

Mit dem Ausstieg aus der Braunkohleverstromung beginnt für das Rheinische Revier ein umfangreicher Strukturwandel. Radschnellwege und Radvorrangrouten werden wichtige Elemente einer neuen, der Klimaneutralität verpflichteten Infrastruktur.

Das Rheinische Revier umfasst das Gebiet zwischen der ehemaligen Aachener Steinkohleregion und den Braunkohle-Tagebauen Garzweiler, Hambach und Inden. Bis voraussichtlich 2030 soll hier laut Beschluss des Bundestags die Kohleverstromung vollständig heruntergefahren werden. Das bedeutet eine gigantische Transformation, vergleichbar mit der des Ruhrgebiets nach dem Ende des Steinkohlebergbaus.

Dieser Strukturwandel hat bereits begonnen und wird mit Fördermitteln des Bundes unterstützt. Die rechtliche Grundlage dafür bildet das Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) zusammen mit dem Kohleausstiegsgesetz. Der Bund stellt hierfür Finanzmittel in Höhe von 14,8 Mrd. Euro für das Rheinische Revier bereit.

Klimafreundliche Verkehrswege

Neues Gewerbe siedelt sich an, Ausbildungsstätten und Forschungseinrichtungen ziehen Menschen an, die in der Nähe wohnen möchten. Das erfordert neue Verkehrswege, vorzugsweise für die umweltfreundliche Bahn und das Fahrrad. Grevenbroich wird über die „Revierbahn“ an das S-Bahn-Netz angebunden,



Vorrangnetz des Radverkehrsreviers. Grün: Radschnellweg-Potenzial, blau: Radvorrangrouten

Mönchengladbach bekommt mit der S6 eine neue S-Bahn-Verbindung über Jüchen, Grevenbroich und Rommerskirchen mit dem Kölner Raum. Unter dem Namen „Radverkehrsrevier“ wurden bereits die Grundzüge für ein regionsweites Netz an Radschnellwegen und Radvorrangrouten entwickelt.

Radschnellwege und Radvorrangrouten

Grafik: TEMA AG / Rheinisches Radverkehrsrevier

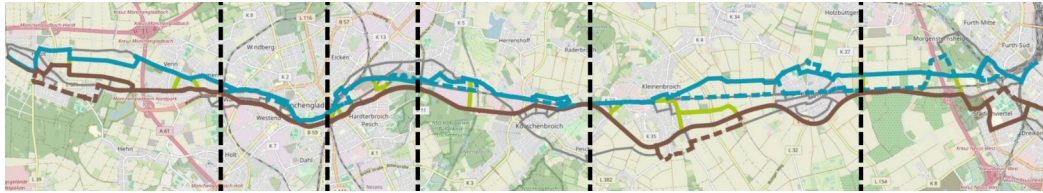
Verkehrsplaner konzipieren integrierte Radwegnetze und bauen diese aus drei hierarchischen Ebenen zusammen: Radschnellwege bilden die oberste Ebene und haben den höchsten Ausbaustandard. Sie sollen Städte miteinander verbinden, schnell und möglichst kreuzungsfrei zu befahren sein und werden gebaut, wenn das Potenzial mehr als 2000 Radfahrende täglich beträgt. Darunter kommen die etwas weniger breiten Radvorrangrouten, auch Radpendler-routen genannt. Sie verbinden ebenfalls Kommunen miteinander und kommen bei einem Potenzial zwischen 500 und 2000 Radfahrenden in Betracht. Die technischen Standards für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten werden im Regelwerk H-RSV beschrieben. Die niedrigste Ebene ist das Basisnetz. Das sind in der Regel intrakommunale Radwege, wie wir sie kennen, gebaut nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).



NRW hat bereits beim Ruhrgebiets-Radschnellweg RS1 Standards für Radschnellverbindungen gesetzt, die in die gängigen Regelwerke Einzug gehalten haben. Bei Planung und Bau gibt es jedoch massive Verzögerungen, weshalb die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ im Jahr 2019 mit mehr als 206000 Unterschriften den Anstoß zu einem parlamentarischen Prozess gab, der im Jahr 2021 zum Beschluss des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG) führte. Dieses verpflichtet das Land unter anderen dazu, einen Landesbedarfsplan für Radschnellverbindungen zu entwickeln. Mit mehrjähriger Verspätung soll dieser im Lauf des Jahres 2026 fertiggestellt werden.

liegt, hat für die operative Entwicklung des Radverkehrsreviers der Zweckverband Landfolge Garzweiler die Federführung übernommen. Landfolge Garzweiler arbeitet dafür mit dem Aachener Planerbüro SVK Kaulen zusammen. In einer ersten Projektphase wurde von 2019 bis 2021 ein Gesamtregionales Radverkehrskonzept Rheinisches Revier erarbeitet und im Jahr darauf von der ZRR und von den Kommunen im Rheinischen Revier beschlossen. Die zweite Projektphase wurde kürzlich abgeschlossen und umfasst fünf Machbarkeitsstudien, davon drei in unserer Region: Neuss- Mönchengladbach, Heinsberg-Mönchengladbach sowie Mönchengladbach-Grevenbroich. Eine 60-seitige Dokumentation (Kasten) zeigt den Status.

Grafik: Machbarkeitsstudie SKV Kaulen



Für die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Mönchengladbach - Neuss wurden Trassenvarianten ermittelt und Nutzen-Kosten-Faktoren berechnet.

Nach aller Erfahrung mit dem RS1 und mit dem RS5, von dem bisher nur zwei kleine Teilstücke in Neuss und in Monheim gebaut wurden, und in Kenntnis der begrenzten Ressourcen bei der zuständigen Behörde Straßen NRW ist mit dem Baubeginn weiterer Radschnellverbindungen aus dem Landesbedarfsplan erst in mehreren Jahren zu rechnen.

Zweckverband Landfolge Garzweiler

Vor diesem Hintergrund bietet der Strukturwandel im Rheinischen Revier mit seinem besonderen Förderbedarf und Zugang zu Fördermitteln aus dem InvKG große Chancen für regionale Infrastrukturprojekte in eigener und regionaler Regie. Das Rheinische Revier erstreckt sich von der Stadt Mönchengladbach über den Rhein-Kreis Neuss und die Kreise Heinsberg, Düren und Euskirchen bis zur Städteregion Aachen. Während die Gesamtkoordination aller Strukturwandelprojekte bei der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR)

Nun läuft die dritte Projektphase an, deren Ziel es ist, bis 2029 „unterschiedliche Maßnahmen für einzelne Streckenabschnitte weiter einer investiven Umsetzung zuzuführen“, wie es in einer Mitteilung der Landfolge Garzweiler heißt. Dabei rückt die Frage nach der Finanzierung in den Blick. Dafür steht den Kommunen eine hohe bundes- und landesseitige Förderung von ca. 95% zur Verfügung, die noch durch Mittel aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz ergänzt werden kann. Die Landfolge Garzweiler berät die Kommunen bei Fördermittelakquise und Antragstellung.

Termine

24.09.2026: Jahreskonferenz in Neuss
05.11.2026: Tourismustag Radverkehrsrevier im Rhein-Erft-Kreis

Links

www.radverkehrsrevier.de/ergebnisse
www.rheinisches-revier.de

Allerdings sind viele Kommunen finanziell klamm und unterliegen der Haushaltssicherung nach § 76 Gemeindeordnung NRW. Das schränkt ihre Handlungsfähigkeit für sogenannte freiwillige Ausgaben weitgehend ein. Manche sehen sich selbst bei 95-prozentiger Förderung aus Strukturwandelmitteln nicht in der Lage, einen Eigenanteil von wenigen Prozent zu leisten und wollen deshalb ihre Beteiligung an interkommunalen Radschnellwegen und Radvorrangrouten absagen. Seit kurzem gibt es jedoch einen Ausweg aus dieser Blockade. Der verbleibende Eigenanteil könnte aus Mitteln des NRW-Pakts für gute Infrastruktur bezahlt werden, da das Verbot der Doppelförderung vom Landtag NRW gerade aufgehoben wurde.

Bauen in kleinen Schritten?

Wenn man sich die schleppende Umsetzung des Radschnellwegs Ruhr mit den zahllosen Hindernissen bei der Neugestaltung des Straßenraums und beim Grunderwerb für den Neubau ansieht, bekommt man einen Eindruck

davon, wie schwierig und mühselig die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur konkret ist. Die Verwaltungen im Revier haben sich nunmehr auf ein pragmatisches Vorgehen bei der Umsetzung des Rheinischen Radverkehrsreviers

geeignet. Die Trassen sollen zunächst in Teilabschnitten und gegebenenfalls auch mit reduziertem Standard gebaut werden. Das passt nicht jedem und manch einer stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit des gesamten Projekts. Natürlich sind unab-

Foto: Heribert Adamsky



Real existierendes Stück Radschnellweg (RS5)

hängig von Landstraßen geführte Trassen angenehmer zu befahren. Außerdem kosten Ampelkreuzungen im Bestand Fahrzeit und damit Potenzial an Nutzer*innen. Bei aller Kritik sollten wir aber das große Ziel, die Verbesserung der Radinfrastruktur immer vor Augen haben. Im einzelnen mögen konkrete Planungen auf Kritik stoßen, das Rheinische Radverkehrsrevier bietet jedoch eine einmalige Gelegenheit, über die Verkehrswende vor Ort ins Gespräch zu kommen und Wege hin zu einer besseren Infrastruktur für Radfahrende aufzubauen.

Frisch und grün
Lecker und Echt
Bio aus Büttgen

Biohof
Familie Hansen
LAMMERTZHOFF

- Frisches Gemüse aus eigenem Bioland-Anbau
- Von der Vorratskammer bis zur Feinkost, alles aus biologischem Anbau
- Lieferung in der Ökokiste oder im Hofmarkt erhältlich
- Familiengeführter Hof in 7. Generation

Bequem zu Ihnen nach Hause
in der Ökokiste oder direkt
im Hofmarkt!



Mehr
Infos



02131 / 757470

Neu Lammertzhof 1,
41564 Koarst