

Fallstudie

Grenzüberschreitende Radwege

Mobilitätsplan 2030

Euregio Rhein – Waal



Euregionaler Mobilitätsplan 2030

Fallstudie Grenzüberschreitende Radwege

Autoren

Michiel Brouwer
Hilde Oudman
Jesse van Hulst

Übersetzungen
Christopher Vogt

Grafikmaterial
Duplo Studio

Status

Definitiv

Datum

Oktober 2022

Das Projekt "Euregionaler Mobilitätsplan ERW) wurde im Rahmen des EU-Programms INTERREG Deutschland-Niederland unterstützt durch:



www.deutschland-niederland.eu



provincie limburg 

Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



 Apeldoorn



**GROENE
METROPOL
REGIO**
ARNHEM
NIJMEGEN



 **IHK** Niederrheinische Industrie-
und Handelskammer
Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg

 **Wirtschaftsförderung
Kreis Kleve GmbH**

Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Inhaltsverzeichnis.....	5
1. Hintergrund.....	6
1.1 Euregio Rhein - Waal.....	6
1.2 Fallstudien Euregionaler Mobilitätsplan 2030.....	7
1.3 Arbeitsmethode.....	7
1.4 Auswahl der Akteure	8
1.5 Relevante Entwicklungen.....	8
1.6 Grenzüberschreitende Routen.....	9
1.7 Zielsetzung.....	9
2 Beschreibung der möglichen Radwegeverbindungen	10
2.1 Übersicht	10
2.2 Politik.....	12
2.3 Relevante Interessengruppen	15
3. Voraussetzungen für Radschnellwege in den Niederlanden und Deutschland....	16
3.1 Infrastruktur für Radfahrer	16
3.2 Entwurfparameter.....	18
3.3 Optische Normen	20
3.4 Überblick über gemeinsame Gestaltungsmerkmale	21
4 Doetinchem – Zevenaar – Emmerich – Doetinchem	22
5 Nijmegen – Kranenburg – Kleve – Emmerich.....	30
6 Land van Cuijk – Gennep – Goch – Xanten – Wesel	36
7 Schlussfolgerungen/Empfehlungen.....	42
Quellenverzeichnis	44
Anlage 1: Anwesende Stakeholder	45

1. Hintergrund

1.1 Euregio Rhein - Waal

Die Euregio Rhein-Waal (ERW) ist ein Verband von 50 niederländischen und deutschen Behörden und Einrichtungen im deutsch-niederländischen Grenzgebiet. Das Hauptziel der Euregio Rhein-Waal ist die Aufwertung und Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft und Gesellschaft. Die Euregio Rhein-Waal bringt Partner zusammen, um gemeinsame Initiativen zu ermöglichen und auf diese Weise Synergieeffekte zu erzeugen.



Abbildung 1: Das Arbeitsgebiet der Euregio Rhein-Waal

1.2 Fallstudien Euregionaler Mobilitätsplan 2030

Am 10. März 2022 verabschiedete der Rat der Euroregion den Euroregionalen Mobilitätsplan 2030. Dieser Mobilitätsplan enthält Analysen zu Politik und Mobilität, stellt Entwicklungen und Trends vor und zeigt vielversprechende Initiativen für grenzüberschreitende Mobilität und Erreichbarkeit auf. Fünf Themen sind vom Euregio-Rat als Fallstudien für eine erste Umsetzung ausgewählt wurden:

- Fallstudie über grenzüberschreitende Radwege;
- Fallstudie über ein grenzüberschreitendes Knotenpunktnetz;
- Fallstudie über grenzüberschreitende Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen;
- Fallstudie über multimodale Umschlagplätze und ein Informations- und Reservierungssystem für Lkw-Parkplätze;
- Vor Studie über grenzüberschreitende Mobilität auf Abruf (Mobility-on-Demand).

Die Ergebnisse zu den untersuchten Fallstudienn wurden in themenbezogenen Berichten zusammengefasst. Es wurde auch auf mögliche Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Themen eingegangen.

Dieser Bericht beinhaltet die Fallstudie zu grenzüberschreitenden Radwegen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf nutzbringende Radverkehrsverbindungen gelegt, da qualitativ hochwertige Verbindungen zur Stärkung aller Aspekte der grenzüberschreitenden Erreichbarkeit beitragen. Als Beispiel hierfür ist die Förderung eines grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes und einer grenzüberschreitenden Wirtschaft aufzuführen.

1.3 Arbeitsmethode

Im Namen der Euregio Rhein-Waal wurden Behörden und Unternehmen eingeladen, an drei themenbezogenen Sitzungen teilzunehmen.

Zweck des ersten Treffens war die Beteiligten miteinander bekannt zu machen und die Ziele der jeweiligen Fallstudien festzulegen. Weiterhin wurden auch mögliche fehlende Beteiligte ermittelt, um ein breiteres Spektrum von Interessengruppen einzubeziehen.

In der zweiten Sitzung präsentierte der Auftragnehmer unterschiedliche themenbezogene Analysen zu relevanten Politik- und Umsetzungsdokumenten.

In gemeinsamen Diskussionsrunden wurden Synergien und erste Schlussfolgerungen erarbeitet.

Im Vorfeld der dritten und letzten Sitzung wurden für jedes Thema mögliche Folgeschritte und koordinierende Parteien ermittelt und auf der Sitzung vorgestellt. Der Entwurf des Abschlussberichts wurde zudem den beteiligten Parteien zur ersten Durchsicht zur Verfügung gestellt. Außerhalb der gemeinsamen Sitzungen fanden projektbegleitend bilaterale Gespräche zwischen unterschiedlichen Beteiligten statt, bei denen es darum handelte, weiterführende Informationen zu erhalten und mögliche Synergien herauszustellen.

1.4 Auswahl der Akteure

Auf den regelmäßigen Sitzungen des Euregio-Rates wurden die Fortschritte der einzelnen Fallstudien regelmäßig vorgestellt. Interessierten Parteien stand es offen, sich für potenziell relevante Fallstudien zu melden. Zudem schlugen die teilnehmenden Parteien weitere mögliche Beteiligte vor, die sich im Laufe des Prozesses der Bearbeitung der verschiedenen Fallstudien angeschlossen haben.

Bei der Zusammensetzung der beteiligten Parteien wurde darauf geachtet, dass die für die einzelnen Themen relevanten Akteure vertreten waren. Dies führte zu einer ausgewogenen Mischung aus niederländischen und deutschen Behörden sowie aus öffentlichen und privaten Parteien. Die eingegangenen Beiträge wurden bei der Berichtserstellung und den begleitenden Empfehlungen berücksichtigt.

1.5 Relevante Entwicklungen

Im Zusammenhang mit dieser Fallstudie sind einige Entwicklungen zu erwähnen:

- Verstärkung der Fahrradinfrastruktur:
Die Verwirklichung eines qualitativ hochwertigen Netzes von Nutzfahrradverbindungen trägt dazu bei, eine nachhaltige Alternative zum Autoverkehr für kurze und mittlere Entfernungen (bis zu 10-30 km) zu bieten. Ein wichtiger Beschleuniger dieses Prozesses ist der zunehmende Verkauf von E-Bikes und Speed-Pedelecs, mit denen längere Strecken schnell und bequem zurückgelegt werden können.
- Infrastruktur für Radfahrer:

Bei der Anpassung der Infrastruktur - insbesondere beim Ausbau der Verbindungen - sollte das Aufkommen schnellerer Fahrräder (z.B. E-Bikes) und anderer Arten von Fahrrädern (z.B. Lastenfahrräder) berücksichtigt werden. Zu beachten sind gestalterische Anforderungen wie Kurvenradius, Beleuchtung, Markierungen, Breite und Belag.

- Innerhalb geschlossener Ortschaften - vor allem in Deutschland - gilt es, ein feinmaschiges Netz von Fahrradverbindungen zu schaffen. In den ländlichen Gebieten beider Länder sollte der Schwerpunkt auf sicheren und attraktiven Verbindungen zwischen den Zentren und Einrichtungen liegen. Der Schwerpunkt der regionalen Behörden liegt hier auf der Schaffung eines übergreifenden Netzes von Radschnellwegen, an das sich die lokalen Behörden anschließen können.

1.6 Grenzüberschreitende Routen

Der Mobilitätsplan hat drei Strecken identifiziert, die ein besonderes Potenzial für die Förderung nachhaltiger Alternativen in Form von Radwegen aufweisen. Dabei handelt es sich um Strecken, die teilweise bereits realisiert wurden, aber noch ausgebaut oder ergänzt werden müssen:

- Doetinchem - Zevenaar - Emmerich;
- Nijmegen - Kranenburg - Kleve;
- Land van Cuijk - Gennep - Goch - Xanten - Wesel.

Eine detaillierte Beschreibung der untersuchten Strecken gibt es in Kapitel 2.

1.7 Zielsetzung

Ziel dieser Fallstudie ist es, für jede Strecke einen Einblick in die folgenden Punkte zu geben:

- Schätzung der grenzüberschreitenden administrativen Unterstützung
- Identifizierung der Rollen und Ziele der hochrangigen Akteure, wobei zwischen den Rollen der regionalen Regierungen und der lokalen Behörden zu unterscheiden ist.
- Angleichung der Bedingungen für Radschnellwege auf beiden Seiten der Grenze
- Hochrangige Streckenerkundung und erste Kostenschätzung
- Ausgangspunkt für eine mögliche Finanzierung

2 Beschreibung der möglichen Radwegeverbindungen

2.1 Übersicht

Im Anschluss an das erste Treffen der Interessengruppen wurden einige Anpassungen an den Routen vorgenommen:

- Die Strecke Doetinchem - Zevenaar - Emmerich ist ebenfalls in der Fallstudie enthalten,
- Auf der Strecke Nijmegen - Kranenburg - Kleve wird auch die weitere Verbindung in Richtung Emmerich untersucht. Hier kann eine Verbindung mit der Strecke Doetinchem - Zevenaar - Emmerich hergestellt werden,
- Im Falle der Strecke Gennep – Goch – Xanten – Wesel besteht der Wunsch, Gemeinde Land van Cuijk miteinzubeziehen.

Die endgültigen Routen im Rahmen dieser Fallstudie lauten daher wie folgt:

- Doetinchem – Zevenaar – Emmerich – Doetinchem:
Diese grenzüberschreitende Verbindung bietet eine nachhaltige Mobilitätsalternative und entlastet das regionale Straßennetz rund um die A12 und A3.
- Emmerich - Kleve - Kranenburg – Nijmegen:
Diese grenzüberschreitende Ost-West-Verbindung bietet eine nachhaltige Alternative für den Autoverkehr über die N325/B9 und verbindet Nijmegen mit dem Rijn-Waalpad (F325) in Richtung Arnheim. Teilabschnitte dieser Verbindung gibt es bereits in Deutschland und den Niederlanden. Ein integrierter Korridoransatz für diese Verbindung ist jedoch wünschenswert. Der niederländische Teil dieses Korridors sollte zu einem vollwertigen Radschnellweg ausgebaut werden. Zwei mögliche Varianten werden diskutiert: eine Strecke von der Universität Nimwegen über die Biesseltsebaan zur Europa-Radbahn bei Groesbeek und eine Strecke parallel zur N325 vom Trajanusplein über Beek und Wyler nach Kranenburg, wo die Strecke an die Europa-Radbahn anschließt.
- Land von Cuijk - Gennep - Goch - Xanten – Wesel:
Grenzüberschreitende Ost-West-Verbindung entlang einer ehemaligen Eisenbahnlinie. In Wesel erfolgt ein Anschluss an die Verbindung zur Metropolregion Rhein - Ruhr an. Diese Verbindung wird zum Teil bereits unter den Namen "Deutsche Linie" oder "Boxteler Bahn" realisiert.

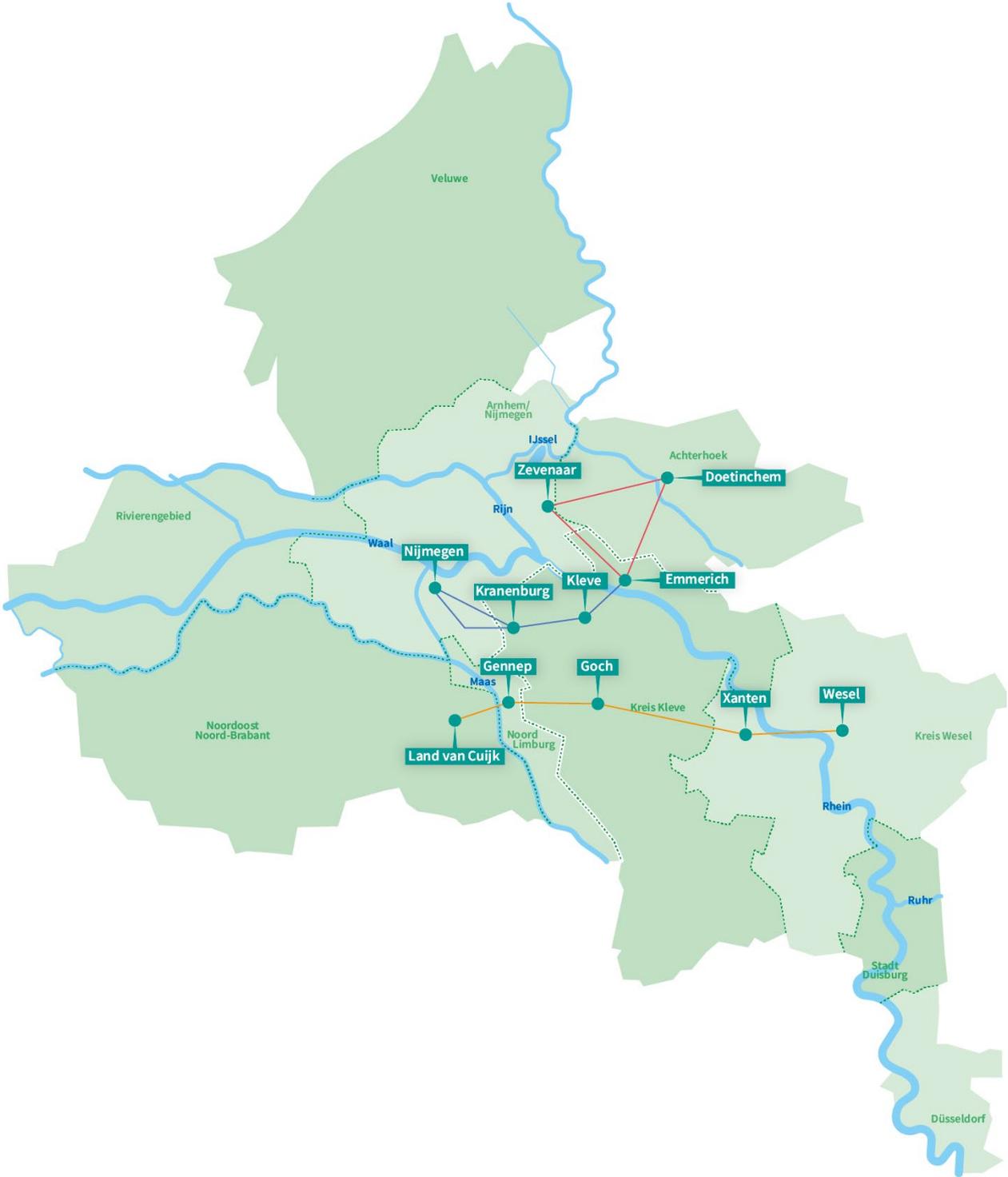


Abbildung 2: Die untersuchten Fahrradrouten.

2.2 Politik

In den Niederlanden und in Deutschland gibt es sowohl auf nationaler als auch auf regionaler Ebene verschiedene Grundsatzdokumente, Leitbilder und Umsetzungspläne für die Fahrradpolitik. In diesem Abschnitt werden die wichtigsten politischen Rahmenbedingungen beschrieben, die die Schaffung von (grenzüberschreitenden) Fahrradverbindungen auf beiden Seiten der Grenze beeinflussen.

National

In den vorliegenden Visionsdokumenten und Entwicklungsplänen fällt auf, dass beide Länder ihre Pläne von einem unterschiedlichen Ausgangsniveau aus gestalten.

Vor kurzem wurde in Deutschland der Nationale Radverkehrsplan 3.0 verabschiedet. (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022). Dieser Plan enthält eine Reihe von Hauptzielen, die sich vor allem auf die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Nutzung der Möglichkeiten des Fahrrads für den Pendelverkehr und die Möglichkeiten der "Last-Mile"-Logistik konzentrieren. Ziel ist es, die Zahl der Fahrradfahrten zu verdoppeln. All dies soll Deutschland zu einem echten Fahrradland machen, in dem auch der Radtourismus eine große Rolle spielt. Damit scheint Deutschland die gleiche Rolle für den Radverkehr anzustreben, wie sie in den Niederlanden schon seit vielen Jahren besteht. Der Radverkehrsplan ist vor allem als übergeordnetes Visionsdokument zu sehen: In der Praxis ist der Bau von Radwegen auf lokaler Ebene nach wie vor Aufgabe der (Land-)Kreise und Gemeinden. Auf Bundesebene werden die Rahmenbedingungen geschaffen und die Verantwortung für den Bau einer durchgängigen Fahrradinfrastruktur übernommen.

Die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel untermauern die hohen Ambitionen Deutschlands. Im Klimaschutzprogramm 2030 werden in den kommenden Jahren 900 Millionen Euro für den Radverkehr zur Verfügung gestellt. Dies kommt zu den bereits zugesagten Mitteln in Höhe von rund 560 Millionen Euro hinzu. (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2021). Über das Sonderprogramm Stadt und Land werden 657 Millionen Euro für die lokale Verbesserung des Radverkehrs zur Verfügung gestellt, wobei auch die Verkehrssicherheit eine große Rolle spielt. Schließlich werden im Rahmen der "Nationalen Klimaschutzinitiative" (NKI) auch Mittel zur Förderung der lokalen

nachhaltigen Mobilität zur Verfügung gestellt, wobei Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsflusses bezuschusst werden. (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, 2021).

Während Deutschland den Ehrgeiz hat, ein Fahrradland zu werden, bauen die niederländischen Politikdokumente auf der aktuellen Ausgangssituation auf, in der die Fahrradinfrastruktur bereits eine hohe Qualität aufweist. Diese Ambitionen wurden in der Nationalen Bewertung der Zukunft des Fahrrads 2022 - 2025 niedergelegt. Ziel dieses Dokuments war es einerseits zu zeigen, was erreicht werden kann, wenn weitere Investitionen in die Fahrradmodalität getätigt werden, und andererseits konkret zu ermitteln, in was investiert werden muss. Um diesen so genannten "Bicycle Scale Leap" zu realisieren, wurde ein Ansatz definiert, der aus drei Säulen besteht (Tour de Force, 2022):

- Stärkung der Fahrradnetze;
- Verbesserung der Parkmöglichkeiten;
- Förderung der Nutzung von Fahrrädern.

Um dies zu erreichen, hat die nationale Regierung 370 Millionen Euro für Infrastrukturprojekte im Rahmen des MIRT vorgesehen, bei denen der Radverkehr eine Rolle spielt. Darüber hinaus wird der Infrastrukturfonds ab dem 1. Juli 2021 in Mobilitätsfonds umbenannt. Dieser Gesetzentwurf erweitert den Anwendungsbereich des Fonds und ermöglicht eine Konzentration auf Mobilitätsengpässe im weitesten Sinne, wodurch die finanziellen Möglichkeiten für Fahrradprojekte erhöht werden. Schließlich wurden im Koalitionsvertrag 100 Mio. Euro zur Förderung des Radverkehrs im Berufsverkehr bereitgestellt, u.a. für den Bau von Radschnellwegen und Fahrradabstellanlagen. Im Rahmen des Klimaabkommens werden zusätzlich 75 Millionen Euro für die Realisierung von mehr Fahrradabstellanlagen bereitgestellt. (Zentralregierung, sd). Für die weitere Entwicklung eines nationalen Radwegenetzes sind 6 Millionen Euro pro Jahr vorgesehen.

Regional

In Nordrhein-Westfalen ist am 1. Januar 2022 der "Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz" (FaNaG NRW) in Kraft getreten. Durch diese Verordnung bzw. das daraus resultierenden Förderprogramm Nahmobilität werden Mittel für Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs zur Verfügung gestellt. Hierzu zählt beispielsweise die Realisierung eines übergreifenden Radwegenetzes. Weitere Schwerpunkte sind die Realisierung eines feinmaschigen Radwegenetzes,

gute Verbindungen zu anderen Verkehrsmitteln, die Gleichwertigkeit des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. (Land NRW, 2021). Damit ist NRW das erste Bundesland, das ein solches Gesetz zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs verabschiedet hat. Um diese ehrgeizigen Pläne zu verwirklichen, wurde das Budget für zu Fußgänger und Radfahrende bis 2022 auf 102 Millionen Euro fast verdoppelt. Aus dem bundesweiten Sonderprogramm Stadt und Land werden zusätzlich 100 Millionen Euro für den Bau von Radverkehrsanlagen in NRW zur Verfügung gestellt.

Auf niederländischer Seite sind die Pläne der Provinzen vor allem auf regionaler Ebene von Bedeutung. Die Provincie Gelderland beispielsweise hat Zuschüsse für Fahrradverbindungen bereitgestellt, die Teil des Hauptradwegenetzes in der Provinz sind. Ob eine Fahrradverbindung für diese Förderung in Frage kommt, hängt von der Art des Radweges und dem entsprechenden prognostizierten Verkehrsaufkommen ab. (Royal Haskoning DHV, 2017). Auch für kleine sowie große Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende gibt es Zuschüsse. Diese Subventionen basieren auf der zugrunde liegenden 'Vision für ein barrierefreies Gelderland'. In diesem Visionsdokument wird eine klare Rolle für das Fahrrad formuliert: durch die Verwirklichung eines kohärenten Netzes soll das Radfahren attraktiver und insbesondere auf kurzen Strecken gefördert werden. Auf diese Weise soll das Fahrrad auf kurzen Strecken (bis zu 15 km) mit dem Auto konkurrenzfähig werden. Das Fahrrad spielt daher eine entscheidende Rolle für den Erfolg von Mobilitätsknotenpunkten und multimodalen Verkehrsmitteln (Provinz Gelderland, 2020).

Provincie Noord-Brabant arbeitet mit ihren Gemeinden im Rahmen der Kooperationsagenda "Scaling up Bicycle" zusammen, um dem Fahrrad einen vollwertigen Platz in der lokalen und regionalen Mobilitätspolitik zu verschaffen. Die Provinz setzt sich für die Optimierung des Fahrradnetzes, die Verbesserung der Sicherheit und die Optimierung des Fahrrads in der Mobilitätskette ein. (Brabantstad, 2019). Von 2018 bis 2024 werden insgesamt 61 Millionen Euro für den Bau oder die Optimierung von Radwegen im Rahmen des Radschnellwegenetzes Noord-Brabant zur Verfügung gestellt.

In Provincie Limburg zielt der Mobilitätsplan Limburg darauf ab, die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen und das Fahrradnetz in Limburg insgesamt qualitativ zu stärken. Dabei spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle. Durch die Optimierung der Fahrradinfrastruktur können bereits vorhandene Einrichtungen,

wie beispielsweise Bahnhöfe, besser genutzt werden. Der Mobilitätsplan zielt darauf ab, dem Fahrrad im Verkehrsmittelmix eine größere Rolle zukommen zu lassen. (Provinz Limburg, 2018). Für den politischen Rahmen 'Focus on Bicycles' werden Durchführbarkeitsstudien zu neuen Versorgungsanschlüssen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Förderung der Nutzung von Fahrrädern im Berufsverkehr und zur Erreichbarkeit von wirtschaftlichen Spitzenstandorten mit dem Fahrrad durchgeführt. (Provinz Limburg, 2019). Für den Zeitraum 2019 - 2023 wurde ein Budget von fast 2 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, wobei die Provinz bis zu 50 % zu den Projekten der Gemeinden beiträgt.

2.3 Relevante Interessengruppen

An der Verwirklichung dieses Anwendungsfalls war eine Vielzahl von Akteuren beteiligt. Zunächst werden alle Gemeinden, in denen Strecken bereits bestehen oder geplant sind, einbezogen. Darüber hinaus sind die regionalen Behörden aufgrund ihrer koordinierenden Funktion beteiligt.

Schließlich sind auch andere Interessengruppen, wie der ADFC, beteiligt. Nach diesem ersten Versuch werden diese Parteien weiterhin proaktiv an der Realisierung der diskutierten grenzüberschreitenden Radverbindungen arbeiten.

3. Voraussetzungen für Radschnellwege in den Niederlanden und Deutschland

Die Treffen mit den Interessenvertretenden zeigen deutlich, dass die Voraussetzungen für die Radverkehrsinfrastruktur auf beiden Seiten der Grenze unterschiedlich sind, und dass die verschiedenen Interessenvertretenden an ihnen festhalten wollen.

Es besteht jedoch der klare Wunsch, den grenzüberschreitenden Verbindungen ein einheitliches Erscheinungsbild zu geben. Daher wurde beschlossen, die Prüfung von Ähnlichkeiten innerhalb der Verkehrsrichtlinien und -normen in diesen Anwendungsfall aufzunehmen.

Neben der Verkehrsgestaltung werden weitere Gestaltungsmerkmale untersucht, mit denen eine Vereinheitlichung angestrebt werden kann. Eine Vereinheitlichung kann zum Beispiel durch die Verknüpfung einer bestimmten Identität, eines Namens oder von Symbolen mit der Route und durch deren Einbindung und Ausstrahlung im Rahmen der geltenden Leitlinien erfolgen.

3.1 Infrastruktur für Radfahrer

Nach den Entwurfstypen des niederländischen "Ontwerpprincipes Fiets" lassen sich fünf Abstufungen der Radverkehrsinfrastruktur definieren, die teilweise den Entwurfstypen in Deutschland entsprechen. Nachstehend sind die niederländischen Begriffe mit der deutschen Terminologie verknüpft.

1. Snelle fietsroute (Snelfietspad) - Radschnellweg

Ziel dieses Radwegetyps ist es, eine schnelle, sichere und komfortable Radverbindung zu realisieren. Die Streckenführung, die Anwendung komplexer Lösungen (wie Brücken und Tunnel) und der Vorrang an Kreuzungen führen zu kurzen Fahrzeiten. Das macht Radschnellwege nicht nur für den Freizeitverkehr attraktiv, sondern auch zu einer Alternative für Pendelnde.

Radschnellwege, auch als durchgehende Radwege oder Radschnellstraßen bezeichnet, eignen sich hervorragend für Pendelnde über mittlere Entfernungen (bis zu 30 Kilometer). Dies erfordert jedoch eine klare räumliche Integration und Verkehrssicherheit sowohl für schnelle Radfahrende als auch für langsamere Verkehrsteilnehmende.

2. Solitair fietspad – Separater Radweg

Getrennte Radwege sind separate Radwege, die einer eigenen Route folgen und nicht an Straßen für den motorisierten Verkehr liegen. In städtischen Gebieten sind sie in der Regel kurz und verbinden Stadtteile miteinander. In ländlichen Gebieten werden häufig einzelne Radwege für den Freizeitverkehr gebaut. Lösungen wie Brücken und Tunnel werden häufig verwendet, um eine direktere Verbindung zu schaffen. In den meisten Fällen sind sie in 2 Richtungen gerichtet.

3. Vrijliggend fietspad – Separater Radweg

Nach der niederländischen Definition verläuft der separate Radweg immer parallel zu einer Straße, wobei der Radverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit deutlich vom motorisierten Verkehr getrennt geführt wird.

Im Gegensatz zu einem solitären Radweg kann ein separater Radweg als Einbahnstraße oder als Zweirichtungsstraße genutzt werden. Die deutschen Normen unterscheiden nicht zwischen solitären und separaten Radwege.

4. Fietsstraat – Fahrradstraße

Die Fahrradstraße wird sowohl vom Radverkehr als auch vom motorisierten Verkehr genutzt, wobei in den Niederlanden ein Verhältnis von 0,5:1 bis 1:1 zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr empfohlen wird.

In Deutschland gilt für alle Verkehrsteilnehmende eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In den Niederlanden gilt häufig ein Tempolimit von 30 km/h. Es gibt jedoch auch Fahrradstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften (mit einem Tempolimit von 60 km/h).

In den Niederlanden hat die Fahrradstraße keinen rechtlichen Status. Sie ist im Grunde nichts anderes als eine rot eingefärbte, gemischt genutzte Zufahrtsstraße, auf der der motorisierte Verkehr zu Gast ist. In Deutschland gilt eine Mindestbreite von 4 Metern und eine Vorzugsbreite von 4,60 Metern.

5. Fietsstrook - Fahrradschutzstreifen

Ein Radweg trennt den Teil der Straße, der für Radfahrende bestimmt ist, vom Rest der Straße, aber es gibt keine physische Trennung. Die Unterscheidung erfolgt durch einen Farbunterschied im Straßenbelag oder eine (Strich-)Markierung. Der Schutzstreifen bewirkt eine optische Verengung der Fahrbahn, die Autofahrende

dazu veranlasst, ihre Geschwindigkeit anzupassen. Nach deutschen Maßstäben handelt es sich nicht um einen Radweg.

3.2 Entwurfparameter

In den folgenden Abschnitten werden nationale und regionale Merkmale zu einem gemeinsamen, grenzüberschreitenden Mindeststandard zusammengefasst. Dabei wird dem Wunsch der Beteiligten Rechnung getragen, sich so weit wie möglich an ihre eigenen nationalen Normen zu halten.

Das Dokument "Leitfaden_Radschnellverbindungen (RSV) in NRW" (Nordrhein-Westfalen, 2019) gibt einen Überblick über die relevanten Qualitätsstandards für Radschnellwege in NRW. Im Folgenden werden einige relevante Arten von Fahrradverbindungen erörtert.

Nach dem Leitfaden soll ein Radschnellweg bei Zweirichtungsverkehr mindestens 4 Meter breit sein, mit einer durchgehenden Begleitlinie auf beiden Seiten markiert und mit einer deutlichen Trennung zum Gehweg versehen werden. Dabei kann es sich um eine Trennung durch eine Bodenmarkierung oder um eine physische Trennung, in Form von Pflanzen oder einer Erhebung, handeln.



Abbildung 3: Schematische Darstellung der RSV (NRW, 2019).

Für einen solitären (oder freistehenden) Einrichtungradweg, wie unten dargestellt, ist eine Mindestbreite von 3 Metern wünschenswert. Es sollte eine klare räumliche Trennung vom motorisierten Verkehr erfolgen.



Abbildung 4: RSV-Kennwerte für solitäre Radwege (NRW, 2019).

Im Gegensatz zu Deutschland haben die Niederlande keine einheitlichen und verbindlichen Entwicklungsstandards für die Radverkehrsinfrastruktur festgelegt. Die Entwurfsparameter werden projektspezifisch festgelegt und basieren in der Regel auf Richtlinien aus CROW-Veröffentlichungen. Wichtigstes gemeinsames Merkmal ist die Fahrbahnbreite von mindestens 3 Metern bei einseitigen Radschnellwegen und mindestens 4 Metern bei neu gebauten Zweirichtungsrad-schnellwegen. Radwege in beiden Richtungen sollten ebenfalls mit weißen Achsmarkierungen versehen werden.

3.3 Optische Normen

Ein eindeutiges und einheitliches Erscheinungsbild der Strecken spiegelt sich nicht nur in der Verkehrsgestaltung, sondern auch in den optischen Standards.

In einem ersten Schritt kann neben der üblichen nationalen Beschilderung eine einheitliche Beschilderung entlang der gesamten Radverkehrsverbindung angebracht werden. Zu den Möglichkeiten gehören das Aufstellen von Informationssteinen oder Pollern entlang der Strecke, das Aufbringen Asphaltmarkierungen zusätzlich zur Beschilderung und das Anbringen eines einheitlichen Logos auf Beschilderung, Pollern und Straßenbelag. Dies stärkt die Identität, Erkennbarkeit und Einheitlichkeit der Route, ohne von den nationalen und regionalen Richtlinien und Standards abzuweichen.

Eine ausschließliche, streckenspezifische und grenzüberschreitende Beschilderung ist nicht ohne weiteres möglich, da auf beiden Seiten der Grenze umfangreiche Vorgaben und Normen erfüllt werden müssen. Daher wird eine zusätzliche streckenspezifische Beschilderung für die Haupttrouten der drei Radwege empfohlen. Ein Piktogramm oder Logo auf der Fahrbahn (wie in Abbildung 5 dargestellt) verdeutlicht die Einheitlichkeit und wird bereits auf beiden Seiten der Grenze auf Radwegen verwendet. In einem nächsten Schritt wird empfohlen, ein einheitliches Logo zu entwickeln, das im Idealfall die Solidarität aller Gemeinden entlang der Strecke zum Ausdruck bringt. Das Logo kann grenzüberschreitend entwickelt und auch in Marketing- und Kommunikationsplänen verwendet werden.



Abbildung 5: Beispiele für die Beschilderung: Doorfietsroute in Groningen, Radschnellweg RS 1 bei Mülheim a.d. Ruhr und Radschnellweg F35 bei Enschede).

3.4 Überblick über gemeinsame Gestaltungsmerkmale

Die entsprechenden Gestaltungsmerkmale für Radschnellwege in den Niederlanden und in Deutschland lauten wie folgt:

- Ein Radschnellweg mit Einrichtungsverkehr ist mindestens 3 Meter breit, mit Zweirichtungsverkehr mindestens 4 Meter breit.
- Es muss eine ebene Asphaltfläche vorhanden sein. Die Farbe dieses Asphalts ist in den Niederlanden rot und in Deutschland grün. Auf deutscher Seite ist dies keine Verpflichtung, sondern eine Bevorzugung der Betonung des Radweges, insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen.
- Achsmarkierungen werden verwendet auf Radschnellwegen mit Zweirichtungsverkehr.
- Radfahrende haben (soweit möglich) an Kreuzungen Vorrang.
- Die Erkennbarkeit der Radschnellwege kann durch die Anwendung der folgenden Maßnahmen verbessert werden:
 - Einheitliche Beschilderung,
 - Informationssteine oder -poller,
 - Piktogramme auf dem Straßenbelag,
 - Ein grenzüberschreitendes Logo (auch zu Kommunikations- und Kennzeichnungszwecken).

4 Doetinchem – Zevenaar – Emmerich – Doetinchem

Die Strecke Doetinchem - Zevenaar - Emmerich stellt eine grenzüberschreitende Verbindung dar und bietet eine nachhaltige Alternative zum Autoverkehr über die A12/A3. Dieser Abschnitt besteht aus drei verschiedenen Unterabschnitten, die zusammen eine dreieckige Verbindung bilden:

- Doetinchem – Emmerich,
- Emmerich – Zevenaar,
- Zevenaar - Doetinchem.

Für die einzelnen Unterabschnitte sind folgende Strecken vorgesehen:

- Doetinchem – Emmerich:
Die Verbindung Doetinchem - Emmerich folgt dem heutigen Radweg von Doetinchem nach 's-Heerenberg. Die Route verläuft in südlicher Richtung auf dem Bedrijvenweg und dem Braamtseweg, bis sie am Kreisverkehr von Wijnbergen auf die N316 trifft und parallel zu ihr verläuft. Am Kreisverkehr mit dem Zeddamsseweg führt die Route durch das Zentrum von Zeddam (alter Doetinchemseweg - Oude Tramweg - Mengelenbergseweg) zum Zentrum von 's-Heerenberg. Hier folgt die Route dem Oude Doetinchemseweg, der in die Molenpoortstraat übergeht. Hier muss links abgebogen werden, um über die Klinkerstraat und den Emmerichseweg nach Emmerich zu gelangen. Kurz hinter der Grenze geht der Emmerichseweg in die B220/'s-Heerenberger Straße über, wo ein separater Radweg neben der Straße verläuft. Hier, am Nollenburger Weg, kann entweder in Richtung Zentrum abgebogen oder auf der Hauptstraße in Richtung Rheinbrücke weitergefahren werden.
- Emmerich – Zevenaar:
Es gibt noch keine konkreten (politischen) Pläne für den Teilabschnitt Emmerich - Zevenaar. Die sinnvollste Route führt von Emmerich über die B8 durch Elten und die N336 durch Babberich und Zevenaar.
- Zevenaar – Doetinchem:
Auch die Verbindung zwischen Zevenaar und Doetinchem ist noch nicht konkret festgelegt. Die Trasse entlang der Bahnlinie über Didam und Wehl wie bereits zu einem früheren Zeitpunkt von Gemeinde Zevenaar, Gemeinde Montferland und Gemeinde Doetinchem erörtert, erwies sich damals jedoch als nicht realisierbar. Eine andere Möglichkeit wird die Route über den Liemersweg (N813) von Doetinchem und Overwehl in Richtung Didam über das Gewerbegebiet Hengelder erfolgen.

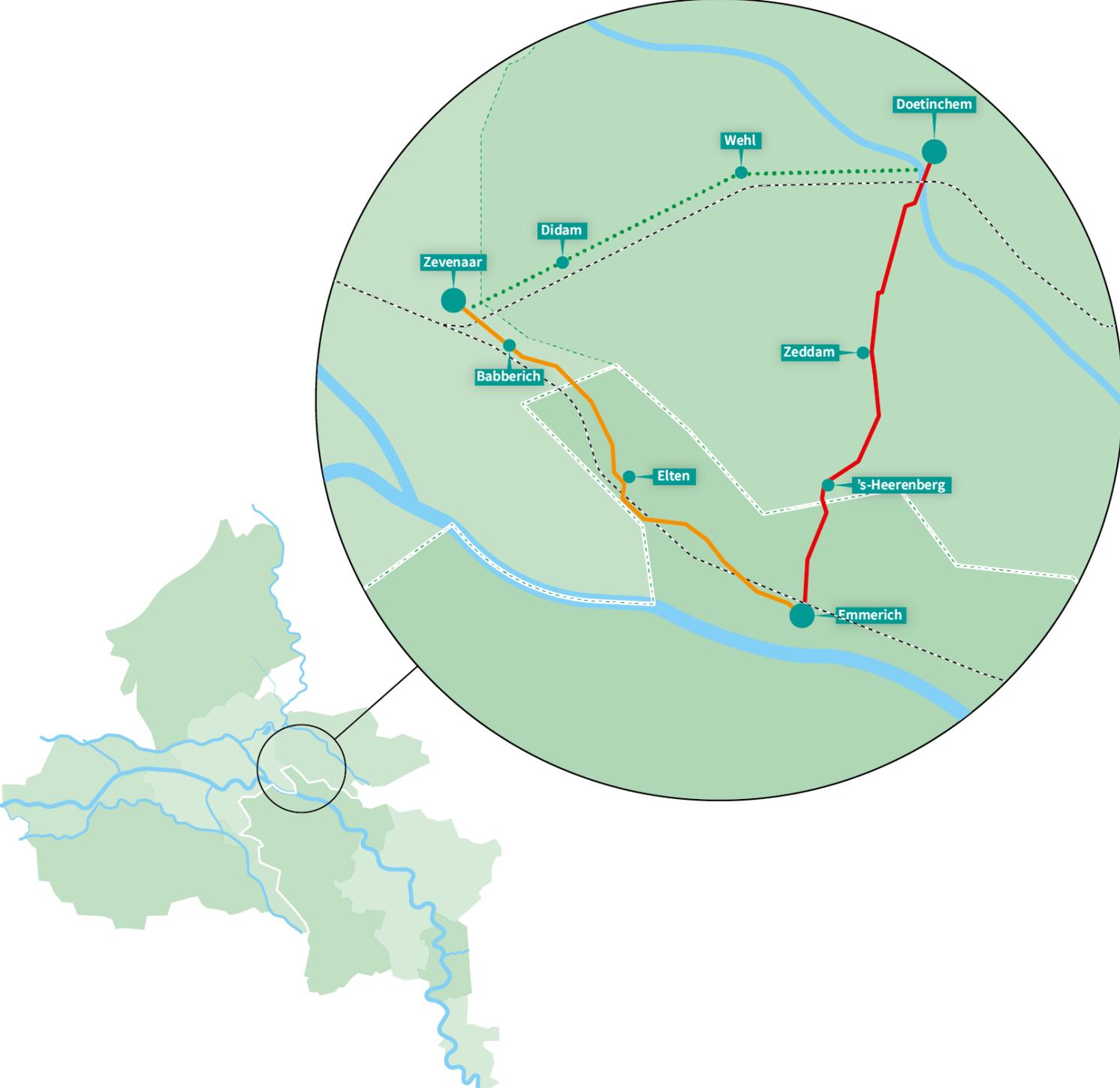


Abbildung 6: Doetinchem - Zevenaar - Emmerich

4.1 Analyse der aktuellen Situation

Lokale Politik

Um zu ermitteln wie die Verwirklichung dieser Fahrradverbindungen zu den Zielen der lokalen Politik passt ist eine Analyse der lokalen Politik durchgeführt. Diese Analyse gibt Aufschluss über die Beteiligung der verschiedenen Akteure.

In allen untersuchten politischen Dokumenten liegt der Schwerpunkt eindeutig auf dem Radverkehr. Während sich die niederländischen Dokumente auf die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur konzentrieren, konzentrieren sich die deutschen Dokumente auf die Radverkehrsinfrastruktur, die noch gebaut werden kann. Dies spiegelt den Entwicklungsstand beider Länder wider.

Während in den Niederlanden das Radverkehrsnetz bereits vorhanden ist, und der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Qualität liegt, werden in Deutschland Anstrengungen unternommen, ein Radverkehrsnetz zu realisieren. In der Mobilitätsvision Doetinchem (2016 - 2026) wird beispielsweise viel Wert darauf gelegt, die Qualität der Fahrradinfrastruktur zu erhöhen, unter anderem durch die Optimierung bestehender Verbindungen innerhalb der Stadt und die Bereitstellung zusätzlicher Qualität auf Durchgangsverkehrsstrecken. Dies betrifft jedoch nur die Verbindungen innerhalb der Stadt und die Verbindungen zu den regionalen Radrouten, nicht aber die mögliche Realisierung weiterer regionaler Radrouten.

Es ist bemerkenswert, dass in den deutschen Strategiepapieren die Orte genauer benannt werden, an denen Maßnahmen möglich sind. Im Klimaschutzkonzept der Stadt Emmerich (2020) werden die Verbindungen Kleve - Emmerich und Emmerich - Doetinchem - Zevenaar auf der Grundlage der zuvor durchgeführten Machbarkeitsstudie als mögliche "Premiumrouten" mit hoher Priorität genannt. Für die identifizierten Strecken werden nach Priorität geordnete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Radfahrkomforts vorgeschlagen.

Die letztgenannte Route ist auch im kommunalen Verkehrsplan der Gemeinde Zevenaar enthalten, in dem ebenfalls mehrere Ziele für den Radverkehr festgelegt sind. Eines davon ist die Fertigstellung aller Schul- und Durchgangsverbindungen, einschließlich der Verbindung Zevenaar-Elten. Im Rahmen dieser Studie kann diese Verbindung ein erstes Glied auf der Strecke Zevenaar - Emmerich bilden.

In der "Vision 2030" der Regio Achterhoek ist die Barrierefreiheit ein wichtiges Thema. Sie basiert auf den vier Säulen: zuverlässig, robust, nachhaltig und intelligent. Eine weitere Ausarbeitung in Form von Aktionspunkten oder einer Umsetzungsagenda ist nicht bekannt.

Der Kreis Kleve hat in seinen Plänen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes eine Alternativroute für den Abschnitt Kleve - Emmerich vorgesehen. Mit dem Bau dieser Verbindung wird die Europa Radbahn (Nijmegen - Kleve) an das Radverkehrsnetz von Emmerich angeschlossen, einschließlich der geplanten Verbindung nach Doetinchem/Zevenaar. Die Verwirklichung dieser fehlenden Verbindung ist aufgrund der Streckenführung über bestehende Straßen machbar und praktikabel.

Andere

Im Jahr 2017 gab Gemeinde Montferland eine Studie über Radschnellwege in Auftrag, darunter die Verbindungen Doetinchem - Didam - Zevenaar und Doetinchem - 's-Heerenberg - Emmerich. Für beide Strecken wurde eine Streckenstudie durchgeführt, wobei die Variante Doetinchem-Emmerich über den Wijnbergseweg am ehesten angesehen wurde.

Infrastruktur

Auf der Grundlage der gesammelten Informationen und Eingaben lässt sich ein Bild der aktuellen Infrastruktur und der noch fehlenden oder verbesserungsbedürftigen Infrastruktur zeichnen. Dies wird in den einzelnen Unterabschnitten analysiert.

Allgemeine Punkte von Interesse:

- Optimierung von Kreuzungen (innerhalb und außerhalb der Stadtgrenzen), Radwegen (vor allem in Bezug auf die Breite) und Vorrangsituationen gemäß den Voraussetzungen in Kapitel 3.
- Aufmerksamkeit für korrekte und sichtbare Beschilderung.

Doetinchem - Emmerich:

- Von Doetinchem bis zum Zentrum von 's-Heerenberg wurde eine durchgehende Fahrradrouten realisiert:
 - Nach dem Bahnübergang in Doetinchem ist der Asphalt von schlechter Qualität und es gibt Abschnitte mit losen Pflastern.

- Das Klinkerprofil in Zeddum suggeriert fälschlicherweise eine Fahrradspur. Dies erweckt den Eindruck eines 30-cm-Fahrstreifens für Radfahrende, obwohl Radfahrende auf die Fahrbahn gehören.
- An der Kreuzung Drieheuvelenweg / Zeddumseweg sind Optimierungen erwünscht. Hier fahren Radfahrende von Norden nach Süden ohne sichere Überführung auf die Straße. Gleichzeitig ist die Querung von Süden nach Norden unübersichtlich.
- Innerhalb des Ortskerns von 's-Heerenberg ist die Infrastruktur von angemessener Qualität. Es gibt jedoch eine Reihe interessanter Punkte in Bezug auf Radfahrkomfort, Verkehrssicherheit und Beschilderung. Unter anderem sollte auf Folgendes geachtet werden:
 - Die Verkehrssicherheit der Kreuzung Molenpoortstraat - Zeddumseweg im Zentrum,
 - Die Sichtbarkeit von speziellen Fahrradschildern an der Ausfahrt zur Klinkerstraat,
 - potenzielle Konfliktpunkte mit dem übrigen Rad- und Autoverkehr im Zentrum von 's-Heerenberg,
 - der Straßenbelag in der Mitte ist mit Klinkern gepflastert.
- Von 's-Heerenberg bis Emmerich verläuft die Route auf einem frei befahrbaren Radweg. Dieser Weg ist von guter Qualität und angenehm zu befahren, aber hauptsächlich für Freizeitradelnde vorgesehen. Die Beschilderung, die Breite der Radwege und die Vorfahrtssituation müssen beachtet werden. Insbesondere die Kreuzung mit der B220 und die Einmündung der Auffahrt zur A3 ist eine wichtige Kreuzung, die analysiert werden muss.

Emmerich - Zevenaar:

- Es wurde noch keine Route für diese Verbindung festgelegt.
- Die sinnvollste Route führt über die B8 auf der deutschen Seite und die N335 auf der niederländischen Seite.
- Auf deutscher Seite gibt es bereits einen frei fließenden Zweirichtungsradweg, der jedoch noch optimiert werden muss, um den in Kapitel 3 dargestellten Merkmalen zu entsprechen.
- Auf niederländischer Seite besteht die Strecke von der Grenze bis zum Zentrum von Babberich aus Fahrradwegen entlang der N335.
- Von Babberich bis Zevenaar wurde bereits ein Radweg mit getrennten Einbahnstraßen realisiert, dessen Breite jedoch nicht optimal ist.

Zevenaar - Doetinchem:

- Zwischen Zevenaar und Doetinchem gibt es zwar genügend Fahrradwege, aber es fehlt eine durchgehende Fahrradverbindung.
- Die Verbindung entlang der Bahnlinie wurde als "Potenzielle Fahrradroute" in das Gelderland Main Cycle Network aufgenommen, was sich jedoch als nicht realisierbar erwies. Eine weitere Möglichkeit ist die Route über den Liemersweg (N813)

4.2 Empfehlungen

Doetinchem - Emmerich:

- Die politischen Pläne der Gemeinde Doetinchem und Stadt Emmerich zeigen, dass die Verwaltung die Verwirklichung der Route unterstützt:
 - Der noch zu realisierende Abschnitt ist 's-Heerenberg - Emmerich. Der größte Teil dieses Abschnitts liegt auf deutscher Seite, sodass ein Anspruch auf Mittel aus NRW geltend gemacht werden könnte. Stadt Emmerich oder Kreis Kleve sind logische Initiatoren.
 - Für die Optimierung der Strecke auf niederländischer Seite sind die lokalen Straßenbehörden die logischen Initiatoren, wobei sie auf die Subventionen der Provinz zurückgreifen können.

Emmerich - Zevenaar:

- Eine Verbesserung der direkten Radverkehrsverbindung zwischen Emmerich und Zevenaar oder die Realisierung einer neuen, direkteren Verbindung ist in den Strategiepapieren nicht vorgesehen.
- Gemeinde Zevenaar hat mitgeteilt, dass sie einen durchgehenden Schulweg und Radweg zwischen Elten und Zevenaar einrichten möchte.
 - Die Verwirklichung wäre ein logischer erster Schritt hin zu einem vollwertigen Radschnellweg zwischen Zevenaar und Emmerich.
 - Die weitere Entwicklung dieser Teilstrecke ist daher sehr vielversprechend.
 - Der Rat an die Stadt Zevenaar und Emmerich lautet daher, in einen Dialog einzutreten und die Möglichkeiten, Ziele und Interessen genauer zu analysieren, da es wahrscheinlich viele Gemeinsamkeiten gibt.

Zevenaar - Doetinchem:

- Diese Verbindung wurde als Suchstrecke im Hauptfahrradnetz der Provinz Gelderland identifiziert. Eine konkrete Route wurde jedoch noch nicht festgelegt. Es wird daher angeraten den beteiligten Akteuren (auf jedem Fall Gemeinde Zevenaar, Gemeinde Montferland und Gemeinde Doetinchem sowie Provinz Gelderland), eine Machbarkeitsstudie mit einer Streckenerkundung zu erstellen, die die Raumordnung, Planung, Flächennutzungsverfahren, möglichen Grunderwerb sowie Genehmigungen berücksichtigt.

4.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft schätzt die Baukosten für einen neuen separaten Radweg mit einer Breite von 3,50 m auf 717 € pro laufenden Meter. Die Kosten können höher ausfallen, wenn die Verbindungen durch bebaute Gebiete verlaufen, weiche Böden vorliegen oder bei komplexen Lösungen, wie Brücken oder Tunneln. Wenn Teile der Strecke bereits realisiert sind, sind die Kosten natürlich geringer.

Die Kosten für die Optimierung und Realisierung der Teilabschnitte hängen daher stark von den letztlich eingesetzten Infrastrukturmaßnahmen ab. Um die gewünschten Maßnahmen für die infrastrukturellen Engpässe zu ermitteln und damit eine bessere Kostenschätzung vornehmen zu können, sind zunächst weitere Untersuchungen erforderlich.

Die Kofinanzierung zwischen den verschiedenen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften ist der naheliegendste Weg zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen. Für die Streckenabschnitte auf deutschem Gebiet bieten sich die verschiedenen Finanzierungsprogramme des Landes NRW an:

- Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW): Für Maßnahmen, die das Gehen und Radfahren fördern. Im Rahmen dieses Gesetzes kann NRW auch bei der Realisierung eines übergreifenden Radroutennetzes mitwirken. Dies ist für die Verbindung mit der Route Nijmegen - Kranenburg - Kleve - Emmerich sehr interessant.
- Sonderprogramm Stadt und Land: Ein Programm in Höhe von 100 Millionen Euro für den Bau von (neuen) Fahrradanlagen in NRW.

Für die Teilabschnitte auf niederländischem Gebiet kann ein Zuschuss von der Provincie Gelderland beantragt werden:

- Zuschüsse für die Realisierung oder Verbesserung von Fahrradverbindungen, die Teil des Hauptradwegenetzes sind. Die Teilabschnitte Doetinchem-Emmerich und Zevenaar-Doetinchem kommen dafür in Frage.

5 Nijmegen – Kranenburg – Kleve – Emmerich

Diese grenzüberschreitende Ost-West-Verbindung bietet eine nachhaltige Alternative zum Autoverkehr über die N325/B9. Dieser Korridor besteht aus zwei getrennten Abschnitten. Der erste Abschnitt führt von Kleve über Kranenburg und Groesbeek zur Universität Nijmegen. Der zweite Abschnitt verläuft von Kleve über Kranenburg und Wyler bis zur Waalbrücke in Nijmegen und hat damit Anschluss an den Rijn-Waalpad (F325) in Richtung Arnheim. Teilabschnitte dieser Verbindungen gibt es in Deutschland und den Niederlanden, erfordern jedoch einen ganzheitlichen Korridoransatz. Der niederländische Teil dieses Korridors sollte außerdem zum vollwertigen Radschnellweg ausgebaut werden.

5.1 Analyse der aktuellen Situation

Lokale Politik

In den Dokumenten zur Kommunalpolitik wird von niederländischer Seite viel Wert auf die Optimierung der bestehenden Verbindungen gelegt. Dazu gehört auch diese Verbindung. Im Ambitionsdokument zur Mobilität 2019 - 2030 erwähnt Gemeinde Nijmegen beispielsweise die Realisierung einer Reihe von Radschnellwegen in und um die Stadt. Die letzten Kilometer der beiden Strecken sind bereits realisiert. Sowohl aus Richtung Groesbeek/Universität als auch aus Richtung Berg en Dal/N325 ist bereits eine hochwertige Infrastruktur vorhanden.

Die lokalen Behörden in Gemeinde Nijmegen wollen die Zahl der Radfahrenden weiter steigern, indem sie das Fahrradnetz ausbauen und die Qualität und Breite der bestehenden Routen verbessern. Außerdem wird es mehr Fahrradabstellmöglichkeiten geben. Dies steht im Einklang mit den politischen Ambitionen von Gemeinde Berg en Dal, die in ihrer Integralen Mobilitätsvision für Berg en Dal (2016 - 2026) ausdrücklich feststellt, dass die Präsenz des motorisierten Verkehrs nicht zu Lasten des Langsamverkehrs gehen darf. Dabei geht es vor allem darum, ein feinmaschiges Netz zu schaffen und attraktive Bedingungen für den Tourismus zu bieten, wie z.B. ausreichend gastronomische Einrichtungen entlang der Strecken und eine gute Beschilderung. Ein spezifischer Aktionspunkt ist die Verbesserung/Verbreiterung der Radwege entlang der N325, der alten Bahnlinie und der N842/Nijmeegsebaan, die auch mögliche Anschlusspunkte für die beiden Routen der Verbindung Nijmegen - Kleve sind. Dies erfordert eine Zusammenarbeit mit Provincie Gelderland und Gemeinde Nijmegen.

In deutschen Strategien werden neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit auch der Optimierung der Fahrradnetze große Aufmerksamkeit geschenkt.

Im Nahmobilitätskonzept der Gemeinde Kranenburg wurden die Fahrradverbindungen nach Nijmegen, Kleve, Goch und Groesbeek als höchste Priorität ausgewiesen. Die geplante Verbindung Nijmegen - Kleve wird durch die bestehende Europa-Radbahn und eine Parallelverbindung entlang der B9 gestaltet, wobei auch auf eine korrekte Linienführung und Straßenführung geachtet wird. Geplant ist ebenfalls der weitere Ausbau des Erholungsnetzes mit verschiedenen Off-Road-Wegen durch den Reichswald.

In Kleve werden derzeit verschiedene Projekte aus dem Radverkehrskonzept 2011 umgesetzt. Dabei geht es vor allem um die Förderung der Fahrradnutzung durch die Verbesserung der Infrastruktur. Dazu gehören unter anderem die Europa Radbahn von Kleve nach Kranenburg sowie der Radweg Kleve - Griethausen - Bahnlinie. (Stadt Kleve, sd). Im Jahr 2022 soll mit der Ausarbeitung eines Strategiepapieres begonnen werden, das den Schwerpunkt auf das Gehen und Radfahren legt. (Stadt Kleve, 2021).

Infrastruktur

Die Teilstrecke Nijmegen - Kranenburg hat zwei Abzweigungen. Diese sind:

- Nijmegen Heyendaal - S100 - Biesseltsebaan zum Anschluss an die Europa Radbahn in Mulderskop. Ein großer Teil der Strecke zwischen Nijmegen und Kranenburg ist bereits realisiert. Es sind jedoch noch Optimierungen erforderlich:
 - Einige Strecken der Radwege zwischen Nijmegen und Groesbeek sind (viel) zu schmal (z. B. die Biesseltsebaan). Diese müssen verbreitert werden, um die Mindestanforderungen zu erfüllen.
 - Auch eine sichere Passage durch das Zentrum von Groesbeek muss kritisch geprüft werden, da die Durchgängigkeit derzeit nicht gegeben ist und die Route durch das Zentrum führt (die im Falle des Marktes als Fußgängerzone ausgewiesen ist).
 - Es fehlt ein Anschluss an die bestehenden Radschnellwege in Nimwegen (zum und vom Hauptbahnhof und der Universität). An der Kreuzung Biesseltsebaan - S100 fehlt es an einer Radverkehrsführung. Eine neue Radverbindung bietet Chancen, erfordert aber auch umfangreiche Infrastrukturarbeiten.
 - Radfahrende haben an fast allen Kreuzungen keine Vorfahrt.

- N325 von Nijmegen Zentrum - Beek Ubbergen - Hauptstraße - Nimweger Straße bis zum Anschluss an die Europa Radbahn bei Kranenburg. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:
 - die unsicheren Kreuzungen der B9 (bei Beek und bei Wyler),
 - das Fehlen von Achsmarkierungen auf der deutschen Seite.

Die Teilstrecke Kranenburg - Kleve folgt der Europa Radbahn. Hier sind weitere Optimierungen der Infrastruktur notwendig:

- Radfahrer haben in der Regel an einzelnen Kreuzungen keinen Vorrang (z.B. Gemeinde Kranenburg).
- An lichtsignalgeregelten Kreuzungen sollten die Wartezeiten für Radfahrer optimiert werden. Die Stadt Kleve prüft derzeit Möglichkeiten zur Verkürzung der Wartezeiten.
- Die Achsenmarkierung auf Radwegen in beiden Richtungen fehlt.

Die Teilstrecke Kranenburg - Emmerich kann parallel zur B220 verlaufen oder die von der Stadt Kleve vorgeschlagene, noch zu realisierende Strecke (Kropse Weg/Hövelscher Weg) darstellen:

- Bei der zweiten Variante müsste eine neue Verbindung zwischen Hof ten Berge und dem Hövelscher Weg über den Klever Altrhein gebaut werden. Diese Möglichkeit würde sowohl finanziell als auch verwaltungstechnisch eine große Belastung darstellen. Wird die B220n jedoch als Umgehungsstraße zur Entlastung der Emmericher Straße gebaut, ergeben sich Verknüpfungsmöglichkeiten, um gleichzeitig eine neue Radverbindung zu bauen. (Bezirksregierung Düsseldorf, 2022).
- Darüber hinaus sollte weiter untersucht werden, ob die Rheinbrücke nach ihrer Renovierung die in Kapitel 3 dargelegten Mindestanforderungen für eine Fahrradverbindung erfüllt. Die Anpassungen an der Brücke erfordern sehr hohe Investitionen.

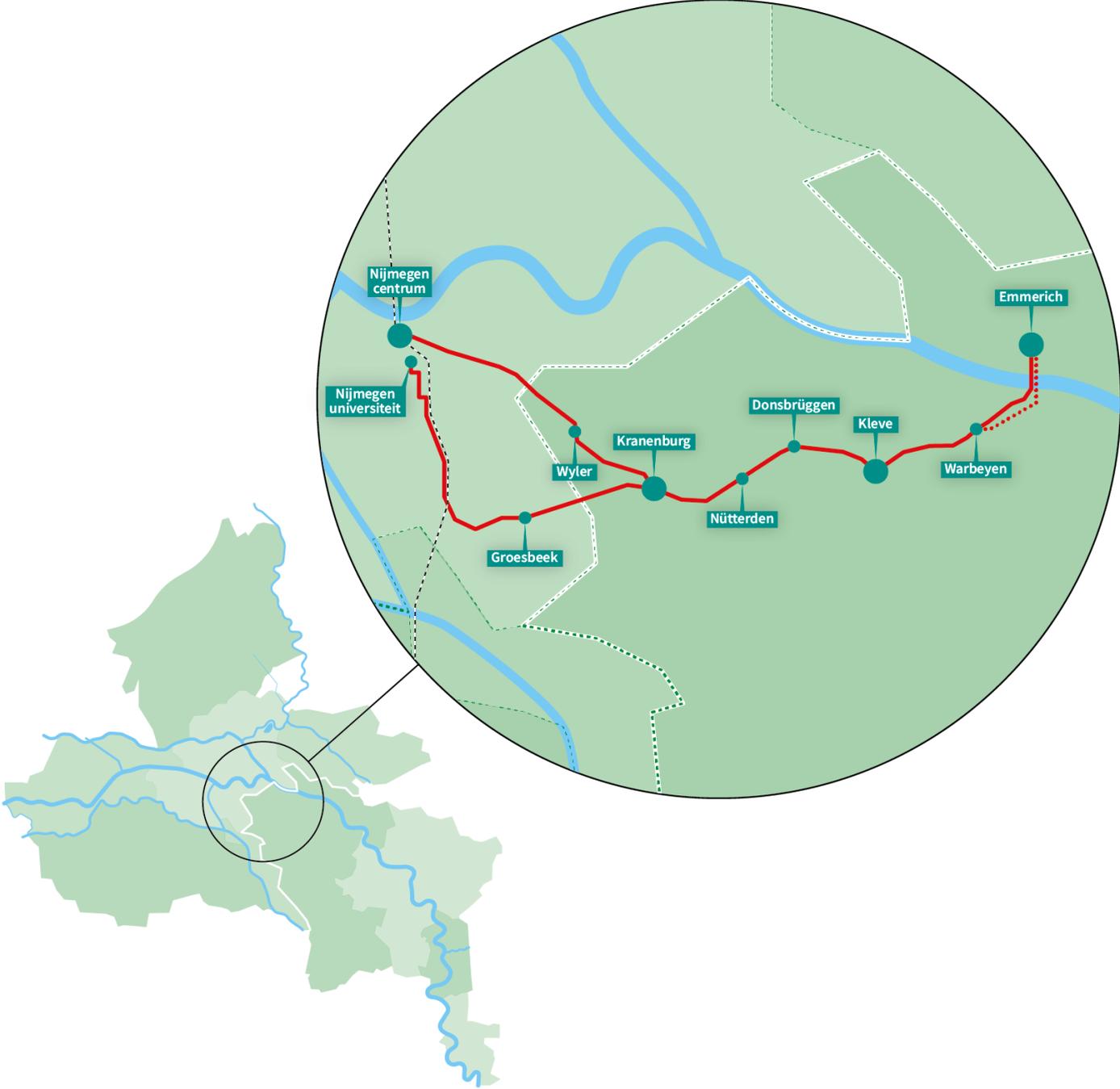


Abbildung 7: Nijmegen - Kranenburg - Kleve - Emmerich

5.2 Empfehlungen

Nijmegen - Kranenburg (über S100):

- Der Bau und die Verbesserung der Fahrradverbindung über die S100 sind in den politischen Dokumenten nicht vorgesehen.
- Die Empfehlung lautet, eine weitere Studie über mögliche infrastrukturelle Lösungen für die Barrieren auf den (schmalen) Radwegen zwischen Nimwegen und Groesbeek durchzuführen. Die lokalen Behörden Gemeinde Nijmegen und Gemeinde Berg en Dal und Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen sind die logischen Initiatoren. Für die Umsetzung ist eine finanzielle Unterstützung durch Provincie Gelderland in Form von Zuschüssen möglich.
- Es werden außerdem weitere Untersuchungen zur Anbindung der grenzüberschreitenden Radverbindung an die bestehenden Radschnellwege in Richtung Stadtzentrum und Universität empfohlen.

Nijmegen - Kranenburg (über N325):

- In den Strategiepapieren gibt es keine Pläne zur Verbesserung der direkten Fahrradverbindung parallel zur N325.
- Vor allem die beiden unsicheren Fahrradübergänge an der B9 erfordern Aufmerksamkeit. Je ein Fahrradübergang befindet sich dabei auf der niederländischen Seite (Beek) und auf der deutschen Seite (Wyler). Es wird empfohlen, mögliche infrastrukturelle Lösungen weiter zu untersuchen, wobei Konsultation zwischen den Straßenbaubehörden (Provincie Gelderland und NRW) und den Akteuren mit Ortskenntnis (Gemeinde Berg en Dal und Gemeinde Kranenburg) wünschenswert ist.

Kranenburg - Emmerich:

Politische Dokumente des Kreises Kleve zeigen, dass auf die Optimierung der Fahrradverbindungen in und aus dem Kreis geachtet wird. Daher scheint die Verbesserung dieser Strecke machbar zu sein und es sollte ihr besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden:

- Untersuchung der Realisierungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen Trasse von Kleve in Richtung Rheinbrücke über die Hövelscher Straße. Der logische Initiator ist der Kreis Kleve.
- Eine Analyse der Infrastruktur auf der Rheinbrücke bei Emmerich auf der Grundlage der festgelegten Mindestanforderungen. Die logischen Partner für diesen Schritt sind der Kreis Kleve, die Stadt Emmerich und Straßen NRW.

5.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft schätzt die Baukosten für einen neuen separaten Radweg mit einer Breite von 3,50 m auf 717 € pro laufenden Meter. Die Kosten können höher ausfallen, wenn die Verbindungen durch bebaute Gebiete verlaufen, weiche Böden vorliegen oder bei komplexen Lösungen, wie Brücken oder Tunneln.

Die Kosten für die Optimierung und Realisierung der Teilabschnitte sind daher stark abhängig von den letztlich eingesetzten Infrastrukturmaßnahmen. Um die gewünschten Maßnahmen für die infrastrukturellen Engpässe zu ermitteln und damit eine bessere Kostenschätzung vornehmen zu können, sind zunächst weitere Untersuchungen erforderlich.

Die Kofinanzierung zwischen den verschiedenen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften ist der naheliegendste Weg zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen. Für die Streckenabschnitte auf deutschem Gebiet bieten sich die verschiedenen Finanzierungsprogramme des Landes NRW an:

- Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW): Für Maßnahmen, die das Gehen und Radfahren fördern. Im Rahmen dieses Gesetzes kann NRW auch bei der Realisierung eines übergreifenden Radwegenetzes mitwirken. Dies ist für die Verbindung mit der Route Doetinchem - Zevenaar - Emmerich - Doetinchem sehr interessant.
- Sonderprogramm Stadt und Land: Ein Programm in Höhe von 100 Millionen Euro für den Bau von (neuen) Fahrradanlagen in NRW.

Für die Teilabschnitte auf niederländischem Gebiet kann ein Zuschuss von der Provinz Gelderland beantragt werden:

- Zuschüsse für die Realisierung oder Verbesserung von Radverbindungen, die Teil des Hauptradverkehrsnetzes sind. Die Teilstrecke Nijmegen - Kranenburg (über N325) kommt dafür in Frage.

6 Land van Cuijk – Gennepe – Goch – Xanten – Wesel

Diese Strecke verwirklicht eine grenzüberschreitende Ost-West-Verbindung über eine ehemalige Eisenbahnlinie. Von Wesel aus ist sie mit der Metropolregion Rhein-Ruhr verbunden. Diese Verbindung ist teilweise als Freizeitverbindung realisiert, die s.g. "Duits lijntje/Boxteler Bahn" (Niederrhein Tourismus, s.d.).

6.1 Analyse der aktuellen Situation

Lokale Politik

Von den in dieser Fallstudie besprochenen Routen hat diese Strecke den größten kulturhistorischen Wert und damit einen höheren Freizeitcharakter. Da die Strecke entlang der alten Eisenbahnlinie durch eine ländliche Umgebung führt, eignet es sich hervorragend für den grenzüberschreitenden Tourismus. Darüber hinaus gibt es zum Beispiel Verbindungen zwischen Goch und Gennepe, die auch als Pendelstrecken vielversprechend sind.

Dass die Strecke bereits gut bekannt ist, zeigt sich auch in der Kommunalpolitik, die immer wieder ausdrücklich auf die Strecke hinweist. So zielt das GVVP der Gemeinde Gennepe (2012) auf eine bessere Verbindung über die Maas u. a. mit Cuijk und Boxmeer sowie mit Ottersum über eine Fahrradbrücke. Auf diese Weise will die Gemeinde Gennepe das Fahrrad auf kurzen Strecken konkurrenzfähig zum Auto machen. Die Verbindung Gennepe - Wesel wird vor allem als touristische Route angesehen. In diesem Zusammenhang ist eine bessere Beschilderung erforderlich. Die Region Noord-Oost Brabant möchte diese Strecke weiter ausbauen, wofür 2016 eine Umweltvision für die gesamte deutsche Strecke entwickelt wurde.

Der weitere Ausbau des Radweges wurde auch auf deutscher Seite in Betracht gezogen. Im Jahr 2019 wurde dem Gemeinderat von Goch vorgeschlagen zu prüfen, ob ein vollwertiger Radweg zwischen Goch und dem Grenzübergang Hommersum auf der Trasse der alten Bahnlinie realisiert werden kann. Im Raum Xanten wird mit der endgültigen Anpassung des Wesendonkshofs im Jahr 2020 die Trasse der Boxteler Bahn/Deutsche Linie innerhalb des Stadtgebiets vollständig befahrbar sein. Das Mobilitätskonzept (2020) der Kreis Wesel zeigt einen möglichen Bedarf an verbesserten Radverkehrsverbindungen in südlicher, nördlicher und westlicher Richtung. Daher ist die Realisierung von Radwegverbindungen zwischen verschiedenen Dörfern einer der

Hauptschwerpunkte des Mobilitätsplans. Die Verbindung in westlicher Richtung, dies betrifft die Verbindung zur Stadt Xanten, ist im Rahmen dieser Studie am relevantesten.

Die Zweckmäßigkeit einer Verbindung zwischen Xanten und Goch wird nicht von allen Beteiligten geteilt, sodass keine Dringlichkeit zur Realisierung dieser Strecke besteht. Es ist jedoch vielversprechend, einzelne Strecken im Hinblick auf den Pendelverkehr näher zu betrachten. Dies hat bereits zu politischen Ambitionen geführt, wie dem weiteren Ausbau der Verbindungen Xanten-Wesel oder Goch-Gennepe.

Eine weitere Herausforderung für den Ausbau dieses grenzüberschreitenden Radweges besteht darin, dass etwa 50 % der Flächen, über welche die Strecke verläuft, privaten Grundbesitzern gehören. Bei der weiteren Entwicklung der Verbindung sollte daher geprüft werden, wo die Strecke der ursprünglichen Bahnverbindung folgen kann und wo alternative Streckenführung möglich ist.

Infrastruktur

Vor der Bestandsaufnahme der Infrastruktur ist es wichtig, die Nutzenden dieses Radweges näher zu betrachten. Das Duits Lijntje ist vor allem als Freizeitradweg bekannt. Im Bereich der Dörfer an der Strecke weist die Verbindung auch ein Potenzial für die Nutzbarmachung auf. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die Strecke einen anderen Charakter hat als die anderen in dieser Studie betrachteten Verbindungen. Dies hat ebenfalls Auswirkungen auf die Anforderungen an die Infrastruktur.

Auf niederländischer Seite führt die Route über die N277 bei Mill in das Euregio-Gebiet. Der Unterabschnitt verläuft bis zu dem Grenzübergang bei Hommersum. Damit verläuft die Strecke durch zwei Gemeinden, Gemeente Land van Cuijk und Gemeente Gennepe:

- Von der Mühle bis zur Maasbrücke bei Oeffelt besteht die ursprüngliche Bahnlinie aus unbefestigten Wegen, die durch Kreuzungen mit bestehenden Straßen oder durch Sackgassen mit Autobahnen oder der Maaslinie unterbrochen werden.
- Die Maasbrücke bei Gennepe hat einen separaten Zweirichtungsradweg für Radfahrende aus zwei Richtungen. Der Fahrradweg auf dieser Brücke ist relativ schmal und wird auch von zu Fuß gehenden benutzt.

- Von Gennep bis zum Grenzübergang Hommersum wurde die Infrastruktur ausgebaut. Es gibt einen Schotterweg über die alte Bahnlinie, der mit dem Schild G13 (nicht obligatorischer Radweg) gekennzeichnet ist. Auf manchen Abschnitten ist die Strecke kaum 50 Zentimeter breit.
- Radfahrende haben beim Überqueren selten Vorfahrt.
- Zwischen Gennep und Goch gibt es keine direkte Radschnellverbindung, sondern nur einen Muschelweg.

Auf der deutschen Seite:

- Von der deutschen Grenze bis Goch ist die alte Bahnstrecke nicht mehr befahrbar. Allerdings zeigen Schilder an, wo die Route verlief. Landschaftsmerkmale weisen noch auf die ursprüngliche Route hin.
- Die Route verläuft auf bestehenden Straßen und von Goch bis Uedem parallel zur L77. Kurz hinter Goch gibt es keinen einzigen Radweg, sodass die Radfahrenden auf dem Standstreifen (zwischen dem motorisierten Verkehr) fahren.
- Zwischen Goch und Uedem verläuft ein normaler, etwa 2 Meter breiter Radweg parallel zur Autobahn.
- Von Uedem bis Xanten folgt man wieder weitgehend der alten Bahnlinie und fährt auf einem Betonweg bis Xanten. Zwischen dem Uedemer Hochwald und dem Tuschenwald gibt es keine eindeutige Route.
- Bei Xanten zweigt die Route nach Süden ab. Bei Menzelen mündet sie schließlich in die B58 und überquert den Rhein nach Wesel. Allerdings gibt es keine direkte Verbindung zwischen Xanten und Wesel.

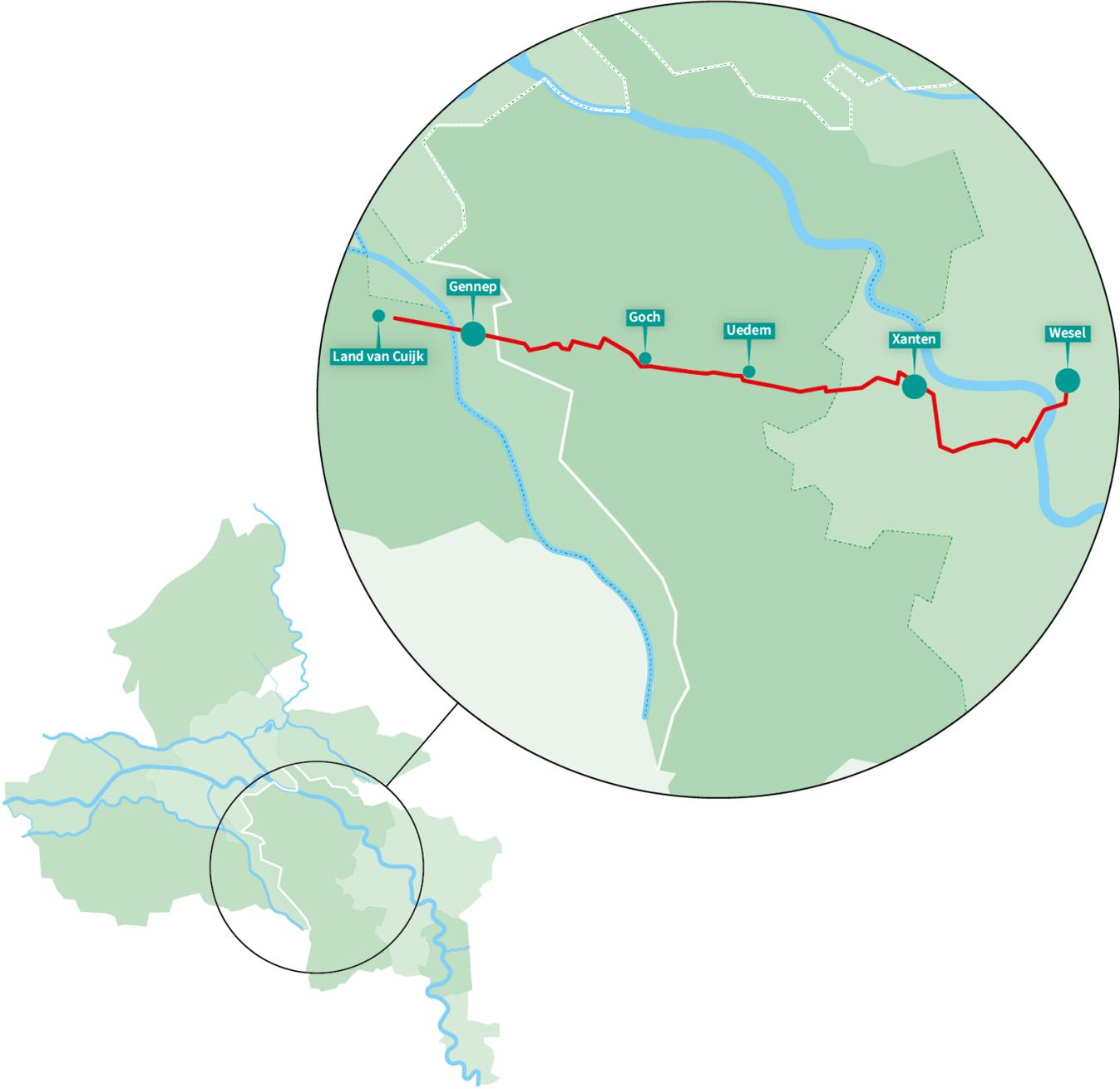


Abbildung 8: Gennepe - Goch - Xanten - Wesel

6.2 Empfehlungen

Für den weiteren Ausbau der Route Land van Cuijk - Gennep - Goch - Xanten - Wesel empfehlen wir Folgendes:

- Die Teilabschnitte Oeffelt - Gennep - Goch und Xanten - Wesel weisen das größte Potenzial auf, zu einer vielversprechenden Verbindung ausgebaut zu werden. Es wird empfohlen, eine weitere Studie über mögliche infrastrukturelle Lösungen für die Barrieren auf diesen Strecken durchzuführen. Ein besonderes Augenmerk soll auf die Verbreiterung der Wege gelegt werden. Wenn die ursprüngliche Route nicht benützt werden kann, weil sich die Flächen in Privatbesitz befinden, sollte eine alternative Route festgelegt werden. Die logischen Initiatoren sind die lokalen Gemeinden und Kreise.
- Die anderen Teilbereiche haben hauptsächlich eine Erholungsfunktion und sollten auch entsprechend gestaltet werden. Aber selbst für einen Freizeitradweg ist die Gestaltung in einigen Punkten unzureichend:
 - Auf der niederländischen Seite sind die Wege zu schmal.
 - Auf der deutschen Seite fehlen die Basisrouten.
- Um ein robusteres und feinmaschigeres Netz von (schnellen) Radwegen zu realisieren, empfehlen wir die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer Radroute zwischen Gennep und Kleve. Hierbei kann eine Verbindung zu den beiden anderen Routen gesucht werden.
- Die Duits Lijntje / Boxteler Bahn ist bereits ein bekannter Name in der Region und hat einen wiedererkennbaren Charakter. Es wird empfohlen, diesen Charakter noch stärker in Schildern, Markierungen und Kennzeichnungen (entlang der Straße und auf dem Straßenbelag) zum Ausdruck zu bringen.

6.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft schätzt die Baukosten für einen neuen separaten Radweg mit einer Breite von 3,50 m auf 717 € pro laufenden Meter. Die Kosten können höher ausfallen, wenn die Verbindungen durch bebaute Gebiete verlaufen, weiche Böden vorliegen oder bei komplexen Lösungen, wie Brücken oder Tunneln.

Die Kosten für die Optimierung und Realisierung der Teilabschnitte sind daher stark abhängig von den letztlich eingesetzten Infrastrukturmaßnahmen. Um die gewünschten Maßnahmen für die infrastrukturellen Engpässe zu ermitteln und damit eine bessere Kostenschätzung vornehmen zu können, sind zunächst weitere Untersuchungen erforderlich.

Die Kofinanzierung zwischen den verschiedenen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften ist der naheliegendste Weg zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen. Für die Streckenabschnitte auf deutschem Gebiet bieten sich die verschiedenen Finanzierungsprogramme des Landes NRW an:

- Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW): Für Maßnahmen, die das Gehen und Radfahren fördern. Im Rahmen dieses Gesetzes kann NRW auch bei der Realisierung eines übergreifenden Radroutennetzes mitwirken. Dies ist für die Verbindung mit der Route Nijmegen - Kranenburg - Kleve - Emmerich sehr interessant.
- Sonderprogramm Stadt und Land: Ein Programm in Höhe von 100 Millionen Euro für den Bau von (neuen) Fahrradanlagen in NRW.

Auf niederländischer Seite gibt es für diese Strecke keine Subventionen. Obwohl Provincie Noord-Brabant bis 2024 61 Millionen Euro für den Bau oder die Optimierung von Radwegen zur Verfügung stellt, kommt diese Verbindung nicht dafür in Frage, da sie nicht Teil des Radschnellwegenetzes Noord-Brabant ist.

7 Schlussfolgerungen/Empfehlungen

Empfehlungen zum Prozess

Die durchgeführte politische Analyse zeigt, dass die einzelnen Gemeinden zwar auf die Optimierung oder den Ausbau des Fahrradnetzes achten, diese Pläne aber nicht oder kaum über die Gemeindegrenzen hinausgehen. Innerhalb der jeweiligen Gemeindegrenzen sind infrastrukturelle Entwicklungen daher leichter zu realisieren als Gemeinde- oder gar Landesübergreifende Entwicklungen. Bei den kommunalen Plänen liegt der Schwerpunkt auf Plänen, die auf lokaler Ebene umgesetzt werden sollen. Es fehlt ein grenzüberschreitender Koordinator, der die beteiligten Gemeinden zusammenbringt und den Prozess koordiniert.

Für grenzüberschreitende Radverkehrsverbindungen ist es daher von entscheidender Bedeutung, für jede Route einen (lokalen) Initiator zu benennen. Diese Person kann die anderen Beteiligten in den Prozess einbinden, kennt die lokalen Besonderheiten und erkennt gemeinsame Interessen.

Die folgenden Projektträger wurden pro Strecke ermittelt:

- Route Doetinchem - Zevenaar - Emmerich - Doetinchem: Gemeente Doetinchem, Gemeente Zevenaar, Provincie Gelderland und Kreis Kleve.
- Strecke Nijmegen - Kranenburg - Kleve - Emmerich: Gemeente Nijmegen, Gemeente Berg en Dal, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, Provincie Gelderland und Kreis Kleve.
- Route Land van Cuijk - Gennepe - Goch - Xanten - Wesel: Gemeente Gennepe, Gemeente Land van Cuijk und die Kreise Kleve und Wesel.

Erkenntnisse über die Infrastruktur

Auf lokaler Ebene verfügen die Niederlande derzeit über ein feinmaschigeres Netz von Fahrradverbindungen als Deutschland. Auch auf regionaler Ebene ist das Versorgungsnetz der hochwertigen Durchgangsverbindungen in den Niederlanden wesentlich feinmaschiger. In Deutschland liegt der Schwerpunkt auf der Verbesserung des Gebrauchsnetzes für den Radverkehr.

Bei den Fahrradverbindungen gibt es einige Besonderheiten zu beachten:

- Es gibt eine begrenzte Anzahl hochwertiger grenzüberschreitender Fahrradverbindungen.
- In beiden Ländern bilden Flüsse ein Hindernis für durchgehende Fahrradverbindungen. Als solche bilden sie einen Engpass im

Radverkehrsnetz, der (relativ teure) Anpassungen an bestehenden Brücken erfordert.

- Grenzübergänge führen oft zu unsicheren Verkehrssituationen, weil die Infrastruktur auf beiden Seiten der Grenze nicht richtig miteinander verbunden ist. Die Fahrradübergänge an der B9 (bei Beek und Wyler) sind ein Beispiel hierfür.

Entsprechende Voraussetzungen aus verkehrstechnischer Sicht sollten auf die Routen angewendet werden. Beschilderung und Fahrbahnmarkierung können dazu beitragen, ein einheitliches Erscheinungsbild zu erreichen, ohne die lokalen, regionalen und/oder nationalen Richtlinien/Normen für Radwege zu verändern.

Nächste Schritte

Es wird empfohlen, dass die verschiedenen Initiatoren pro Strecke, wie bereits in diesem Kapitel erwähnt, gemeinsam den zeitlichen Weg zur Realisierung der Fahrradverbindungen diskutieren. In diesen Gesprächen sollten u. a. folgende Vereinbarungen getroffen werden:

- Aufteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten nach Akteuren,
- Erstellung eines realistischen und realisierbaren Zeitrahmens von der Planung bis zur Verwirklichung,
- Bestandsaufnahme der erforderlichen Informationen und deren Erfassung durch Machbarkeits- und Varianzstudien,
- Die Gestaltungsmerkmale der Strecken auf beiden Seiten der Grenze,
- Erstellung eines Verteilungsschlüssels für benötigten finanziellen Mittel,
- Schaffung von administrativer Unterstützung und Sicherstellung der Bürgerbeteiligung, wenn erforderlich.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Akteuren läuft Gefahr, durch komplexe und langwierige Entscheidungsprozesse verzögert zu werden. Aus dem vorliegenden Dokument geht jedoch hervor, dass die Akteure der verschiedenen Verbindungen der Verwirklichung dieser grenzüberschreitenden Fahrradverbindungen positiv gegenüberstehen. Die für diese drei Radverbindungen geschaffene positive Ausgangssituation wird die grenzüberschreitende Zusammenarbeit beschleunigen und dazu beitragen, dass in der Euregio Rhein-Waal drei hochwertige grenzüberschreitende Radwege entstehen.

Quellenverzeichnis

- Allgemeiner Deutsche Fahrrad Club. (9. Februari 2021). Finanzierung: Förderung des Radwegebbaus durch den Bund. Von www.adfc.de:
https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/Dossier_Foerderprogramme_des_Bundes_V1_2.pdf abgerufen
- Bezirksregierung Düsseldorf. (10. augustus 2022). B220n: Aktualisierte Planung für Ortsumgehung Kleve-Kellen wird erneut offengelegt. Düsseldorf, Duitsland.
- Brabantstad. (2019). *Samenwerkingsagenda Fiets*.
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (28. juni 2021). *Förderung und Finanzierung des Radverkehrs*. Von www.bmvi.de:
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html> abgerufen
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2022). *Nationaler Radverkehrsplan 3.0*. Berlin: Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- Land NRW. (2. maart 2021). *Kabinett beschließt Referenten-Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz*. Von www.land.nrw:
<https://www.land.nrw/pressemitteilung/kabinett-beschliesst-referenten-entwurf-fuer-das-fahrrad-und-nahmobilitaetsgesetz> abgerufen
- Nordrhein-Westfalen, M. f. (2019). *Radschnellverbindungen in NRW; Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb*. Düsseldorf: NRW.
- Provincie Gelderland. (2020). *Visie voor een bereikbaar Gelderland*. Arnhem.
- Provincie Limburg. (2018). *Mobiliteitsplan Limburg*.
- Provincie Limburg. (2019). *Focus op de fiets*. Maastricht: Grafisch Centrum Provincie Limburg.
- Rijksoverheid. (kein Datum). *Kabinet: meer mensen op de fiets*. Von www.rijksoverheid.nl:
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/fietsbeleid> abgerufen
- Royal Haskoning DHV. (2017). *Rapport Hoofdfietsnet*. Nijmegen.
- Settnik, A. (12. juni 2019). Plan: Alleenradweg an der Boxteler Bahn. Duitsland.
- Stadt Kleve. (28. oktober 2021). *Sachstand Umsetzung Radverkehrskonzept 2021*. Von www.kleve.de:
[https://legacy.kleve.de/C12572B300270277/files/drucksache_256_-xi..pdf/\\$file/drucksache_256_-xi..pdf?OpenElement](https://legacy.kleve.de/C12572B300270277/files/drucksache_256_-xi..pdf/$file/drucksache_256_-xi..pdf?OpenElement) abgerufen
- Stadt Kleve. (kein Datum). *Radverkehrskonzept*. Von www.kleve.de:
<https://www.kleve.de/stadt-kleve/verwaltung-und-politik/konzepte-der-stadt-kleve/radverkehrskonzept> abgerufen
- Tour de Force. (2022). *Nationaal Toekomstbeeld Fiets*.

Anlage 1: Anwesende Stakeholder

Land	Art der Organisation	Name
Niederlande		
	Gemeente	Doetinchem
	Gemeente	Zevenaar
	Gemeente	Montferland
	Gemeente	Land van Cuijk
	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen
	Regio	Achterhoek
	Provincie	Gelderland
	Interessengemeinschaft	Fietsersbond
Deutschland		
	Stadt	Kleve
	Stadt	Xanten
	Stadt	Emmerich
	Stadt	Goch
	Stadt	Wesel
	Kreis	Kleve
	Kreis	Wesel
	Land	Straßen NRW
	Land	Verkehrsministerium NRW
	Sonstige	Autobahn GmbH



Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen

