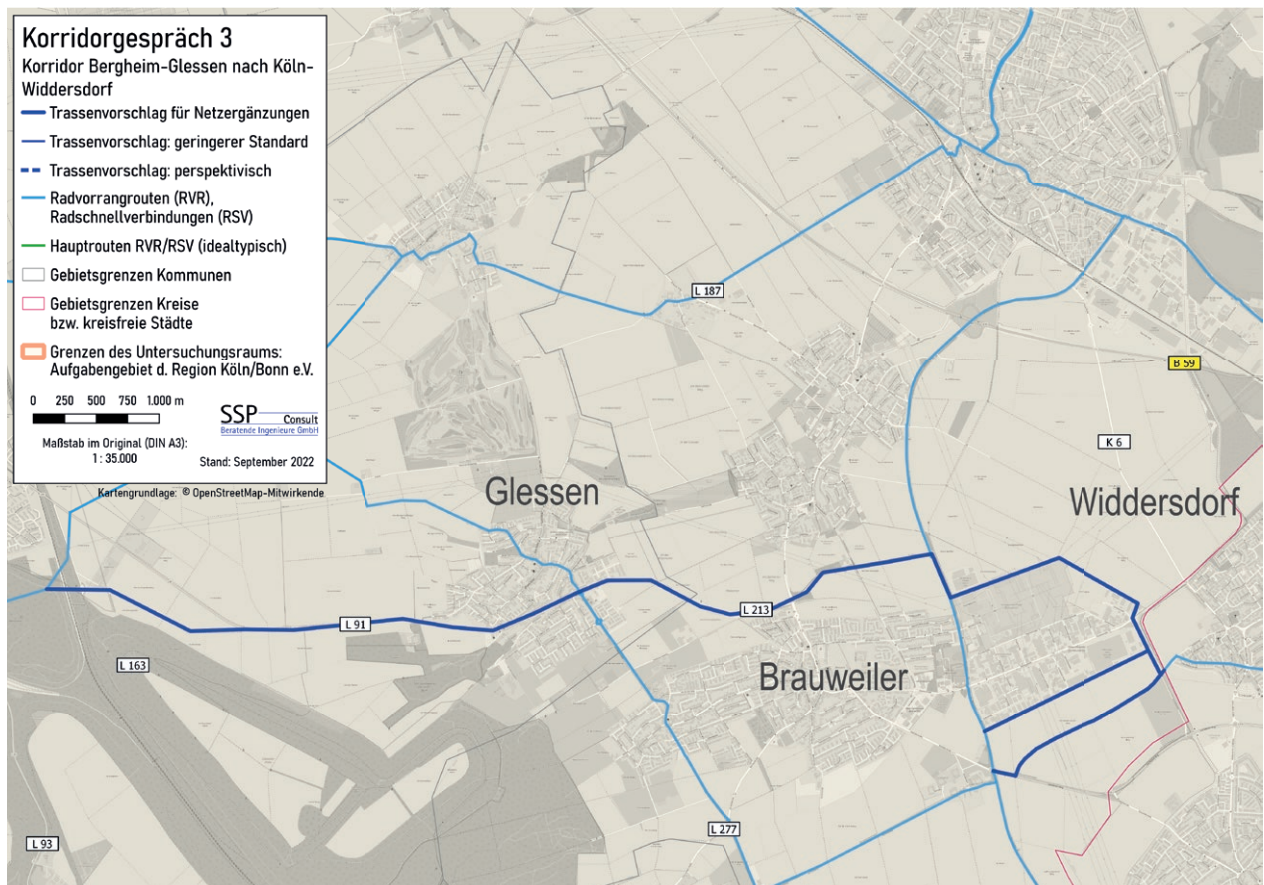
Wo liegt der Lückenschluss?	In Köln zwischen den Stadtteilen Weiß und Zündorf.
Was verbindet er?	Er verbindet eine Route aus den Kölner Überlegungen zu hochwertigen Radverbindungen mit einer konkreten und schon in der Umsetzung befindlichen RadPendlerRoute im rechtsrheinischen Köln.
Wie verläuft er?	Der genaue Verlauf muss in Detailplanungen bestimmt werden. Die zu überbrückende Lücke im Netz der geplanten hochwertigen Radverbindungen ist ca. einen Kilometer lang.
Welche Herausforderungen gibt es?	Die Frage, ob die Querung des Rheins wie bislang per Fähre, oder durch ein künftiges Bauwerk passiert, muss künftig geklärt werden. Die Verbindung wird im Sinne einer Trassensicherung in die Kölner Überlegungen zu hochwertigen Radverbindungen mit aufgenommen.

Lückenschluss Kerpen – Horrem



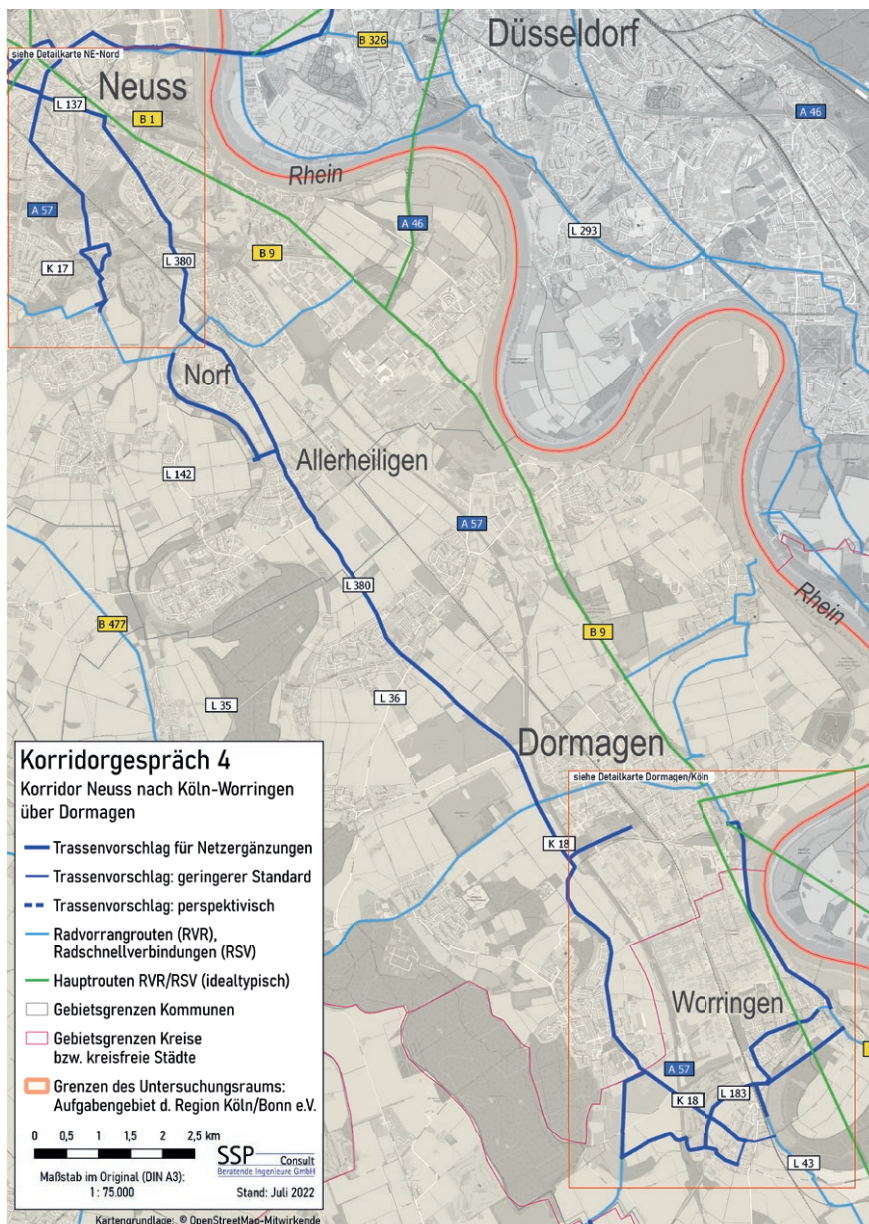
Wo liegt der Lückenschluss?	Im Rhein-Erft-Kreis, im Kerpener Ortsteil Horrem.
Was verbindet er?	Er bildet einen Lückenschluss zwischen zwei Trassen aus dem Konzept des „Gesamtregionalen Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“.
Wie verläuft er?	Auf rund vier Kilometern verläuft er durch Horremer Siedlungsgebiet und südlich der BAB 4 auf Feldwegen. Der Verlauf entspricht einer Trasse aus der „Netzkonzeption für Radschnellverbindungen für die Stadt Kerpen“ (2022).
Welche Herausforderungen gibt es?	Die A 4 als Zwangspunkt kann nur an bestimmten Stellen gequert werden.

Lückenschluss Bergheim Glessen – Köln-Widdersdorf



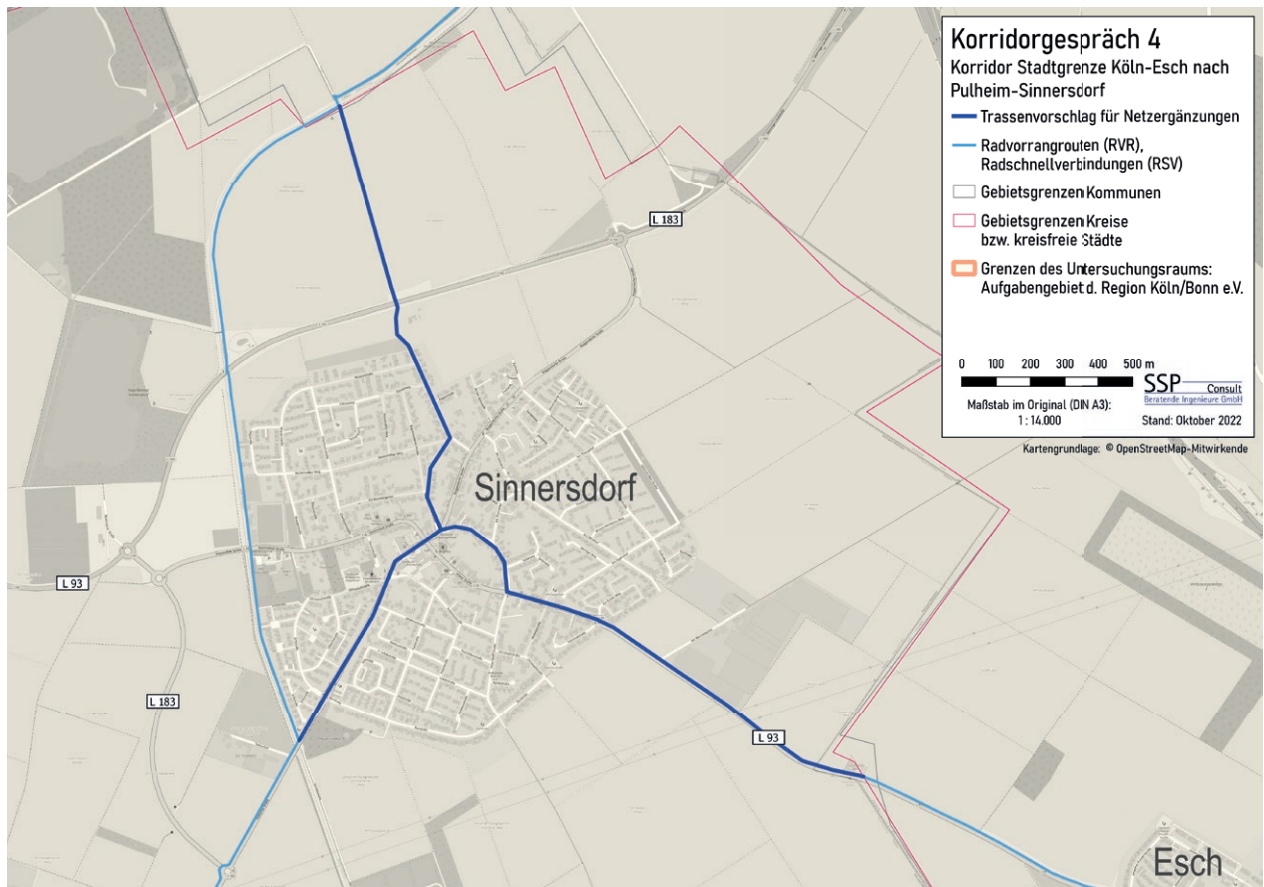
Wo liegt der Lückenschluss?	Im Rhein-Erft-Kreis verbindet er Bergheim und Pulheim und schließt an der Stadtgrenze Kölns an Widdersdorf an.
Was verbindet er?	Er verbindet im Westen eine Route aus dem Konzept des „Gesamtregionalen Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“ mit einer Route aus den Kölner Überlegungen zu hochwertigen Radverbindungen.
Wie verläuft er?	Von Bergheim-Oberaußem kommend Führung entlang der L 91/L 213 über Glessen – Brauweiler – Widdersdorf auf knapp neun Kilometern. In Brauweiler sind mehrere Varianten zur weiteren Vernetzung bereits im Radverkehrsnetz Rheinisches Revier geplanter Routen möglich, diese nutzen Feld- und Wirtschaftswege.
Welche Herausforderungen gibt es?	Die Führung entlang der L 91/L 213 muss mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abgestimmt werden.

Lückenschluss Neuss – Köln-Worringen



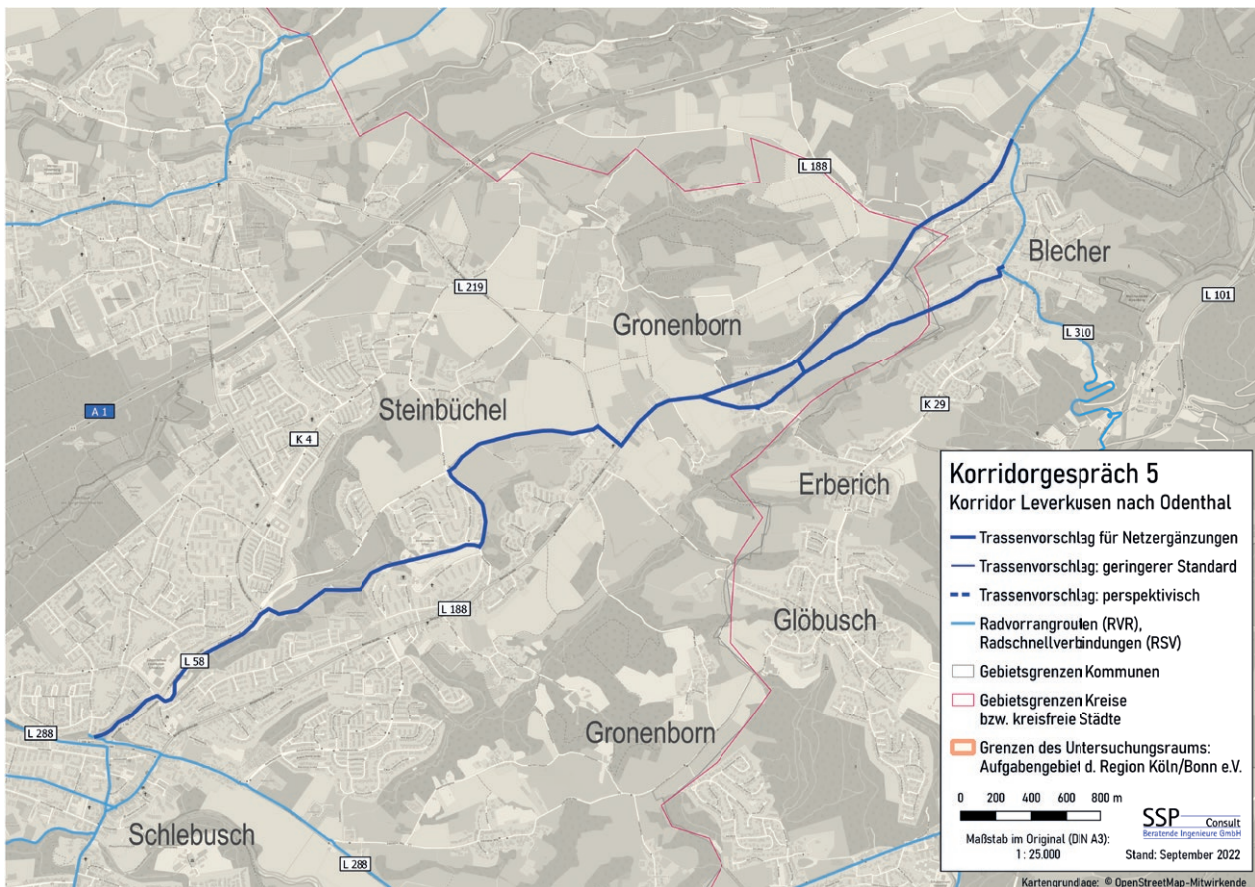
Wo liegt der Lückenschluss?	Der Lückenschluss liegt größtenteils im Rhein-Kreis Neuss und verbindet Neuss mit Köln über Dormagen.
Was verbindet er?	Die Planungen des „Gesamtregionales Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“ in Neuss mit den Überlegungen zu Schnellen Verbindungen in Köln.
Wie verläuft er?	Der Lückenschluss startet ab dem Neusser Hafen mit zwei zu prüfenden, alternativen Führungen auf Neusser Stadtgebiet. Auf rund 24 Kilometern passiert er Reuschenberg, Norf und Allerheiligen in Neuss, Nievenheim und Horrem in Dormagen bis nach Köln-Worringen. Größtenteils verläuft die Verbindung entlang der L 380 und K 18, in Dormagen wird der Chempark angebunden. In Köln-Worringen sind verschiedene Varianten möglich und müssen geprüft werden.
Welche Herausforderungen gibt es?	Eine Querung des Naturschutzgebiets Worringer Bruch soll möglichst vermieden werden. Die angedachte Sanierung einer Brücke in Neuss-Selikum wird temporär den Verlauf der Trasse beeinträchtigen.

Lückenschluss Pulheim-Sinnersdorf



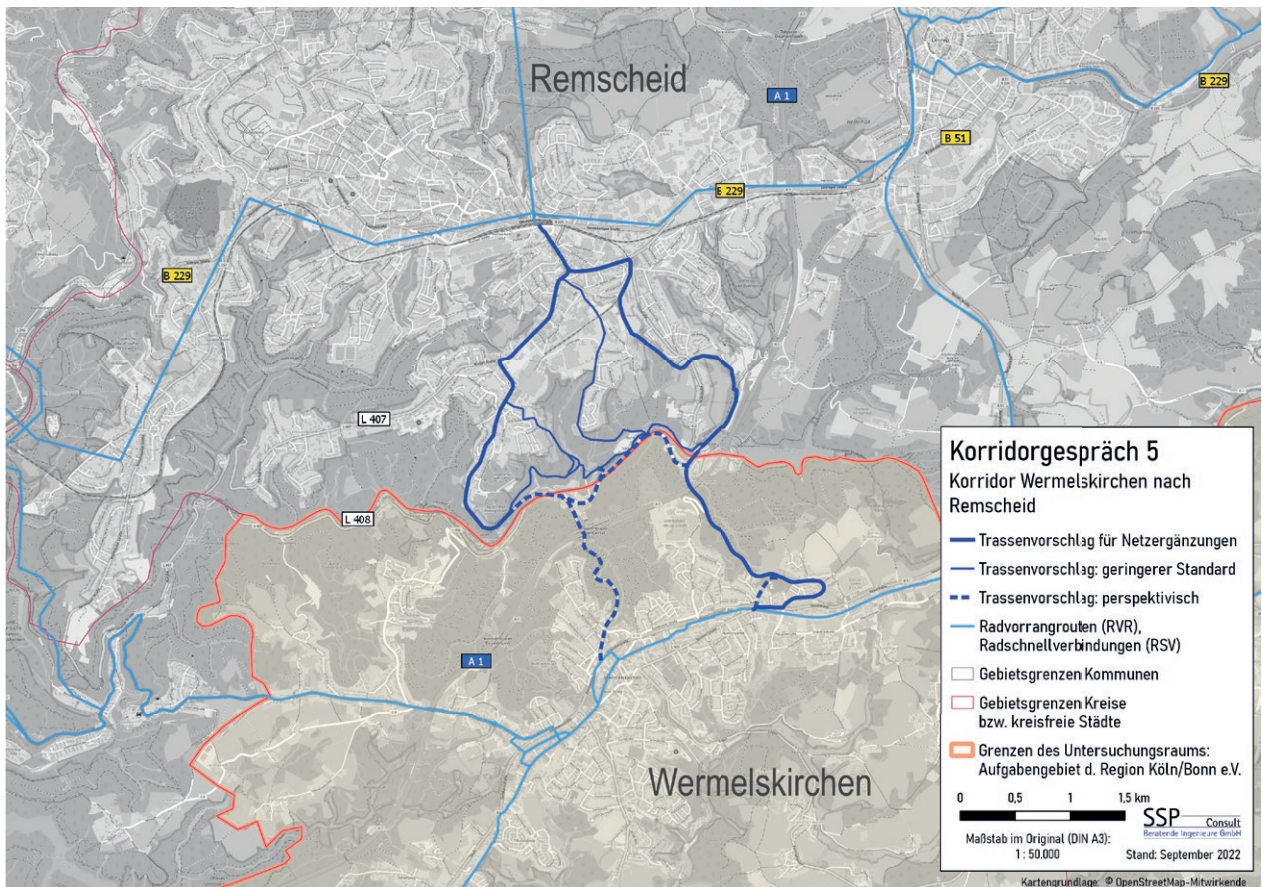
Wo liegt der Lückenschluss?	Im Rhein-Erft-Kreis im Pulheimer Ortsteil Sinnersdorf.
Was verbindet er?	Er verbindet in Pulheim eine Route aus dem Konzept des „Gesamtregionalen Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“ mit einer Route aus den Kölner Überlegungen zu hochwertigen Radverbindungen.
Wie verläuft er?	Eine sternförmige Verbindung der geplanten bzw. angedachten Routen, um den Ortskern von Sinnersdorf zu erschließen über die Pulheimer Straße aus Süden kommend, die Kölner Straße aus Westen und Feldwege und Brüngesrather Straße aus nördlicher Richtung.
Welche Herausforderungen gibt es?	Die Führung entlang der Kölner Straße (L 93) muss mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abgestimmt werden.

Lückenschluss Leverkusen – Odenthal



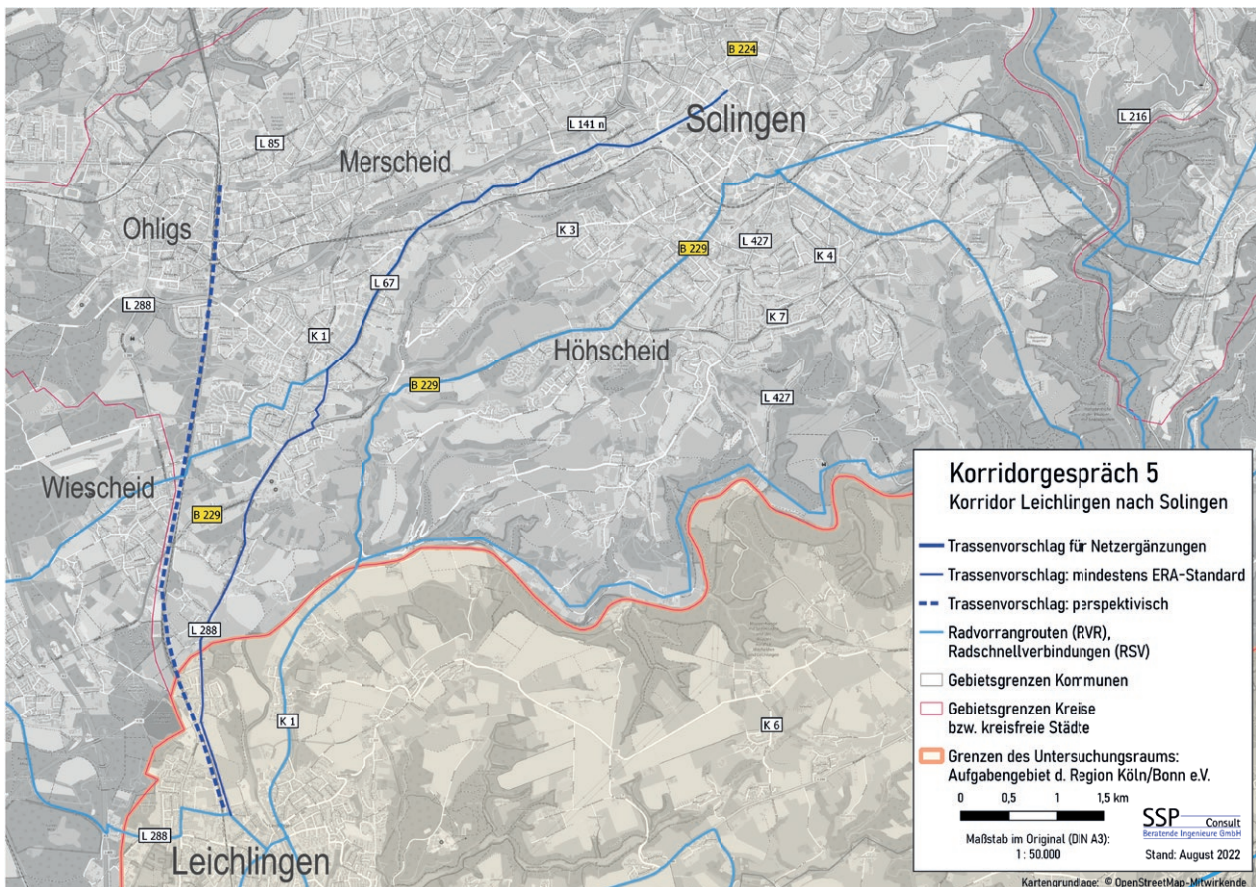
Wo liegt der Lückenschluss?	Zwischen Leverkusen-Schlebusch und Odenthal-Blecher im Rheinisch-Bergischen Kreis.
Was verbindet er?	Die geplante Radkomfortroute Schlebusch-Opladen und den Dhünn-Radweg mit dem geplanten „Regionalen Radwegenetz Bergisches RheinLand“ in Odenthal.
Wie verläuft er?	Der rund sieben Kilometer lange Lückenschluss verläuft in Leverkusen größtenteils parallel zur L 188 auf Nebenstraßen. In Leverkusen-Groneborn wechselt die Trasse auf die L 188, eine südliche Variante verläuft über Hahnenblecher und Gartenstraße bis nach Odenthal.
Welche Herausforderungen gibt es?	Eine Führung über die L 188 (Bergische Landstraße/Berliner Straße) ist kritisch zu sehen aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens v. a. auf dem Teilstück Schlebusch Post. Die Mindestbreiten für RVR/RPR sind aufgrund der Platzverhältnisse nicht realisierbar. Die parallele, nördliche Vorzugsvariante ist umwegiger, aber eher realisierbar.

Lückenschluss Wermelskirchen – Remscheid



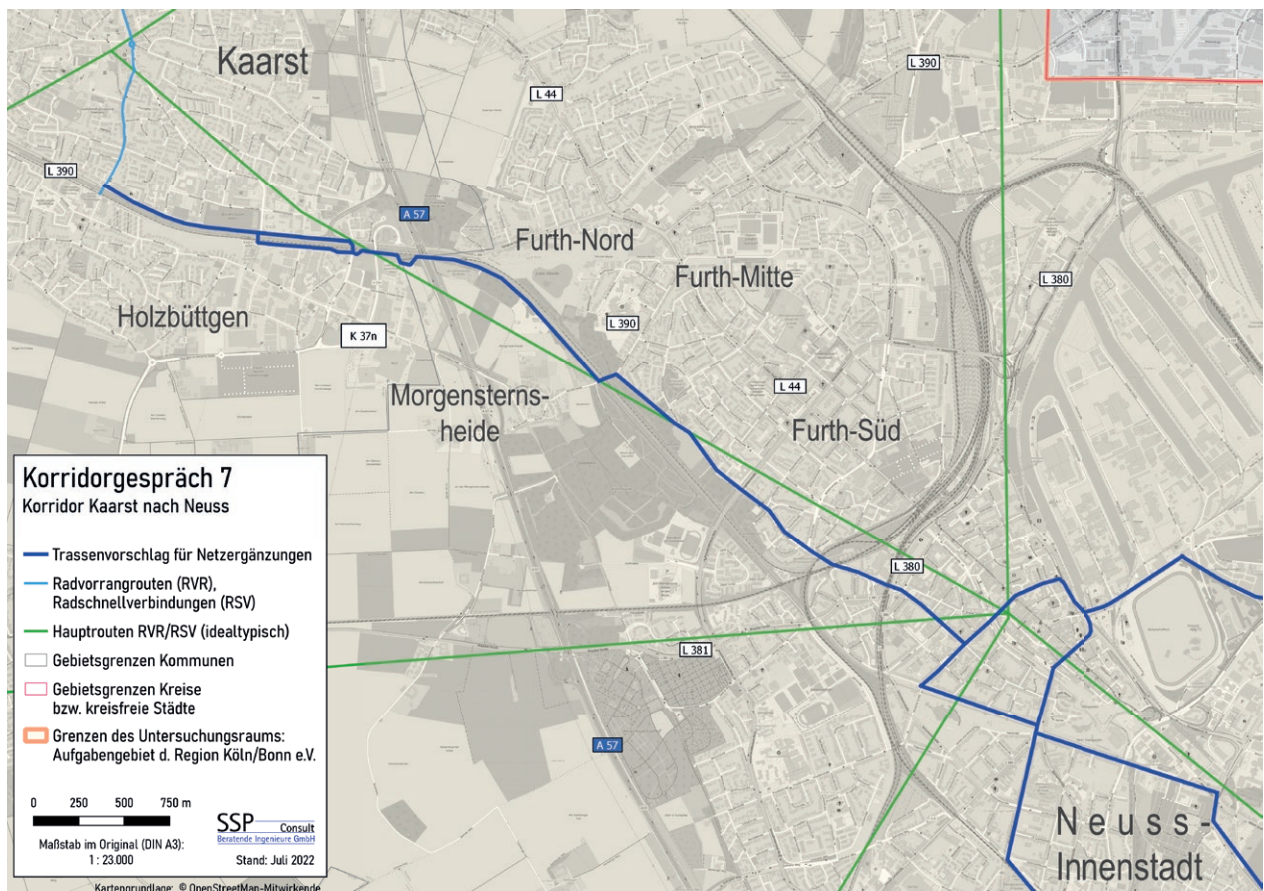
Wo liegt der Lückenschluss?	Zwischen Wermelskirchen im Rheinisch-Bergischen Kreis und Remscheid. Er bildet einen Netzschluss über die Region Köln/Bonn hinaus.
Was verbindet er?	Die Balkantrasse in Wermelskirchen mit den geplanten Radvorrangrouten Remscheid – Lennep und Remscheid – Solingen sowie dem geplanten Radschnellweg Remscheid – Wuppertal.
Wie verläuft er?	Die rund vier Kilometer Entfernung zwischen den bereits geplanten Routen können über unterschiedliche Trassenvarianten überbrückt werden. Zwischen den beiden Kommunen gibt es bislang an dieser Stelle keine gut ausgebauten Radwege, die den vorhandenen Pendlerströmen gerecht wird. Im Süden sind Führungen über die Remscheider Straße sowie „Im Wüstenhof“ möglich, nördlich der Kreisgrenze sind unterschiedliche Varianten zu prüfen. Auch eine Querverbindung kann zwischen den Varianten geschaffen werden. Die Varianten können mit unterschiedlicher Priorität weiterverfolgt werden.
Welche Herausforderungen gibt es?	Durch die bewegte Topographie entlang des Eschbachtals entstehen Steigungs- und Gefällestrecken, die nicht vermeidbar sind, und die eine besondere Herausforderung für die verkehrssichere Ausgestaltung der Strecken als Radvorrangroute darstellen.

Lückenschluss Leichlingen – Solingen



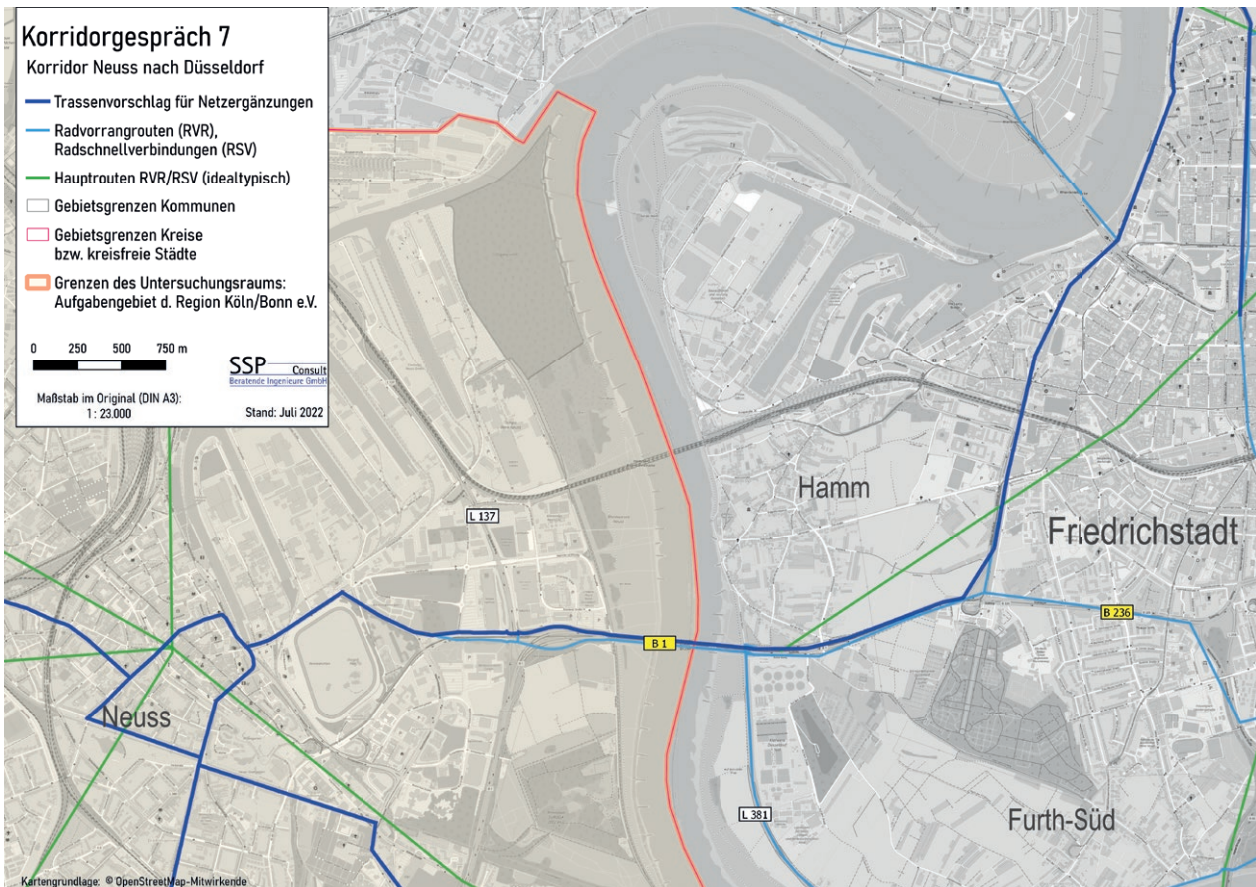
Wo liegt der Lückenschluss?	Zwischen Leichlingen im Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Zentrum von Solingen bzw. dem Solinger Hauptbahnhof. Er bildet einen Netzschluss über die Region Köln/Bonn hinaus.
Was verbindet er?	Das geplante „Regionales Radwegenetz Bergisches RheinLand“ vom Leichlinger Bahnhof mit wichtigen Zielen in Solingen (Zentrum und Hauptbahnhof).
Wie verläuft er?	Vom Leichlinger Bahnhof aus erfolgt eine Anbindung des Solinger Zentrums auf rund 10,5 km u. a. entlang der Opladener Straße, Aufderhöher Straße, Löhdörfer und Kotter Straße. Dies entspricht der Solinger Veloroute „Langenfeld Mitte“, die derzeit nach ERA-Basisstandard ausgebaut wird, ein künftiger Ausbau als RVR ist möglich. Im Zuge des S-Bahn-Ausbaus ist es außerdem sinnvoll, die rund sieben Kilometer lange Strecke von Leichlingen Bf. bis zum Hbf. Solingen als Trassensicherung in die Planungen mit aufzunehmen.
Welche Herausforderungen gibt es?	Durch die bewegte Topographie im Tal der Wupper entstehen Steigungs- und Gefällestrrecken, die nicht vermeidbar sind, und die eine besondere Herausforderung für die verkehrssichere Ausgestaltung der Strecken als Radvorrangroute darstellen.

Lückenschluss Kaarst – Neuss



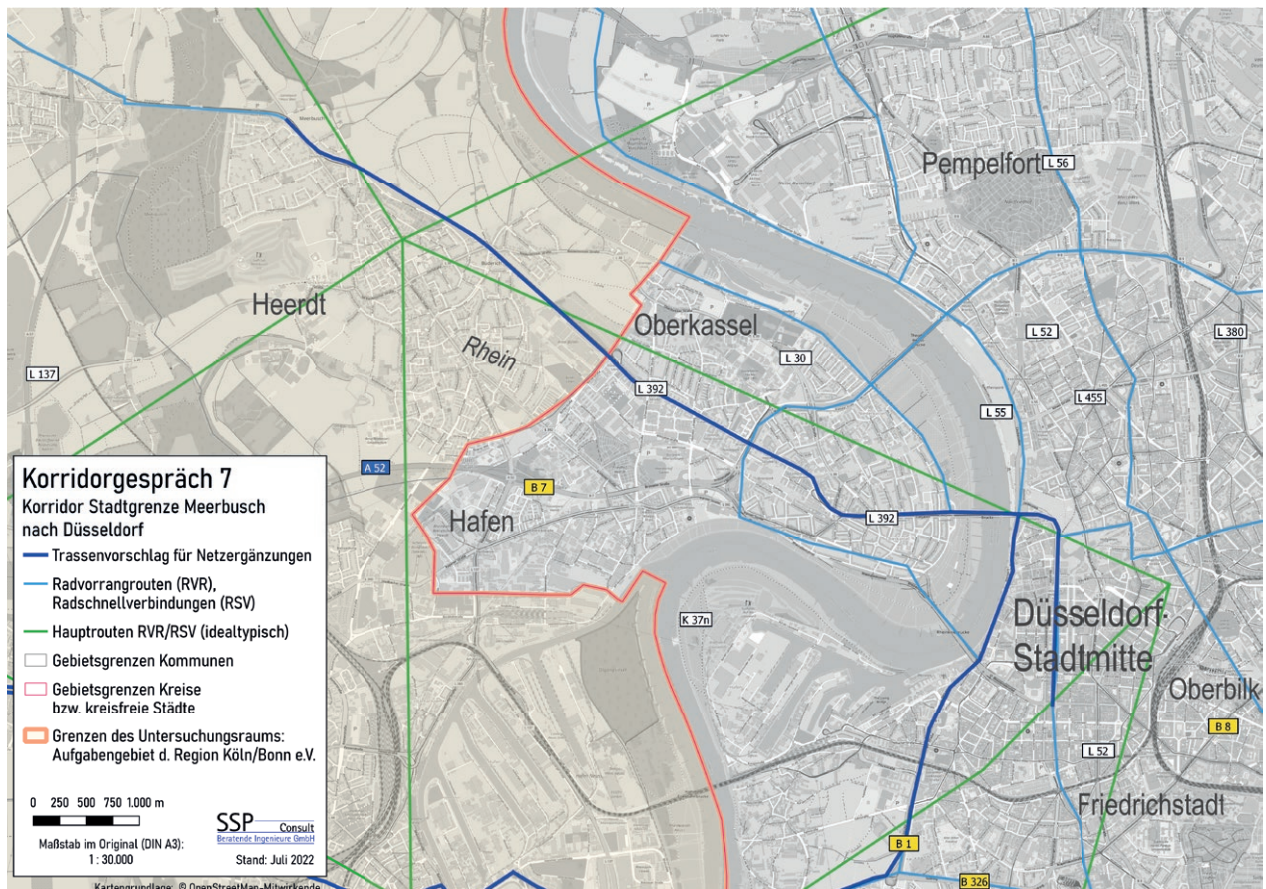
Wo liegt der Lückenschluss?	Im Rhein-Kreis Neuss, zwischen Kaarst-Mitte und Neuss Hbf. bzw. dem Neusser Hafen.
Was verbindet er?	Die Planungen des „Gesamtregionales Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“ in Kaarst mit der geplanten Radschnellverbindung des Landes „RS 5 Neuss, Düsseldorf, Langenfeld“.
Wie verläuft er?	Auf rund 7,5 Kilometern verläuft der Lückenschluss größtenteils entlang der S-Bahn-Trasse und kann so Synergieeffekte mit den vorhandenen S-Bahn-Stationen wie auch dem geplanten Halt Neuss-Morgensternheide erzeugen. Auf Neusser Stadtgebiet sind alternative Routenführungen möglich.
Welche Herausforderungen gibt es?	Das Bodendenkmal Kaarster Nordkanal steht einer Verbreiterung des vorhandenen Radwegs im Weg, sodass eine alternative Führung zu prüfen ist. Im Bereich des Neusser Bahnhofs sind Engstellen und Zwangspunkte durch die dichte Bebauung vorhanden.

Lückenschluss Neuss – Düsseldorf



Wo liegt der Lückenschluss?	Im Rhein-Kreis Neuss und der kreisfreien Stadt Düsseldorf, zwischen der Neusser Innenstadt und Düsseldorf-Friedrichstadt. Er bildet einen Netzschluss über die Region Köln/Bonn hinaus.
Was verbindet er?	Die Planungen des „Gesamtregionales Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“ in Neuss mit der geplanten Radleitroute in Düsseldorf sowie der geplanten Radschnellverbindung des Landes „RS 5 – Neuss, Düsseldorf, Langenfeld“.
Wie verläuft er?	Die rund fünf Kilometer lange Strecke verläuft größtenteils auf der Nordseite der Josef-Kardinal-Frings-Brücke bzw. der A 1. Dies ist der derzeit geplante Verlauf des Radschnellwegs RS 5. In Düsseldorf schließt ein Verlauf über den Südring und die Völklinger Straße (B 1) an.
Welche Herausforderungen gibt es?	Sowohl auf der Josef-Kardinal-Frings-Brücke als auch auf dem Südring müssen die Radwege im Bestand erweitert werden.

Lückenschluss Meerbusch – Düsseldorf



Wo liegt der Lückenschluss?	Im Rhein-Kreis Neuss und der kreisfreien Stadt Düsseldorf, zwischen Meerbusch und der Düsseldorfer Stadtmittle. Er bildet einen Netzschluss über die Region Köln/Bonn hinaus.
Was verbindet er?	Die Planungen des „Gesamtregionales Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“ in Neuss mit den geplanten Radleitrouten in Düsseldorf.
Wie verläuft er?	Auf rund zehn Kilometern folgt der Lückenschluss in Meerbusch weitgehend der Bahntrasse (u. a. Böhlerstraße), in Düsseldorf unter anderem der Hansaallee, der Luegallee, der Oberkasseler Brücke und der Friedrichstraße.
Welche Herausforderungen gibt es?	Die Querung des Rheins über die Oberkasseler Brücke stellt einen Zwangspunkt dar.

Erkenntnisse aus dem Prozess

Durch die intensive Bearbeitung der Gesamtperspektive RadPendlerRouten konnte der in der Region vorliegende Planungstand zur hochrangigen Radinfrastruktur ermittelt werden. Es zeigt sich, dass zum Thema bereits umfangreiche Planungen in der Region vorliegen. Die konzeptionellen Herangehensweisen unterscheiden sich teils deutlich. So zeigt sich, dass sich der Oberbergische Kreis dem Thema mit einer höheren Netzdichte nähert, als z. B. das Rheinische Revier. Ferner zeigte sich im Prozess, dass der interkommunale Austausch gut etabliert ist und gelebt wird. Hier ist aber anzumerken, dass dies eher innerhalb der Kreise mit den jeweiligen kommunalen Planenden geschieht. Über die Kreisgrenzen bzw. über die Grenzen der kreisfreien Städte hinweg besteht hingegen noch Potenzial zur Verbesserung.

Eine Herausforderung für die Etablierung weiterer Planungen von RadPendlerRouten stellen räumliche Hindernisse in der Region dar. Während in der dicht besiedelten Rheinschiene die Flächenverfügbarkeit bzw. die Verfügbarkeit von nutzbaren bestehenden Wegen schwierig ist, sind in den eher ländlich geprägten Bereichen der Region Köln/Bonn Höhenzüge oder Schutzgebiete Hindernisse, welche eine umwegige Planung bedingen.

Die hochrangige Radinfrastruktur ist als alternativer Verkehrsweg ein aktuelles Thema, das umfangreiche Anpassungen in der Administration der Wegeplanung zur Folge hat. Derzeit sind hier Findungsprozesse im Gange, welche noch als Hindernisse wahrgenommen werden. Zwar ist die Planung von Radschnellwegen inzwischen in das Niveau von Landesverkehrswegen bzw. Landesstraßen eingeordnet worden, dennoch gibt es hier noch Anpassungsbedarf zwischen den Sichtweisen der klassischen Straßenplanung und der Radinfrastrukturplanung. Dieser Herausforderung stellt sich der Landesbetrieb Straßen.NRW derzeit landesweit.

Diese Aktualität des Themas zeigt sich auch in dem unterschiedlich fortgeschrittenen Wissenstand der einzelnen Akteure. Die Begrifflichkeiten und Definitionen entwickeln sich derzeit bedarfsgerecht, sodass die Hinweise, Empfehlungen, Regelwerke sowie Richtlinien und Finanzierungsbedingungen sich aktuell beständig fortentwickeln. Dies kann nicht immer von allen Planenden nachgehalten werden, sodass Regelquerschnitte und notwendige Verkehrsnachfrage als Bedingung für die Förderfähigkeit immer wieder aktualisiert werden müssen. Daraus folgt, dass wahrscheinlich nicht alle zugelieferten Streckenzüge des Netzes der RadPendlerRouten mit dem notwendigen Standard



entwickelt werden können. Dies wird nicht von allen Akteur*innen wie z. B. Interessengemeinschaften richtig eingeordnet.

Neben dem Bestreben, ein Netzkonzept für die RadPendlerRouten in der Region Köln/Bonn aufzubauen, ist durch das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW ein Prozess zur Bildung eines landesweiten Randvorrangnetzes etabliert worden. Hier kommt es zu konkurrierenden Sichtweisen der Netzplanungen, welche auf der Landesseite in einen Bedarfsplan für schnelle Radverbindungen münden soll. Hier sind die konkurrierenden Ebenen der Netzplanung zu einem kooperierenden Handeln aufgefordert. Dies ist eine Chance für die Region Köln/Bonn, die Radverkehrsförderung durch Fördermittel des Landes voranzutreiben.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN
ZUR UMSETZUNG VON
RADPENDLERROUTEN
IN DER REGION KÖLN/BONN



Die Kommunen und Kreise der Region Köln/Bonn sind bei der Initiierung von an die Zielgruppe der im Alltag Pendelnden gerichteten Radverkehrsinfrastrukturen weit vorangeschritten. Zugleich bestehen in der Region Köln/Bonn bislang kaum hochwertige Infrastrukturen für Radpendelnde, sodass im Wesentlichen ein Umsetzungsdefizit vorliegt. Es gilt nun also, die vielfältig vorhandenen Konzepte schnell und in hoher Qualität "auf die Straße" zu bringen.

Die notwendige Berücksichtigung unterschiedlicher Perspektiven, Akteure, Prozesse und Rahmenbedingungen macht die konkrete Umsetzung von Radverkehrsprojekten zu einem komplexen Unterfangen. Bei begrenztem Flächenangebot, vor allem im städtischen Kontext, sind vielfältige Nutzungsansprüche gegeneinander abzuwägen. Verzögerungen im Umsetzungsprozess sind häufig kaum zu vermeiden, führen jedoch zu Akzeptanzproblemen in Politik und Öffentlichkeit. Es ist daher elementar, die weiteren Schritte gründlich zu planen, den Planungsprozess wo möglich zu verschlanken, und gleichzeitig von vornherein realistische Ziele und Zeitpläne zu kommunizieren.

Der Erfolg der Umsetzung einer Radverkehrsmaßnahme hängt von diversen Rahmenbedingungen ab und muss auf unterschiedlichen Ebenen vorangetrieben werden. Dies lässt sich strukturieren in:

- Verwaltungsorganisatorische Rahmenbedingungen
- Politische Rahmenbedingungen
- Finanzielle Rahmenbedingungen
- Externe Vorgaben und Rahmenbedingungen
- Strategische Umsetzung von Maßnahmen
- Beteiligung Externer, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit
- Qualitätsmanagement und Evaluation

Diese Ebenen und die dazugehörigen Handlungsempfehlungen werden im folgenden Kapitel näher erläutert. Nicht auf allen genannten Ebenen können Kommunen bzw. Kreise gleichermaßen Einfluss nehmen. Mit manchen externen Rahmenbedingungen muss auf kommunaler Ebene ein guter Umgang gefunden werden, ohne dass im gleichen Maße zu einer Lösung des zugrundeliegenden Problems beigetragen werden kann. Im Folgenden werden daher vor allem prozessuale und strukturelle Empfehlungen gegeben, die, soweit möglich, alle genannten Ebenen berücksichtigen. Als übergeordnetes Element, das mit allen genannten Handlungsfeldern verflochten ist, wird zunächst auf die Bedeutung der interkommunalen Zusammenarbeit eingegangen.

Tabelle 2: Planungsphasen für RadPendlerRouten

Phase	Interkommunale Aufgabe	Interkommunale Aktivität
Projektidee	Evaluation der betroffenen Gebietskörperschaften und des gemeinsamen Interesses an der Projektidee	Aufbau einer interkommunalen Projektgruppe mit Beteiligten aller Gebietskörperschaften
Machbarkeit	Begleitung und/oder Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie der Projektidee – eventuell mit Beteiligung externer Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Definition einer Vorgehensweise oder Erstellung einer Leistungsbeschreibung • Gegebenenfalls Genese von Fördermitteln • Generierung von Projektmitteln inklusive der Abstimmung der Anteile der Kostenträger • Ausschreibung oder eigenständige Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung • Begleitung der Machbarkeitsuntersuchung
Variantenprüfung	Durchführung einer Variantenprüfung inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. Einbindung der Träger der öffentlichen Belange	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitung der Variantenprüfung • Begleitung oder Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung • Alternativenprüfung • Festlegung eines Variantenvorschlags
Vorplanung	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung abgestimmter gemeinsamer planerischer Standards • Definition der Baulastträgerschaft • Festlegung eines gemeinsamen Umsetzungshorizontes 	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung und Festlegung gemeinsamer planerischer Gestaltungs- und Ausführungsstandards • Abgrenzung der Baulastträgerschaft • Festlegung eines gemeinsamen angestrebten Umsetzungszeitpunktes bzw. Umsetzungshorizontes
Politische Beschlussfassung	<ul style="list-style-type: none"> • politische Beschlüsse der beteiligten Gebietskörperschaften • Einbindung in die Bedarfsplanungen übergeordneter Aufgabenträger (Land NRW) 	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination der politischen Beschlüsse zwischen den Gebietskörperschaften • Gegebenenfalls gegenseitige Vorträge in den jeweiligen Bau- und Planungsausschüssen • Gemeinsames Anmelden von Projekten bei der Bedarfsplanung für die Radinfrastruktur beim Land NRW
Ausführungsplanung	Durchführung oder Ausschreibung sowie Beauftragung und Begleitung der Ausführungsplanung	Kontrollen gemeinsamer Standards bei der Ausführungsplanung und Beachtung der inhaltlichen Kontinuität trotz vereinzelter Personalwechsels

Aufbau und Weiterführung der interkommunalen Zusammenarbeit

Radnetzplanung ist ein integrativer Prozess, welcher nicht an den Grenzen von Gemeinden oder sonstiger Gebietskörperschaften endet. Die Konzeption von Netzen der Infrastruktur erfolgt in Abhängigkeit ihrer Funktion. Eine herausragende Funktion stellt die Verbindung von Quellen und Zielen des Pendelns mit dem Rad dar. Als Quelle und Ziele werden für den Alltagsverkehr Aktivitäten bestimmt, welche im alltäglichen Tätigkeitsverlauf angesteuert werden.

Für die notwendige Verbindung von Quellen und Zielen, welche auf Radpendelnde ausgerichtet sind, ist eine Abgrenzung durch Gebietskörperschaften nicht zielführend. Um einen zusammenhängenden Netzgedanken umsetzen zu können, sind daher interkommunale Sichtweisen für die Netzplanung zwingend anzuwenden. Hierbei ist von besonderer Bedeutung, dass RadPendlerRouten als schnelle Radverkehrsverbindungen für den Alltagsverkehr konzipiert werden. Daher ist eine hohe Nutzerzahl für die Ausweisung dieser Netzelemente als RadPendlerRouten oder Radvorrangrouten anzustreben. Dies beinhaltet auch Anforderungen an die Qualität der Radverkehrsanlagen, die Querschnittsausgestaltung und die jahreszeitliche Verfügbarkeit der Verkehrsanlagen.

Aus diesen einführenden Punkten ergeben sich Anforderungen, welche nur mittels einer interkommunalen Zusammenarbeit umgesetzt werden können. Besondere Leitfragen sind hierbei:

- Verkehren auf der geplanten oder angedachten Radverkehrsanlage Radfahrende, welche die Grenzen der eigenen Gebietskörperschaft der jeweilig verantwortlichen Planenden überschreiten?
- Gibt es eine abgestimmte einheitliche Vorstellung der avisierten oder zu konzeptionierenden RadPendlerRoute(n) bei allen räumlich beteiligten Gebietskörperschaften?
- Kann ein gemeinsamer politischer Konsens der beteiligten Gebietskörperschaften vorausgesetzt oder auch durch eine Zusammenarbeit erzeugt werden?

In den einzelnen Phasen der Planung von RadPendlerRouten sind die interkommunalen Aufgaben in einem iterativen Prozess zu begleiten bzw. abzuwickeln. Hierbei sind die in der folgenden Tabelle dargestellten Phasen von Bedeutung. Die Abweichung von den Leistungsphasen der HOAI ist hierbei beabsichtigt.



PRAXISBEISPIEL

Best Practice: Velorouten Münster

Auf einer Länge von rund 218 Kilometern werden künftig vierzehn „Velorouten“ die Außenbezirke und Nachbargemeinden der Stadt Münster mit dem Stadtzentrum Münsters verbinden [10]. In Kombination mit kommunalen Zubringer- und Tangenten-netzen entsteht auf diese Weise eine stadtregionale Veloroutenkonzepktion als hierarchisch gegliedertes Alltagsradwegenetz im Münsterland. Während erste Teilabschnitte bereits realisiert sind, befindet sich ein Großteil der Velorouten in Bau oder in Planung.



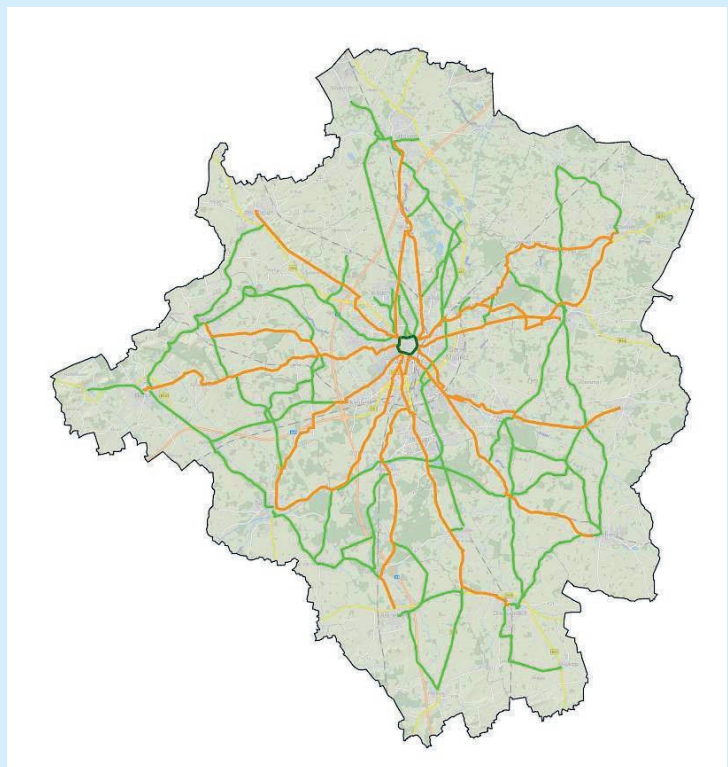
Logo der Veloregion

Die Bürgermeisterrunde der Stadtregion Münster hatte bereits 2012 erhebliche Wachstumspotenziale im Alltagsradverkehr auf den interkommunalen Radwegeverbindungen zwischen Münster und dem Umland gesehen. Sie beauftragte den „Ansprechpartnerkreis“, d.h. Vertretungen der Kommunalverwaltungen in Zusammenarbeit mit der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, mit der Erfassung und Bewertung der Qualität des vorhandenen Alltagsnetzes sowie der Identifizierung eines möglichen Handlungsbedarfs. Die Maßgabe, die Velorouten möglichst bestandsnah zu planen und Neubau zu vermeiden, wurde mit dem geringeren personellen, finanziellen sowie zeitlichen Aufwand begründet.

Im Jahr 2016 wurde das Konzept der Velorouten von allen beteiligten Kommunen als stadtregionales Entwicklungsziel beschlossen. Die Abstimmung der beteiligten Planungs- und Baulastträgern umfasste neben der Auswahl von Routen mit besonders hohem Entwicklungspotenzial ebenfalls die Abstimmung, Anerkennung und Wahrung der Übergabepunkte der einzelnen Routen. Darüber hinaus stellen die Verständigung auf einen Standardkatalog sowie die Formulierung von Zielvorstellungen zum Betrieb der Routen (z. B. Winterdienst) essentielle Bestandteile des interkommunalen Abstimmungsprozesses dar.

Die Planung des Radvorrangnetzes (Velorouten) orientiert sich dabei am Bestandsnetz sowie an bestehenden Alltagswegen. Im Vergleich zur Ausführung als Radschnellweg profitieren die beteiligten Kommunen durch die Planung als Radvorrangnetz insbesondere von einem deutlich geringeren Planungsaufwand und einer schnelleren Realisierung, wodurch circa 50 % weniger Kosten entstehen.

Die stadtregionale Bürgermeisterrunde beschloss 2019, alle Routen gleichzeitig in die laufende Entwicklungsarbeit einzubeziehen, da auch durch punktuelle Verbesserungen auf einer künftigen Veloroute, z. B. Aufbringen von Markierungen im Zuge von Bauunterhaltungsmaßnahmen, auf der Basis einer zusammenhängenden Planung eine Verbesserung der Radmobilität erreicht werden kann.



Netzkonzept Velorouten Münster

Handlungsfelder und Handlungsempfehlungen

Im Folgenden werden einzelne Handlungsempfehlungen innerhalb der Projektphasen ausgeführt, die auf die vorab genannten Rahmenbedingungen einwirken.

Strategische Umsetzung von Maßnahmen

Radverkehrsmaßnahmen werden häufig nicht mit anderen Planungen im Verkehrsbereich und darüber hinaus verknüpft. Die strategische Integration mit anderen Zielen, räumlichen Ebenen und wesentlichen Akteur*innen ist wichtig, um den Radverkehr als Querschnittsthema zu verankern und die Umsetzung voranzutreiben.

Handlungsempfehlungen:

- Planung im Bestand: Durch die vorrangige Nutzung bestehender Straßen und Wege für die RPR und den weitgehenden Verzicht auf Neubaustrecken ist der Planungsaufwand im Vergleich zur Planung von RSV deutlich geringer, die Realisierung schneller und die Kosten geringer.
- Integrierte Planung des Netzes: hierarchisch aufbauen, z. B. städtisch – regional, ERA-RVR-RSV, andere Planungen beachten, Übergabepunkte festlegen
- Sicherung der Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW
 - Planungsvereinbarungen zur freiwilligen Übernahme von Planungsaufgaben an Landesstraßen, bspw. durch eine Kommune, können ein geeignetes Mittel zur Beschleunigung des Planungsprozesses darstellen. Dabei müssen die personellen etc. planerischen Ressourcen bei der Kommune vorhanden sein. Der gemeinsame Abschluss einer Planungsvereinbarung durch eine Projektgruppe/Konsortium kann ein geschlossenes Auftreten gegenüber dem Landesbetrieb fördern. Der Landesbetrieb kann durch Aktionen wie gemeinsame Befahrungen für die Belange des Radverkehrs sensibilisiert werden.
- Nutzung kleiner Schritte und Provisorien als Planungselement: provisorische, experimentelle Maßnahmen, z.B. Verkehrsversuche und temporäre Einrichtungen, dienen der schnellen Umsetzung von Maßnahmen, wenn der reguläre Umsetzungsprozess zeitintensiv ist und Handlungsblockaden zwischen verschiedenen Beteiligten drohen. Als Beteiligungselement können sie Alternativen erlebbar machen und den Nutzen der Maßnahme vermitteln. Auch können so Motivation und Kooperation bestärkt werden.
- RadPendlerrouten als System begreifen und begleitende Maßnahmen integriert planen: (interkommunale) Koordination eines Wegweisungskonzepts, Vereinbarungen über Betrieb und Unterhaltung, Einbindung von Fahrradparken, und Beachtung der intermodalen Verknüpfung



PRAXISBEISPIEL

Best Practice: Vorrangnetz Region Hannover

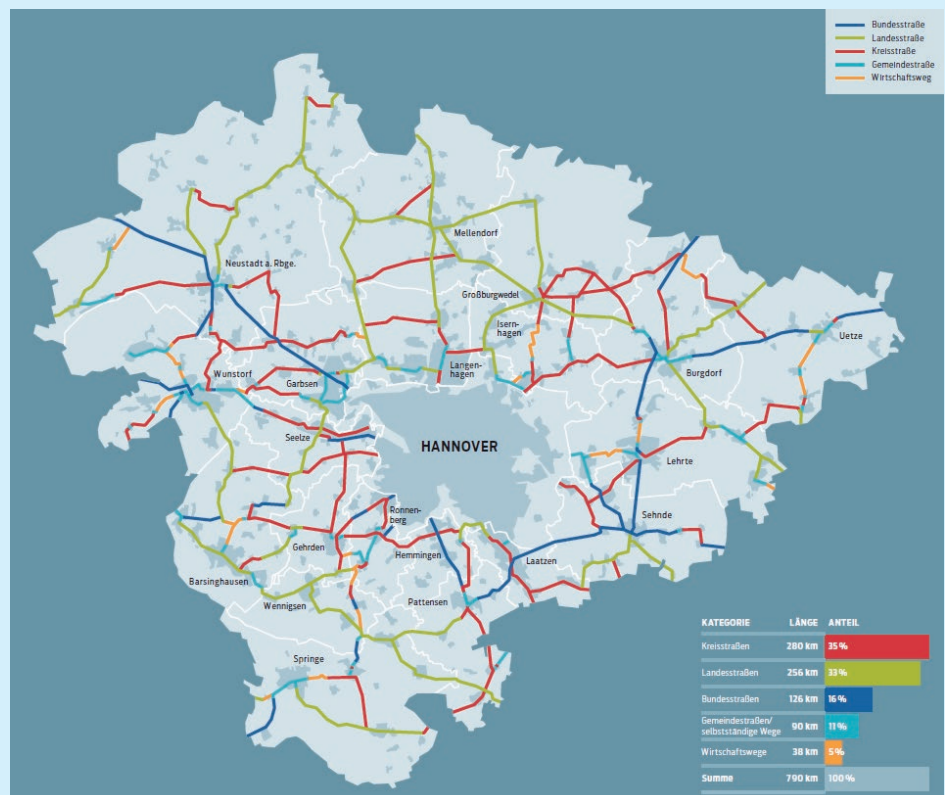
Die Region Hannover bündelt als Kommunalverband besonderer Art in Niedersachsen wesentliche Leistungen der Daseinsvorsorge für die Kommunen des bisherigen Landkreises Hannover und die Stadt Hannover. Mit dem „Handlungskonzept Radverkehr“ als Bestandteil des regionalen Verkehrsentwicklungsplans wurde die Entwicklung eines Vorrangnetzes für die Region beschlossen, welches alltagstaugliche, direkte und sichere Radverkehrsverbindungen zwischen den Städten und Gemeinden der Region auf einer Gesamtlänge von 790 Kilometern realisiert [11].

An dem durch die Region Hannover initiierten Planungsprozess beteiligten sich neben den Städten, Gemeinden und Verbänden der Region auch das niedersächsische Wirtschaftsministerium sowie die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Die Erstellung eines Netzentwurfes umfasste eine Abfrage bei den Städten und Gemeinden zu vorhandenen Netzen und deren Qualität. In vier Regionalkonferenzen erfolgte eine Abstimmung des Netzentwurfes, der Ausbaustandards und der Netzrealisierung. Wesentlicher Planungsgrundsatz war dabei die baulastträgerübergreifende Konzeption des Vorrangnetzes und die Ermittlung der bestmöglichen Streckenführung, also eine Planung aus Perspektive der Nutzenden und nicht gemäß den Zuständigkeiten der Gebietskörperschaften. Somit verläuft das Vorrangnetz nicht nur auf Kreisstraßen (dem unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der Region Hannover), sondern bezieht auch Bundes-, Landes-, und Gemeindestraßen sowie geeignete Wirtschaftswege mit ein.

Dies Ergebnisse dieser Prozesse wurden an alle Beteiligten sowie den ADFC zurückgespielt und anschließend in einer neu entwickelten Datenbank eingepflegt. Während des gesamten Entwicklungsprozesses wurden Abstimmungsgespräche mit dem Land und der NLStBV durchgeführt und es erfolgte eine kontinuierliche Information der Politik.

Die Ausweisung des Vorrangnetzes soll künftig einen wesentlichen Faktor zur Prioritätsbewertung von Neubau und Bestandsverbesserung darstellen und somit der effizienteren Steuerung von Haushaltsmitteln dienen.

Die Gesamtkoordination der Umsetzung des Vorrangnetzes erfolgt durch die Region Hannover, u. a. durch zweimal jährlich stattfindende Treffen der Planenden aus den beteiligten Verwaltungseinheiten sowie die Koordination der Fortschreibung der wesentlichen Datengrundlagen zum Vorrangnetz. Die Region bietet den Städten und Gemeinden auch fachliche und argumentative Unterstützung im Umsetzungsprozess des Vorrangnetzes, auch bei Vorhaben außerhalb der Regionszuständigkeit, und übernimmt federführend weitere Abstimmungsprozesse mit dem Land sowie den jeweiligen Baulastträgern.



Netzstruktur des Vorrangnetzes der Region Hannover

Verwaltungsorganisatorische Rahmenbedingungen

In kommunalen Verwaltungen existieren teilweise noch keine bzw. keine weitreichenden Strukturen zur Umsetzung komplexer, interkommunaler Verkehrsprojekte. Sowohl innerhalb der Verwaltungen als auch in der interkommunalen Zusammenarbeit sind häufig Zuständigkeiten und Verantwortungsbereiche für diese Art von Projekten nicht klar definiert. Auch die personelle Ausstattung der Verwaltungen ist teilweise schlecht, sodass die Stellen in der Radverkehrsplanung lange vakant sind und die Aufgaben von anderen Abteilungen übernommen werden müssen. Bei häufigem Personalwechsel geht zudem Projektwissen verloren.

Handlungsempfehlungen:

- Abstimmung hinsichtlich der räumlichen und planerischen Zuständigkeiten zwischen den Kommunen und übergeordneten Aufgabenträgern in Bezug auf die Baulastträgerschaft und die Finanzierung bzw. Förderung der Projektumsetzung
 - Einberufung von interkommunalen Planungsgesprächen der zuständigen Radverkehrsplanenden der beteiligten Kommunen, ggf. Verstetigung durch Gründung eines Konsortiums/einer Projektgruppe, oder Nutzung von bereits bestehenden Formaten der Zusammenarbeit
 - Prüfung, ob – vor allem bei größeren Projekten – eine Überführung der interkommunalen Zusammenarbeit in geeignete Rechtsform zielführend ist (Zusammenschluss in Verein oder Zweckverband; oder Abschluss einer Zweckvereinbarung zur Übertragung bestimmter Aufgaben an eine beteiligte Gebietskörperschaft). Informelle Formen der Zusammenarbeit (z. B. Arbeitskreise) sind niedrigschwellig und weniger aufwändig, allerdings auch weniger verbindlich.
 - Benennung einer zentralen Projektkoordination (Person oder Verwaltungseinheit mit ausreichenden personellen, zeitlichen, sonstigen Ressourcen, auch extern möglich)
 - Förderung der ämterübergreifenden Vernetzung und strukturelle Verzahnung der beteiligten Verwaltungseinheiten. Radverkehrsplanung als Querschnittsthema berührt unterschiedliche Ressorts in den Verwaltungen (beispielsweise Umweltplanung, Denkmalschutz, Städtebau), die vertieft zusammenarbeiten müssen. Insbesondere ist eine frühzeitige Zusammenarbeit der planenden und ausführenden Behörden anzustreben. Gegenebenfalls auftretende Abwägungskonflikte können so frühzeitig erkannt und professionell gelöst werden.
- Sicherstellung einer guten personellen Ausstattung:
 - Der Mangel an Fachkräften bzw. mangelnde personelle Kontinuität beeinflusst die Wissensbasis der (interkommunalen) Planungsgruppe. Dem muss in der Zeitplanung der Projekte ggf. Rechnung getragen werden, da planerisches Wissen, Orts- und Verfahrenkenntnisse im Projektverlauf ggf. wiederholt neu aufgebaut werden müssen.
 - Kommunen haben hier begrenzten Handlungsspielraum über Ausbau und Stärkung der Ausbildungskapazitäten, die Flexibilisierung der Gehaltsstrukturen und die Förderung fachlicher Weiterbildungen ihrer Mitarbeitenden.



PRAXISBEISPIEL

Best Practice: RadPendlerRouten im rechtsrheinischen Köln

Das 2017 gestartete Projekt „RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ umfasst vier RadPendlerRouten, welche die Nachbarstädte Kölns mit dem rechtsrheinischen Stadtgebiet Kölns verbinden werden. Auf einer Gesamtlänge von 80 km sollen Pendelnde aus Leverkusen, Bergisch Gladbach, Lohmar, Rösrath, Troisdorf und Niederkassel künftig über qualitativ hochwertige und breite Radwege nach Köln gelangen.

Ausgangspunkt des Projekts war Zusammenarbeit der Städte Köln und Bergisch Gladbach zur Verbesserung der verkehrlichen Situation an der Stadtgrenze. Bestandteil eines gemeinsam ausgearbeiteten Maßnahmenkatalogs im Rahmen des StadtUmland-Verbands „Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ war die Idee der Entlastung der rechtsrheinischen Verkehrsachsen durch den Ausbau schneller Radverbindungen zwischen den Kommunen.

Für das Projekt wurde ein Projektkonsortium gegründet bestehend aus der Stadt Köln und den rechtsrheinisch von Köln gelegenen Kommunen sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Rhein-Sieg-Kreis. Das Konsortium hat die Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt und steuert die Projektabwicklung. Mit der Gesamtkoordination des Projekts wurde federführend das Verkehrsdezernat des Rheinisch-Bergischen Kreises beauftragt.

Im Zuge der 2019 veröffentlichten Machbarkeitsstudie [12] wurden eigens entwickelte Standards für RadPendlerRouten erarbeitet. In einem interkommunalen Abstimmungsprozess wurden diese Standards anhand der H RSV 2021 weiterentwickelt und 2022 in einem verbindlich anzuwendenden Planungsleitfaden festgehalten. Demnach werden die RadPendlerRouten dem Standard der Radvorrangrouten entsprechen, bei besonders hohem prognostiziertem Radverkehrspotenzial und geeignetem baulichem Umfeld soll auf RSV-Standard ausgebaut werden. Der Planungsleitfaden wird stetig fortgeschrieben und auch interessierten Kommunen außerhalb des RadPendlerRouten-Projekts für eigene Projekte zur Verfügung gestellt.



Nach positivem Beschluss aller zuständigen Gremien und dem Erhalt des B-Status im Strukturförderprogramm „REGIONALE 2025“ unterzeichneten 2020 alle Kooperationspartner eine Kooperationsvereinbarung, um die Umsetzung der RadPendlerRouten in die Wege zu leiten. 2022 wurde von allen beteiligten Gebietskörperschaften eine Absichtserklärung unterzeichnet über die Einhaltung des vorab gemeinsam definierten Planungsleitfadens als einheitliche und verbindliche Planungsgrundlage bei der Umsetzung der RadPendlerRouten.

Vor wichtigen Meilensteinen (u. a. dem Beschluss der Machbarkeitsstudie) werden die Zeitpläne aller beteiligten Gremien einbezogen, um möglichst innerhalb eines Sitzungsturnus synchronisierte Beschlüsse aller Kommunen zu erreichen. Dazu werden vom Konsortialführer, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, Mustervorlagen für die Beschlussvorlagen erarbeitet, die von den Kommunen bei Bedarf angepasst werden können. Die Veröffentlichung der Beschlussvorlagen wird von Kommunikationsmaßnahmen begleitet.

RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen

Politische Rahmenbedingungen

Den politischen Mandatsträger*innen fällt bei der Umsetzung von (auch interkommunalen) RadPendlerRouten die Rolle der Zielsetzung bzw. der Willensbekundung, ggf. des Anstoßens von Projekten und der Vermittlung in die Bevölkerung zu. Bei fehlender interkommunaler Abstimmung auf politischer Ebene verzögern sich die Prozesse, und die politische Unterstützung und die Akzeptanz der Bevölkerung können schwinden. Es braucht Mut, die politischen Beschlüsse nach außen hin zu kommunizieren und auch gegen etwaige Widerstände aus der Bevölkerung zu vertreten.

Handlungsempfehlungen:

- Regelmäßige Information der politischen Vertreter*innen über fachliche Inhalte und das Projekt, um politische Unterstützung zu ermöglichen
- Synchronisation von Beschlüssen zwischen Anrainerkommunen, sodass homogene Beschlusslagen vorliegen, die als verbindliche Planungsgrundlage dienen
 - als Initialzündung bietet sich beispielsweise ein Grundsatzbeschluss zur politischen Absicherung der Projektidee an
 - Im weiteren Verlauf Konkretisierung in Form einer Kooperationsvereinbarung, die ggf. politisch verabschiedet wird (dies erhöht die Legitimation des Projekts, kann aber zu zeitlichen Verzögerungen führen)
 - Beschlüsse sollten eine Absichtserklärung zur Einhaltung der vorab definierten Qualitätsstandards enthalten sowie einen Ablauf- und Zeitplan



PRAXISBEISPIEL

Best Practice: Rad-Vorrang-Netz Aachen

Das Radvorrangnetz Aachen sieht zehn Radvorrangrouten zur Schaffung hochqualitativer Verbindungen für den Radverkehr zwischen der Innenstadt und äußeren Stadtteilen vor [13]. Zahlreiche Streckenabschnitte sind bereits umgesetzt, andere befinden sich zurzeit in Bau, Planung oder Vorplanung. Das rund 60 Kilometer umfassende Rad-Vorrang-Netz soll alle Stadtteile mit der Innenstadt Aachens verbinden. Die ursprüngliche Einbringung des Vorschlags für ein „Rad-Vorrang-Routen-Netz“ erfolgte bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bis 2016. Forderungen nach der Schaffung von hochqualitativen Radverkehrsverbindungen zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt Aachens waren darüber hinaus bereits im Luftreinhalteplan des Jahres 2015 enthalten. Zahlreiche Bürgeranträge des VCD und ADFC sahen konkrete Vorschläge zur Routenfindung vor, bevor im Jahr 2019 das Rad-Vorrang-Netz durch den Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen wurde.

Die Finanzierung des Rad-Vorrang-Netzes Aachen erfolgt aus unterschiedlichen Fördermitteln.

Als Pilotstrecke wurde die Rad-Vorrang-Route 1 zu 70 % durch den Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt und Klimaschutz gefördert, der bundesweit der Realisierung „modellhafter Ansätze“ dient. Mit dem Projekt wurde die Entwicklung des Rad-Vorrang-Netz der Stadt Aachen vorangetrieben und die ersten Verbindungen des Netzes umgesetzt, vor allem durch die Einrichtung von Fahrradstraßen. Ebenso wurden neue Fahrradabstellanlagen, ein Leihlastenrädersistem sowie neuinstallierte Dauerzählstellen geschaffen.

Eine der Rad-Vorrang-Routen wird im Rahmen des Förderprogramms „Innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Die Förderquote beträgt in diesem Fall 80 % und beinhaltet auch Planungsleistungen.



Die Umsetzung weiterer Routen erfolgt überwiegend im Rahmen des Fördervorhabens #AachenMooVe! im Landeswettbewerb „Emissionsfreie Innenstadt“ als Bestandteil des Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW“. Eines der fünf Schwerpunktthemen innerhalb von #AachenMooVe! ist der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes (#AachenMooVe!1) mit einer Laufzeit von Juli 2019 – Juni 2022. Innerhalb des Schwerpunkts Fuß- und Radwegenetz bildet der Ausbau des Rad-Vorrang-Netzes wiederum eine von sechs bewilligten Maßnahmen. Im Rahmen des Teilprojektes wurden fünf neue Stellen geschaffen, die die Umsetzung des Rad-Vorrang-Netzes mit umfangreichen Planungs- und Beteiligungsprozessen vorantreiben. Das Projekt hat ein Volumen von 7,9 Millionen Euro, von denen 80 Prozent von der Europäischen Union über den Fonds für regionale Entwicklung (EFRE-NRW) sowie vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert werden.

Gesamtnetz der Aachener Rad-Vorrang-Routen

Finanzielle Rahmen- und Finanzierungsbedingungen

Die Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierung des RadPendlerrouten-Projekts ist elementar für seine Umsetzung. Die Akquise von Fördermitteln der Radnetzplanung fordert personelle Ressourcen. Dieser zeitliche Aufwand besteht aus der Recherche der möglichen Förderprogramme und der hinreichenden Bedingungen, um förderfähig zu sein. In kleinen oder finanzschwachen Kommunen fehlen häufig personelle und finanzielle Ressourcen sowie mancherorts auch Praxiserfahrungen, um Förderanträge zu stellen oder die dabei geforderten Eigenanteile zu stemmen. Im Rahmen der anschließenden Antragstellung werden spezifische Konzept- und Planungsleistungen erwartet, die mit personellen Aufwand sowie finanziellen Vorleistungen verbunden sind, da für diese Leistungen keine oder nur sehr eingeschränkt Fördermittel bereitstehen.

Handlungsempfehlungen:

- Fördermittelakquise als eigenständiges Aufgabengebiet in der Personalplanung berücksichtigen
- Nutzung von Synergieeffekten durch Übertragung der Planungsaufgaben auf übergeordnete Akteur*innen, z. B. Landesplanungen, Regionalverbände; oder sinnvolle Synergien benachbarter Planungsträger zur Kostenreduktion (z. B. Zusammenschluss in Planungskonsortium, Praxisbeispiel RadPendlerrouten Köln)

Das Land Nordrhein-Westfalen plant die Aufstellung eines Bedarfsplans für die hochrangige Radinfrastruktur, wie Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten/RadPendlerrouten. Dieser Prozess kann genutzt werden, um eigene Projekte voranzutreiben.

Diese Routen sollen in einem landesweiten Radvorrangnetz hinterlegt werden und relevante Nutzerpotentiale haben. Derzeit ist die konkrete Abgrenzung der notwendigen Nutzenmenge noch nicht final erfolgt, aber es wird davon ausgegangen, dass es sich um eine vergleichbare Abgrenzung handelt wie bei den Radschnellwegen. Es werden derzeit drei Basiskategorien angedacht. Hierbei handelt es sich um Radschnellwege, Radvorrangrouten/RadPendlerrouten und sonstige regionale und überregionale Radverbindungen. Für die Anmeldung zum Bedarfsplan ist eine valide Datengrundlage von großer Bedeutung. Fehlende Eingangsdaten können zu einer Ablehnung der Projektanmeldung führen.

Handlungsempfehlungen:

- Beschlussfassung der politischen Gremien über die Anmeldung der Radwegeplanungen zur Bedarfsplanung des Netzes der Radvorrangrouten Nordrhein-Westfalen
- Evaluation des Datenbedarfs für die Anmeldung zur Bedarfsplanung
 - Querschnittsgestaltung für hochrangige Radverbindungen
 - Investitionskosten
 - Radverkehrspotentiale
 - Linienführung
- Zusammenstellung der notwendigen Unterlagen zur Anmeldung bei der Bedarfsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

Neben der Bedarfsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen existieren auch Förderprogramme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), welche für Netzentwicklung der regionalen und überregionalen Radinfrastruktur genutzt werden kann. Diese Förderprogramme werden laufend aktualisiert, sodass die Fördermittelakquise als Daueraufgabe zu verstehen ist. Derzeitige Förderprogramme des BMDV mit Bezug zu dem regionalen Radnetzkonzept sind zum Beispiel:

- Sonderprogramm Stadt und Land
- Förderprogramm Radnetz Deutschland mit den Routen 4, 7 und 8 in der Region entlang des Rheins und durch die Eifel und entlang der Sieg
- Förderprogramm Finanzhilfen für Radschnellwege

Der Region Köln/Bonn e. V. bietet seinen Mitgliedern und weiteren strukturpolitischen Akteur*innen in der Region mit dem Fördermittelmanagement COMPASS aktivierende Unterstützung bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln des Landes, des Bundes und der EU.



PRAXISBEISPIEL

Best Practice: Pendler-Radroute Konz – Trier – Schweich

Eine Pendler-Radroute (PRR) soll in Zukunft auf einer Strecke von rund 25 Kilometern Konz, Trier und Schweich verbinden [14]. Die Pendler-Radroute ist eine von sieben Strecken, die im Zuge des „Radverkehrsentwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030“ geplant ist und spätestens 2026 fertiggestellt sein soll.

Der Raum zwischen Konz und Trier wurde 2014 im Rahmen einer Potenzialanalyse des Landesbetriebs Mobilität in Rheinland-Pfalz als ein möglicher Raum für Radschnellwege identifiziert. Eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und den Kommunen Schweich, Trier und Konz brachte eine Machbarkeitsstudie auf den Weg, die 2021 veröffentlicht wurde, die Pendler-Radroute befindet sich nun in der Umsetzung.

Als Ergänzung zu den hohen Qualitätsanforderungen an Radschnellverbindungen hat das Land Rheinland-Pfalz seit 2015 das Konzept der Pendler-Radrouten für kleine Planungsgrößen definiert. Zielsetzung ist die Förderung des Alltagsradverkehrs mit vergleichsweise kostengünstiger und unkomplizierter Umsetzung durch die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und Optimierungen im Bestand. Die PRR wurden nach den zum Zeitpunkt der Auftragserteilung der Machbarkeitsstudie geltenden Anforderungen für Radvorrangrouten entwickelt. Nach den 2021 veröffentlichten „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ der FGSV sind die Pendler-Radrouten als gehobener ERA-Standard zu verstehen.

Umgang mit externen Vorgaben und Rahmenbedingungen

Hier werden Hemmnisse skizziert, auf die die Kommunen keinen direkten Einfluss nehmen können, die aber das Potenzial besitzen, die Umsetzung der RadPendlerRouten zu hemmen. Dies betrifft insbesondere die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Vorgaben der technischen Regelwerke (ERA, H RSV), an deren Einhaltung die Förderfähigkeit der Projekte geknüpft ist. Diese Vorgaben sind teilweise starr und werden den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht, trotzdem muss ein Umgang mit ihnen gefunden werden.

Handlungsempfehlungen:

- Verständigung auf einzuhaltende Qualitäts- bzw. Ausbaustandards der RadPendlerRouten sowie ggf. Konkretisierung von Ausnahmeregelungen und Untergrenzen/ Mindestanforderungen, sowohl für Führungsformen auf der Strecke, Knotenpunktösungen (Kreuzung/Einmündung) als auch Maßnahmen für Ausstattung, Betrieb, Unterhaltung, Wiedererkennbarkeit, Wegweisung, etc.
 - Im Land NRW förderfähige RadPendlerRouten sind nach aktuellem Kenntnisstand nach dem Qualitätsstandard der „Radvorrangroute“ der H RSV (FGSV) zu entwickeln
 - Beachtung unterschiedlicher Ausgangsbedingungen in den beteiligten Kommunen; Abwägung von verkehrlicher Qualität und Realisierbarkeit von hohen Qualitätsanforderungen: in Situationen mit großen Umsetzungshindernissen (bspw. Flächenverfügbarkeit, Topographie) kann die Umsetzung eines geringeren Ausbaustandards anvisiert werden. Dies ist ggf. nicht förderfähig, verbessert aber dennoch die Situation für den Radverkehr.
- Zur Definition von eigenen, geringeren Qualitätsstandards beispielsweise für Zubringerrouten zu RadPendlerRouten kann der Werkzeugkasten der vorhandenen technischen Regelwerke (vor allem der ERA) ausgeschöpft werden. In Anbetracht der Bestrebungen zur Standardisierung der vielfältig vorhandenen „Produktpalette“ an hochwertiger Infrastruktur für den Alltagsradverkehr ist die Entwicklung neuer „Produkte“ mit eigenen Standards nicht zu empfehlen.
- In Rücksprache mit dem Land NRW können ggf. Standards für Zubringertrassen der RadPendler-Routen definiert werden
- Progressive Auslegung der Regelwerke: Nicht nur Mindest- oder Untergrenzen umsetzen, sondern auch Spielraum für innovative Ansätze lassen. Die FGSV-Veröffentlichungen sind keine Gesetze. Der Einsatz von Musterlösungen oder die Definition kommunaler Qualitätsstandards können hilfreich sein in komplexen Situationen vor Ort.

Beteiligung Externer, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit

Die Förderung des Radverkehrs als Querschnittsthema bedingt auch eine große Bandbreite an betroffenen und/oder interessierten gesellschaftlichen Akteur*innen. Die Beteiligung und Einbindung dieser Akteure und der Öffentlichkeit zum falschen Zeitpunkt oder mit ungeeigneten Mitteln kann zu eskalierenden öffentlichen Debatten und schlussendlich dem Scheitern von RPR-Projekten führen.

Handlungsempfehlungen:

- Entwicklung eines (gemeinsamen) Kommunikations- und Beteiligungskonzepts: Zeitpunkt, Gegenstand und Umfang der Kommunikation und Beteiligung
- Die Einbindung von Interessenvertretungen (z. B. ADFC) und Fachöffentlichkeit ist in der Phase der Machbarkeitsprüfung sowie der Variantenprüfung empfehlenswert, um deren Orts- und Fachkenntnisse heranzuziehen.
- Eine Einbindung der Öffentlichkeit kann in der Phase der Variantenprüfung erfolgen. Beteiligungsgegenstand und -tiefe müssen vorab abgewogen und kommuniziert werden. In jedem Fall sollte an wichtigen Meilensteinen eine Information der Öffentlichkeit erfolgen.
- Alle Formen der Beteiligung auch bei Konflikten als Chance und notwendigen Prozess begreifen
- Gewinnen von Unterstützung außerhalb der unmittelbar mit (Rad-)Verkehr befassten Institutionen zuständigen Stellen (z. B. ansässige Wirtschaftsunternehmen, Bildungsträger, Wohnungsbauunternehmen)
- Nutzung von Provisorien, Verkehrsversuchen und kleinen Meilensteinen als Instrument der Öffentlichkeitsarbeit
- Etablierung einer Zielerreichungsdarstellung: Hierbei kann ein angestrebtes Netzkonzept der hochrangigen Radinfrastruktur als Hintergrund verwendet werden und die jeweils in Detailplanung oder Umsetzung befindlichen Maßnahmen vor diesem Hintergrund veröffentlicht werden. Dies erhöht die Akzeptanz der Planung in der Politik, der Bürgerschaft und von den Interessengruppen. Es handelt sich hierbei um ein kontinuierliches Vorgehen. Im Rahmen dieses Monitoring des Planungsprozesses bieten sich die folgenden Inhalte zur Veröffentlichung an:
 - Änderungen der Verbindungen
 - Anpassungen der Linienführungen
 - Querschnitts- und Gestaltungsvorschläge
 - Voranbringen der Umsetzungsentscheidungen in den politischen Gremien
 - Produktion eines Zielnetzes mit einem kontinuierlich fortgeschriebenen Umsetzungsstand der avisierten relevanten Radnetzplanung.

PRAXISBEISPIEL

Best Practice: Radrouten Im Rhein-Sieg-Kreis

Im Rhein-Sieg-Kreis wurden 2020 zwei nach Bonn führende RadPendlerRouten provisorisch markiert mit roten Fahrradpiktogrammen auf bestehenden Radwegen, Feldwegen und Nebenstraßen [15]. Dieses Provisorium wurde vom Ortsverband des ADFC initiiert und von den Bürgermeistern der beteiligten Kommunen sowie dem Rhein-Sieg-Kreis mitgetragen. Kleinere Mängel auf diesen Wegen wurden beseitigt, wie beispielsweise Fahrbahnbeschädigungen durch Wurzelwerk. Die aufgetragenen roten Fahrradpiktogramme werden durch Richtungspfeile und punktuell Ortsbezeichnungen ergänzt. Zur besseren Orientierung kann der Routenverlauf als gpx-Track heruntergeladen werden. Die vom ADFC Bonn/Rhein-Sieg erarbeiteten Routenvorschläge wurden in den zuständigen Ausschüssen sowie in Öffentlichkeitsveranstaltungen in den beteiligten Kommunen beraten und in Kooperation mit dem ADFC umgesetzt.

Das Provisorium verbessert die Situation im Radverkehr vor Ort durch eine gute Sichtbarkeit und verbesserte Orientierung auf den RadPendlerRouten. Mittels dieser einfachen Maßnahmen wurde vor Ort und medial Aufmerksamkeit für das Thema des Radpendelns generiert. Dennoch müssen die Strecken künftig weiter optimiert werden, vor allem in Hinblick auf Lichtsignalanlagen (Ampeln) und Querungen von Hauptverkehrsstraßen. Es handelt sich bei den Routen momentan um Strecken nach dem ERA-Basisstandard, es ist aber nicht ausgeschlossen, dass die Routen langfristig höherwertig (nach H RSV) ausgebaut werden. Mit diesem Kompromiss konnten im Rhein-Sieg-Kreis kostengünstig und schnell Perspektiven für den Radverkehr eröffnet werden.



Provisorische Markierung einer Radroute im Rhein-Sieg-Kreis

Qualitätsmanagement und Evaluation

Das Qualitätsmanagement im Planungsprozess hat eine wichtige Bedeutung. Hierbei wird nicht nur die Anwendung von anerkannten Standards der Wissenschaft und Technik gesichert, sondern auch die Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien, Empfehlungen, Leitfäden und Merkblätter sichergestellt. Die Anwendung und Dokumentation der einzelnen Schritte mit dem jeweiligen Verweis auf die gültigen Richtlinien etc. ist ebenfalls wichtig, um neuen Mitarbeiter*innen nach einem Personalwechsel bei den Kommunen die Möglichkeit zu geben, sich schnell einzuarbeiten und den Planungs- und Umsetzungsprozess mit geringen Reibungsverlusten voran zu treiben. Dazu wird hier empfohlen, eine Dokumentation von Festlegungen im Prozesse der Planung anzulegen, welche nachfolgenden Mitarbeiter*innen eine lückenlose Umsetzung von abgestimmten planerischen Vorgaben erlaubt.

Handlungsempfehlungen:

- politische Ziele der Planung
- betrachtete Verbindungen (Netzkonzept)
- Nachfragewirkungen und Erschließungsgedanken
- planerische Rahmensetzungen (Querschnitte etc.)
- besondere Widerstände (räumlich und anwohnerspezifisch)
- Entscheidungen und deren Begründung

Besonders im Rahmen einer gegebenenfalls notwendigen Potentialanalyse ist die nachvollziehbare Anwendung aller Vorgaben zu beachten. Hier ist besonders auf den Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Abschätzung des Nachfragepotentials für Radschnellwege zu verweisen. Für die notwendige Dokumentation der Nachfragebrechung wird hier auf die Ausführungen zur Dokumentation von Nachfragemodellen in den EVNM-PV 2022 der FGSV verwiesen, welche in vereinfachter Form angewendet werden sollten. Neben der Dokumentation von

- Verfahren
- Eingangsdaten
- Ergebnissen
- Entscheidungen
- Maßnahmen der Qualitätssicherung

ist auch eine anschließende Evaluation von Bedeutung. Hierbei ist eine Kontrolle der Annahmen zur Nutzerakzeptanz durch Zählungen oder Verkehrsbefragungen zielführend. Dies empfiehlt sich auch als kontinuierliche Aufgabe, da Nutzerentwicklungen Aussagen zur Erweiterung von Netzkonzepten zulassen.

FAZIT UND AUSBLICK

In den letzten Jahren erfährt die Förderung des Radverkehrs eine starke Dynamik, was auch die dynamischen Entwicklungen und Ergebnisse im Verlauf des vorliegenden Projekts noch einmal verdeutlicht haben. Dies betrifft sowohl das Fahrradfahren zur Freizeitgestaltung, als auch den Radverkehr als alltägliches Verkehrsmittel, den Radverkehr in städtischen, aber auch verstärkt in ländlichen Gebieten sowie weiter ausdifferenzierte zielgruppengerechte Infrastrukturen.

Die Kommunen und Kreise in der Region Köln/Bonn sind bei der Initiierung von an die Zielgruppe der im Alltag Pendelnden gerichteten Radverkehrsinfrastrukturen weit vorangeschritten. In vielen Kommunen, Kreisen und über interkommunale Verbände und Kooperationen wurden solche Projekte bereits angestoßen, Zielnetze entwickelt, ihre grundsätzliche Machbarkeit untersucht und mögliche Trassenverläufe geprüft. Mit der auf den Fahrradentscheid NRW folgenden Verabschiedung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG) im Jahr 2021 haben diese Bemühungen weiter an Fahrt aufgenommen.

Das im Rahmen des Prozesses „Gesamtperspektive RadPendlerRouten für die Region Köln/Bonn“ entwickelte Netz eignet sich als nachhaltiges geplantes Zielnetz und somit als langfristiger konzeptioneller Handlungsrahmen für zukünftige regionale und überregionale Radverkehrsvernetzung in der Region. Aus diesen aktuellen Entwicklungen resultiert, dass die gute Zusammenarbeit der Akteur*innen in der Region Köln/Bonn und darüber hinaus aktiv weitergehen muss, um ein gemeinsames Netzkonzept für den Radverkehr in die Realisierung zu bringen. Bei der Umsetzung der konzipierten und geplanten Radverkehrsinfrastruktur zeigt sich ein großer Handlungsbedarf. Die Bemühungen in den nächsten Jahren sollten darauf zielen, das konzipierte Netz zu realisieren. Die vorliegende Praxishilfe leistet mit ihren Handlungsempfehlungen dazu Hilfestellungen.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADFC: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub

BMDV: Bundesministerium für Digitales und Verkehr

ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, derzeit gültige Fassung 2010

FaNaG NRW: Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen

FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

H RSV: Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten des FGSV-Verlags, derzeit gültige Fassung 2021

IT. NRW: Landesbetrieb Information und Technik des Landes Nordrhein-Westfalen

MIV: Motorisierter Individualverkehr

RPR: RadPendlerRoute

RSV: Radschnellverbindung

RVR: Radvorrangroute

TABELLENVERZEICHNIS

[1] Grundlegende Standards für RSV und RVR, eigene Darstellung nach H RSV 2021

[2] Planungsphasen für RadPendlerRouten, eigene Darstellung

LITERATURVERZEICHNIS

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA.

[2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2021): Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2021): Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.

[4] Statistisches Landesamt des Landes Nordrhein-Westfalen; Information und Technik Nordrheinwestfalen (o.J.): Pendlererrechnungen der Länder. Abrufbar unter: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/link/statistikTabellen/19321#abreadcrumb>.

[3] Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2022): Siedlungsflächenmonitoring Nordrhein-Westfalen. Ergebnisbericht. Erhebung der Siedlungsflächenreserven 2020.

[4] Zweckverband LandFOLGE Garzweiler (2021): Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier.

[5] Rheinisch-Bergischer Kreis; REGIONALE 2025 Agentur (2022): Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen Land“. Ergebnisbericht.

[6] Rheinisch-Bergischer Kreis (2019): Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“.

[7] Bundesstadt Bonn; Rhein-Sieg-Kreis (2013): Wettbewerbsbeitrag der Region Bonn/Rhein-Sieg zum Planungswettbewerb Radschnellwege des Landes Nordrhein-Westfalen. Regionales Radschnellwegekonzept für die Region Bonn/Rhein-Sieg.

[8] Veloregion (o.J.): Netzkonzept Velorouten Münster. Abrufbar unter:

<https://www.veloregion.de/hintergrund/verkehrsplanung/das-velorouten-konzept/>.

[9] Region Hannover (2017): Alltagsradverkehr in der Region Hannover. Das Vorrangnetz.

[10] Rheinisch-Bergischer Kreis (2019): Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“.

[11] Stadt Aachen (o.J.): Gesamtnetz der Rad-Vorrang-Routen. Abrufbar unter: https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/rad-vorrang-routen/03_Gesamtnetz/01_Gesamtnetz-RVR/index.html.

[12] Stadt Trier; Verbandsgemeinde Konz; Verbandsgemeinde Schweich (2020): Machbarkeitsstudie Pendler-Radroute Konz – Trier – Schweich. Abschlussbericht, Version 2.0.

[13] Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg ADFC (2020): Alternative zum Auto: Neue Radrouten für Pendler vom Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn. Abrufbar unter: <https://kreisverbaende.adfc-nrw.de/kv-bonn/verkehrspolitik/verkehrspolitische-news/newsbeitrag/article/alternative-zum-auto-neue-radrouten-fuer-pendler-v.html>.

BILDNACHWEISE

H RSV 2021: 12

LINDSCHULTE/Philipp Nahr: 51

ADFC/Frank Plößel: 57

SSP Consult/Elisabeth Neumann: Titelbild, 4, 6, 9, 13, 19, 45, 53, 57

Veloregion Münster: 48 unten

Stadt Münster: 48 oben

Region Hannover: 50

Stadt Aachen: 54

Region Köln/Bonn e. V.: 14, 43, 47, 49 oben

Rheinisch-Bergischer Kreis: 49 unten, 52

ZV go.Rheinland/Smilla Dankert: 22

Kartographische Abbildungen, sofern nicht anders angegeben: SSP Consult

IMPRESSUM

Region Köln/Bonn e.V.

Jens Grisar | Franziska Gutzweiler | Christoph Hölzer | Dr. Reimar Molitor | Christian Schlump
 info@agglomerationsprogramm.de

Weitere Informationen unter

www.region-koeln-bonn.de
www.agglomerationsprogramm.de
www.klimawandelstrategie.de

Herausgeber

Region Köln/Bonn e.V.
 Rheingasse 11
 50676 Köln
www.region-koeln-bonn.de

V.i.S.d.P.

Dr. Reimar Molitor
 Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
 Region Köln/Bonn e.V.

Auftragnehmer

SSP Consult
 Beratende Ingenieure GmbH
 LESKANPARK, Haus 33
 Waltherstraße 49–51
 51069 Köln

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Dirk Linder | Elisabeth Neumann, M.A.
www.ssp-consult.de

Dezember 2022

Förderung

Das Projekt wurde mit Mitteln der EU und des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung 2014-2020 (EFRE 2014-2020) gefördert.

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION
 Investition in unsere Zukunft
 Europäischer Fonds
 für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
 Investitionen in Wachstum
 und Beschäftigung

REGION | ZUKUNFT
 K Ö L N | GEMEINSAM
 B O N N | GESTALTEN





EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung