

7. Fortschreibung des Radnetz NRW

7.1	Modifikationsbedarf _____	7-1
7.2	Berücksichtigung bei neuen Beschilderungsmaßnahmen _____	7-2
7.2.1	Veränderung der Streckenführung _____	7-2
7.2.2	Verdichtung des Landesweiten Radverkehrsnetz bzw. der Knotenpunktsysteme durch kommunale Netze _____	7-2
7.2.3	Realisierung und Integration von Knotenpunktsystemen _____	7-5
7.2.4	Realisierung und Integration von Themenrouten _____	7-6
7.3	Mängelmanagement _____	7-6
7.3.1	Meldungsmanagement _____	7-6
7.3.2	Pfostenaufkleber _____	7-8
7.3.3	Bereitstellung von Pfostenaufklebern _____	7-8
7.4	Verfahren der Änderungsmeldung _____	7-9
7.5	Deinstallation von Routen und Themenrouten _____	7-13

7. Fortschreibung des Radnetz NRW

Das im Folgenden vorgestellte Verfahren zur Aktualisierung/Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes soll Vorbildcharakter für die Aktualisierung/Fortschreibung lokaler Radverkehrsnetze haben und hier ebenfalls entsprechend angewendet werden.

7.1 Modifikationsbedarf

Beispiele für Änderungen

Änderungen innerhalb des Radnetz NRW und neue Planungen, die das Radnetz NRW schneiden oder darüber verlaufen, führen zwangsläufig zu Veränderungen in der Beschilderung. Beispiele für solche Änderungen sind:

- **Routenumlegung im Radnetz NRW**, z.B. wegen des Neubaus einer Radverkehrsanlage, der Nutzung einer stillgelegten Bahntrasse oder einer verkehrlichen/städtebaulichen Neugestaltung.
- **Realisierung neuer Themenrouten / Knotenpunktnetze**, die teilweise auf dem Radnetz NRW verlaufen oder es kreuzen.
- **Verdichtung des Radnetz NRW** in einer Region oder einer Kommune durch die Beschilderung weiterer regionaler oder kommunaler Radnetze bzw. Routen. Diese Planungen müssen sich zwangsläufig in das übergeordnete System integrieren, bedingen jedoch auch Veränderungen in der Beschilderung des Radnetz NRW.

Folgendes grundsätzliche Verfahren ist für Modifikationen des Radnetz NRW vorgesehen (vgl. Kap. 12.7, Checkliste der Tätigkeiten zur Modifikation des Landesweiten Radverkehrsnetzes / Knotenpunktnetzes).

- Die Initiatoren stimmen das Vorhaben in seinem Grundsatz mit den übrigen Baulasträgern und den zuständigen Straßenverkehrsbehörden ab.
- Grundlage der anschließenden Wegweisungsplanung ist die vorhandene Bestandsbeschilderung. Daher bedürfen die vorhandene Zielspinne, der Verlauf von Themenrouten und bestehende Wegweiserstandorte einer Beachtung. Die existenten Wegweiserstandorte und –inhalte sind unter www.radverkehrsnetz.nrw.de ersichtlich. Die Wegweisungsplanung neuer Routen sollte unter weitgehender Integration des Bestands erfolgen. Sind Änderungen innerhalb der vorhandenen Wegweisung erforderlich, so sind diese durchgehend und konsequent fortzuschreiben (vgl. Zielspinne und Kap. 5.2.3).
- Nach der StVO-Anordnung werden die neuen Wegweiser bestellt, montiert und entfallende Wegweiser demontiert.
- Die Änderungen werden in das Kataster eingepflegt.
- Abschließend erhalten alle Baulasträger eine Aktualisierung der jeweiligen Katasterblätter.

Folgende Regelungen gelten zusätzlich bei Änderungen des **Landesweiten Radverkehrsnetzes** bzw. **eines Knotenpunktsystems**, um die kostenlosen Serviceleistungen des Landes NRW zu erbringen:

- Änderungen sind mit dem Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW abzustimmen.

- Eine Ausfertigung der Planunterlagen der neuen Routen inklusive der Wegweiserfotos werden dem Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW übergeben. Anschließend wird das Kataster des Radnetz NRW und der Radroutenplaner fortgeschrieben.

7.2 Berücksichtigung bei neuen Beschilderungsmaßnahmen

7.2.1 Veränderung der Streckenführung

Kleinräumige Änderungen Streckenänderungen des Radnetz NRW sind i.d.R. kleinräumige Verlegungen z.B. auf neue Radverkehrsanlagen oder notwendige Umliegungen durch Bau- und Erschließungsmaßnahmen. Sie bedingen fast immer eine (geringfügige) Veränderung der Beschilderung - sei es durch Drehen von Schildern oder Ummontage auf die neue Route. Gegebenenfalls sind dabei auch Anpassungen der Entfernungsangaben vorzunehmen.

Einfache Änderungsmeldung Da sich Veränderungen der Streckenführung auf relativ kleinem Raum abspielen, genügt bei Änderungen des **Landesweiten Radverkehrsnetzes** bzw. eines **Knotenpunktsystems** als Änderungsmeldung an den Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW zumeist die Übersendung eines Plans mit handschriftlichem Eintrag der Änderungen. Als Vorlage hierzu kann der Plan des landesweiten Beschilderungskatasters oder der Ausdruck des Netzes im Internet unter www.radverkehrsnetz.nrw.de dienen. Für die neue Wegstrecke sind auch die Informationen zur „Art der Radverkehrsanlage und Oberflächenbeschaffenheit“ zu ermitteln. In den Plan sind die neuen Schilderstandorte einzutragen. Änderungen der Beschilderung sollten in Kopien der Katasterblätter des Landesweiten Radverkehrsnetzes / Knotenpunktsystems eingetragen werden. Die entsprechende StVO-Anordnung der Wegweisung ist obligatorisch.

7.2.2 Verdichtung des Landesweiten Radverkehrsnetz bzw. der Knotenpunkte durch kommunale Netze

Schilder ergänzen oder verändern Bei der Beschilderungsplanung für kommunale oder regionale Netze ist darauf zu achten, dass auch notwendige Veränderungen oder Ergänzungen innerhalb der bestehenden Beschilderung des Landesweiten Radverkehrsnetzes bzw. von Knotenpunktsystemen Berücksichtigung finden. Als grundsätzliche Änderungen fallen dabei an:

- Ergänzungen von Schildern bei Schnittpunkten zwischen Landesweiten Radverkehrsnetz / Knotenpunktsystemen und neuem Netz (Beispiel in Abb. 7-1),
- Austausch von Zwischen- gegen Pfeil- bzw. Tabellenwegweiser bei Netzergänzungen (Beispiel in Abb. 7-2),
- Veränderung innerhalb der Zielspinne d.h. von Nah- und u.U. Fernzielen bei der Beschilderung (Beispiel in Abb. 7-1 und Abb. 7-2).

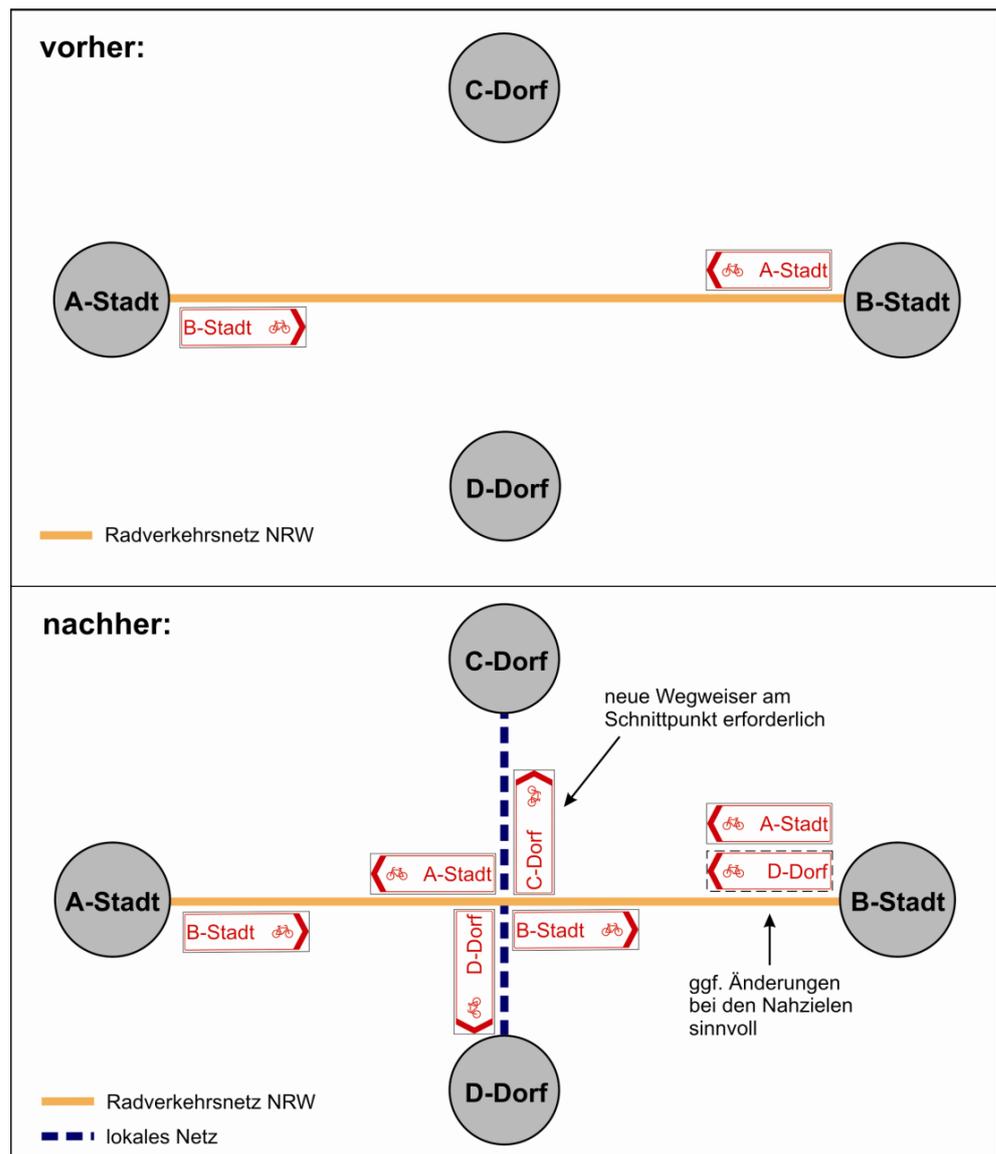


Abb. 7-1: Prinzip der Änderung bei Netzschneidpunkt

Bei diesen Änderungen sind selbstverständlich die grundsätzlichen Regeln der Beschilderungsplanung wie „Kontinuität“ und „Eindeutigkeit“ (vgl. Kap. 1.4) zu berücksichtigen.

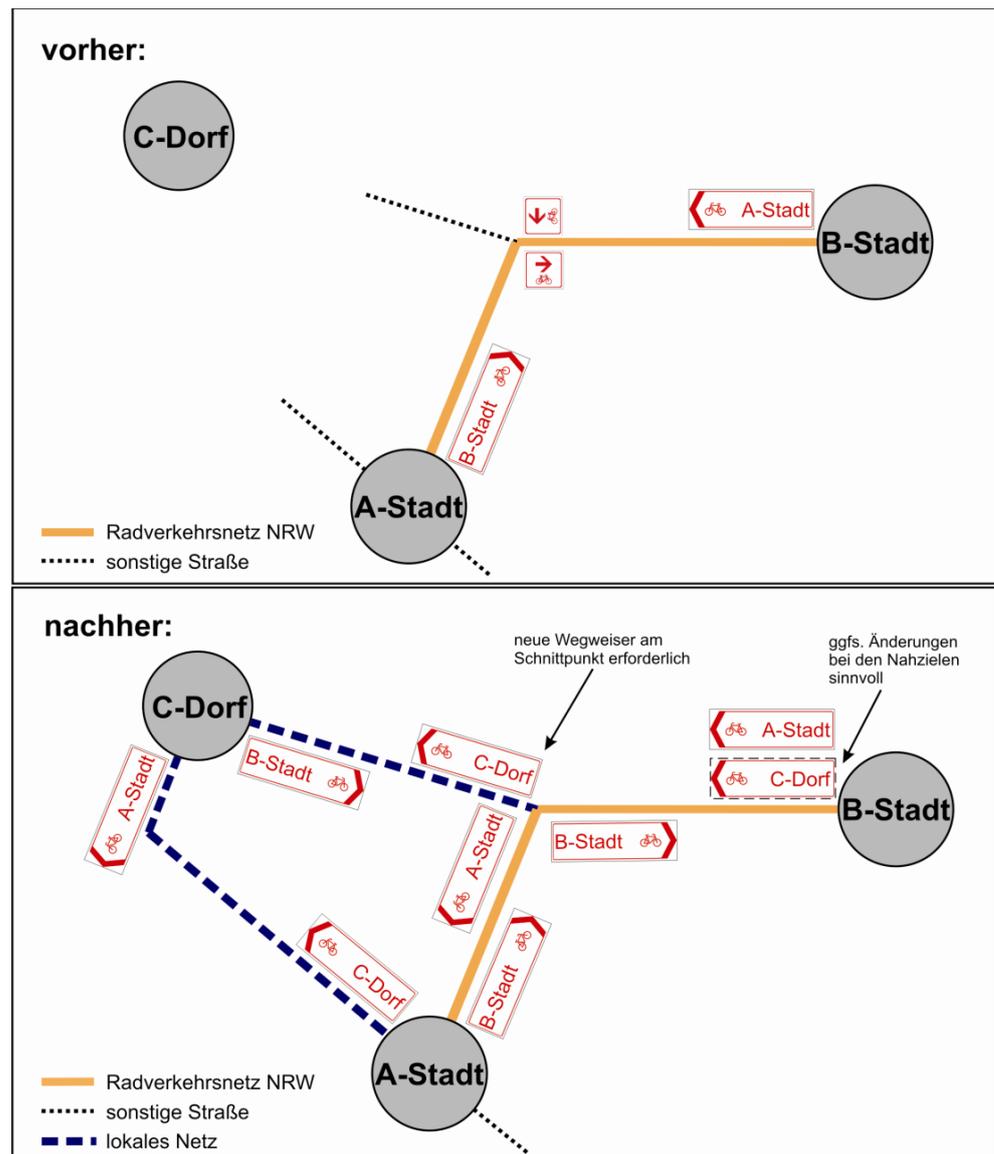


Abb. 7-2: Prinzip der Änderung bei Netzergänzung

Änderungsmeldungen für das **Landesweite Radverkehrsnetz / Knotenpunktsysteme** erfolgen an den Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW und können dabei als handschriftliche Veränderungen der bestehender Katasterblätter oder durch Zusendung neuer Katasterblätter (z.B. betreffende Blätter der lokalen Planung) erfolgen. Bei neuen Standorten ist die Lage in einem Plan zu kennzeichnen.

Zur erfolgreichen Vernetzung vorhandener und neuer Wegweisungssysteme sind sowohl die Situation vor Ort als auch die Kenntnis der Planungsgrundlagen (Zielspinne, Standortkataster) der vorhandenen Wegweisungssysteme unverzichtbar. Dies gilt auch für die Installation neuer Routen, wenn z.B. die vorhandenen Knoten vor Ort so weit auseinander liegen, dass für die Routenbetreiber der neu zu planenden Route der kurzzeitig deckungsgleiche Verlauf vor Ort nicht erkennbar ist.

Sollten im Laufe der Arbeiten vor Ort Mängel in vorhandener Wegweisung festgestellt werden, so sind diese dem Baulastträger mitzuteilen. Er ist zur Beseitigung der Mängel verpflichtet.

Doppelbeschilderung vermeiden

Wichtiger Hinweis: Die oben genannten Anpassungen des Radverkehrsnetzes sind in jedem Fall durchzuführen. Eine „Doppelbeschilderung“ durch einfaches Aufhängen zusätzlicher Schilder mit teilweise gleichem Inhalt (z.B. dieselben Ziele auf Wegweisern des Landesweiten Radverkehrsnetzes und kommunaler Netzes bzw. Themenrouten am selben Knoten) ist auszuschließen (s. Abb. 7-3).



Abb. 7-3: Beispiel für eine unbedingt zu vermeidende Doppelbeschilderung (Mangel wurde zwischenzeitlich behoben) (Quelle: SVK)

7.2.3 Realisierung und Integration von Knotenpunktsystemen

Alle Fortschreibungen sind bis zum Erreichen der Ziele in den Nachbargemeinde zu planen

Das Radnetz NRW ist nahezu flächendeckend mit einem Knotenpunktssystem ausgestattet. In der Regel sind die Landkreise die Initiatoren. Zwangsläufig darf eine lokale Einrichtung des Knotenpunktsystems / Verdichtung des Radnetz NRW nicht an der Gemeindegrenze enden, sondern muss - unabhängig von den Gemeindegrenzen - konsistent bis zum Erreichen der jeweiligen Fern- und Nahziele geplant werden. Hier sind auch beide Fahrrichtungen zu beachten.

Diese Regelung gilt ebenfalls für die Übersichttafel der Knotenpunktsysteme: Diese beinhalten i.d.R. auch angrenzende Gemeindegebiete. Falls sich hier Veränderungen ergeben kann dies auch Konsequenzen auf die Inhalte der Knotenpunkttafeln angrenzender Gebietskörperschaften haben. Im Rahmen der Fortschreibung der Netzplanung müssen daher auch die Inhalte der Knotenpunkttafeln integraler Bestandteil der Fortschreibungen sein. Die förderfähigen Kosten (vergl. Kapitel 10) trägt der Verursacher.

7.2.4 Realisierung und Integration von Themenrouten

Themenrouten ohne Zielwegweisung sind zu vermeiden

Da im Sinne einer flächendeckend einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr keine Differenzierung zwischen touristischen und alltagsorientierten Radrouten vorgenommen wird, wird seitens des Landes NRW eine rein routenorientierte Wegweisung (d.h. Anbringen von Routenplaketten ohne Zielangaben) nicht mehr gefördert.

Neu zu installierende touristische Routen werden nur noch nach Merkblatt der FGSV / der HBR NRW mit rot-weißer Beschilderung als Kombination der zielorientierten und routenorientierten Wegweisung, d.h. mit Integration des touristischen Routenpiktogramm als Einschub, ausgeschildert. Es gelten somit die gleichen Regeln für die Integration in die Radverkehrswegweisung wie zuvor erläutert (vgl. Kap. 7.2.2).

Durchsetzung an Bundes- und Landesstraßen

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist angewiesen, Einschübe von neuen Themenrouten nur dann in Radverkehrswegweiser an Bundes- und Landesstraßen einzuschieben, wenn die gesamte Route mit einer Zielwegweisung nach FGSV-Merkblatt ausgeschildert ist.

7.3 Mängelmanagement

7.3.1 Meldungsmanagement

Unter www.radverkehrsnetz.nrw.de können Schadensmeldungen für die im Radroutenplaner NRW enthaltenen Netzstrecken online eingegeben werden, Meldungen außerhalb des Netzes sind nicht möglich.

Bei Eingang einer Meldung wird für die betroffenen Standorte folgende Handlungsroutine in Gang gesetzt:

- Der entsprechende Mangel wird dem Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW gemeldet und automatisch in einer Datenbank protokolliert.
 - Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ermittelt den zuständigen Baulastträger. Diesem wird die aus den Angaben des Meldenden vom System erstellte detaillierte Schadensbeschreibung als PDF-Datei mit der Bitte um „Mängelbeseitigung innerhalb von drei Monaten“ übersandt.
 - Die Baulastträger haben die Schäden entweder selbstständig oder unter Einbeziehung Dritter (Schilderhersteller etc.) zu beseitigen und anschließend die Instandsetzung an den Landesbetrieb Straßenbau NRW zu melden.
 - Innerhalb eines angemessenen Zeitraumes (max. 3 Monate) sollte eine Rückmeldung über die Schadenbeseitigung eingehen.
-

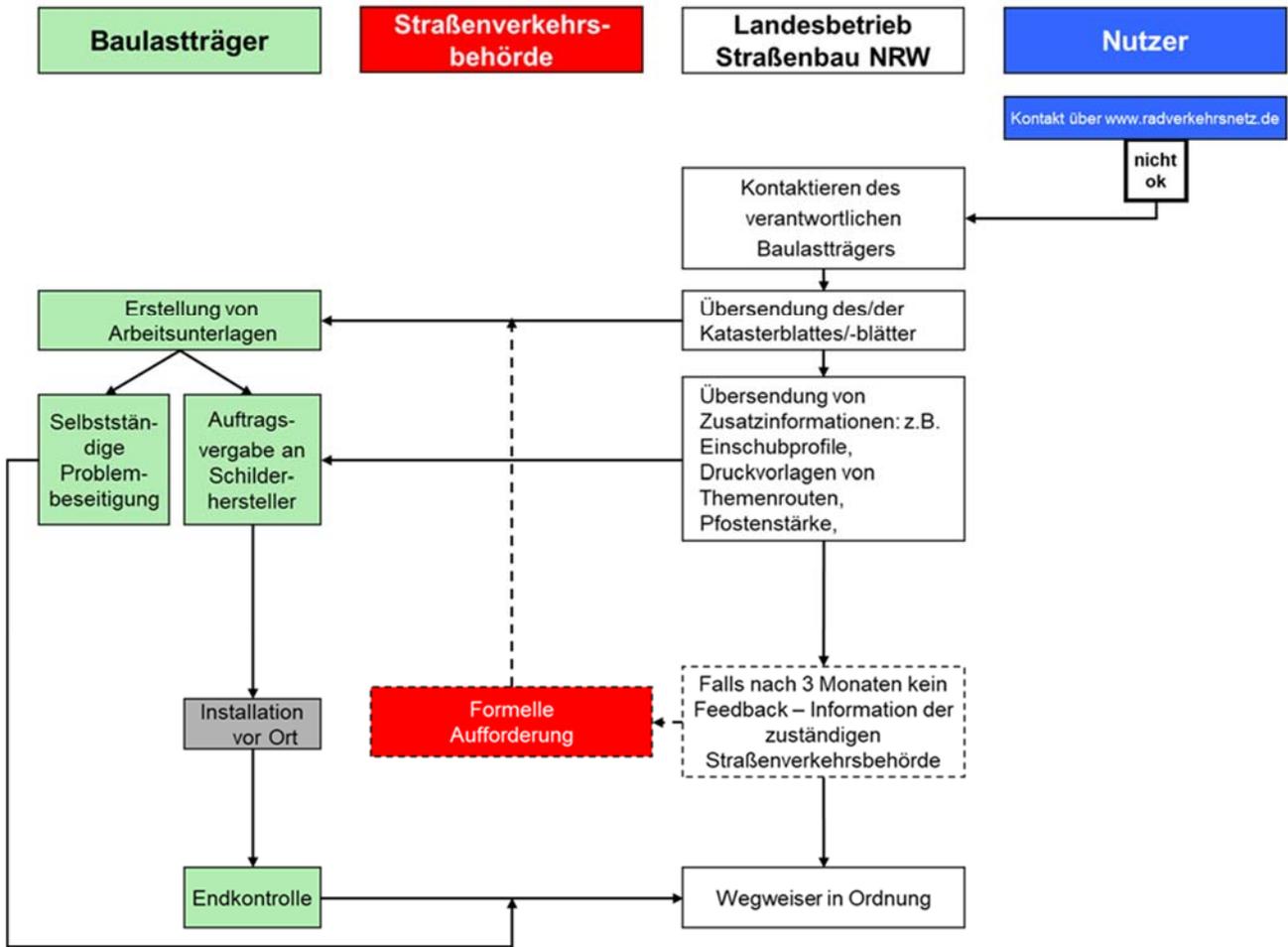


Abb. 7-4: Systemfall: Schadensmeldung durch den Nutzer

7.3.2 Pfostenaufkleber

Zur Unterstützung der Instandhaltung des Wegweisungssystems wurden die Pfosten des Landesweiten Radverkehrsnetzes / Knotenpunktnetzes mit einem einheitlichen Pfostenaufkleber versehen. Der Aufkleber zeigt neben den Kontaktdaten auch die individuelle Pfostennummer, anhand derer das entsprechende Katasterblatt mit Standort- und Wegweiserinformationen im zentral verwalteten landesweiten Kataster zu ermitteln ist.

Die auf alten Pfostenaufklebern noch angegebene Hotline (0800-Radwege) ist mittlerweile deaktiviert.

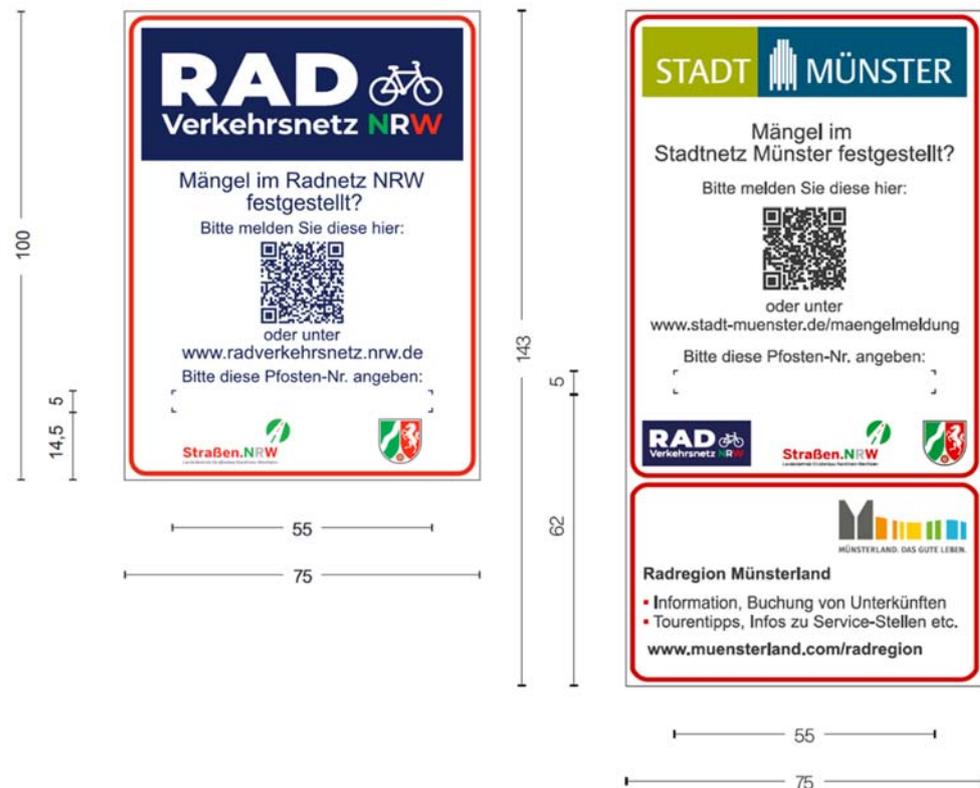


Abb. 7-5: Pfostenaufkleber zum Landesweiten Radverkehrsnetz / Knotenpunktnetz und angepasste Version zum Netz der Stadt Münster

Empfehlung: Nutzung von Pfostenaufklebern für lokale Netze

Ergänzend wird für lokale Netze und Themenrouten empfohlen, an allen Schilderstandorten einen vergleichbaren Pfostenaufkleber (vgl. Abb. 7-5) zu verwenden und sich kostenfrei der dem zentralen Mängelmeldungssystem anzuschließen, um so auch für diese Netze durch die Nutzer Hinweise auf Beschädigungen zu erhalten.

7.3.3 Bereitstellung von Pfostenaufklebern

Die Druckvorlagen der Pfostenaufkleber stehen unter www.radverkehrsnetz.nrw.de im Bereich der HBR NRW bereit. Die Prägung der individuellen Pfostennummer sollte mit einer Beschriftungsmaschine erfolgen, da diese erfahrungsgemäß langlebiger und witterungsbeständiger sind.

7.4 Verfahren der Änderungsmeldung

Zentrale Katasterpflege beim
Betriebssitz des Landesbe-
triebes Straßenbau NRW

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW erbringt für die beiden Teilnetze

- Landesweites Radverkehrsnetz und
- die Knotenpunktsysteme

vielfältige kostenlose Serviceleistungen, die in Kap. 1.2 bzw. 9 im Detail beschrieben werden. Die Pflege des Beschilderungskatasters ist für die beiden Teilnetze gerade vor dem Hintergrund der notwendigen Aktualität der Netzdarstellung im Internet (www.radroutenplaner.nrw.de) oder auf Karten (Datenlieferung für Radwanderkarten) von großer Bedeutung. Daher sind die Daten immer auf dem aktuellen Stand zu halten.

Der Informationsfluss muss dabei von den Baulastträgern vor Ort, welche die Änderungen initiieren, an den Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW gerichtet sein (vgl. Kap. 13, Kontaktdaten). Dort liegen kreisbezogen alle Kataster aktuell vor.

Es ist wünschenswert, dass die Kommunen die Katasterblätter ihrer kommunalen Netze ebenfalls an den Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW übergeben, damit diese unter www.radverkehrsnetz.nrw.de bereitgestellt werden. Die Initiative obliegt den jeweiligen Kommunen.

Änderungen von Netzverlauf
und Schildern

Die Aktualisierung des Katasters bezieht sich generell auf drei unterschiedliche Bereiche:

- die geografischen Daten (der Netzverlauf und die Streckenattribute, wie z.B. Art der Radverkehrsanlage und Oberflächenbeschaffenheit),
- die standortbezogenen Beschilderungsdaten (z.B. Art, Inhalt, Befestigungsort eines Schildes) und
- Fotos der Schilder (zur Visualisierung im Katasterblatt).

Diese Daten sind miteinander verknüpft, hierzu ist ein Schilderstandort einem Netzknoten zugeordnet. Es ist zu unterscheiden, dass die Netz- und Streckeninformationen als geografische Daten (Kartendaten) vorliegen, während die Standort- und Schilderinformationen als Datenbankinhalte (Katasterblätter) existieren. In der Beschilderungssoftware werden diese Daten sprechend Abb. 7-6 mit zwei Systemen verarbeitet (GIS - Geografisches Informationssystem - und Datenbank), die über Referenzen (die Netzknotennummer) miteinander verknüpft sind.

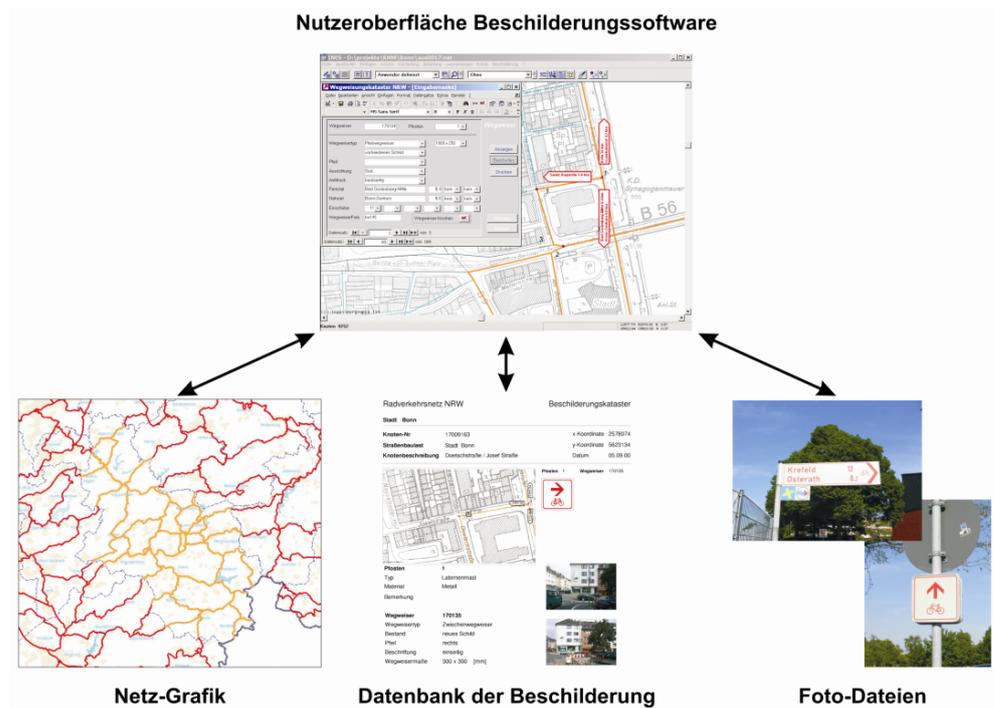


Abb. 7-6: Verknüpfung von Netz-, Schilder- und Fotodateien

Meldung von Veränderungen

Netzveränderungen sind von den Baulastträgern an den Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW zu melden. Hierzu stehen grundsätzlich unterschiedliche Medien zur Verfügung:

- Papier (Arbeitsgrundlagen stehen für Baulastträger als Download auf der Seite www.radverkehrsnetz.nrw.de bereit):
 - Radverkehrsnetz-Katasterblätter mit handschriftlichen Änderungen,
 - Pläne mit handschriftlichen Eintragungen von Streckenänderungen und Pfostenstandorten,
 - Plots von Plänen mit neuer Wegeföhrung,
 - Katasterblätter von Neuplanungen.
- Bilddateien: Fotos von Pfosten und Schildern,
- Datensätze von Katasterdaten in anderen Formaten (Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW erforderlich).

Geringer Aufwand für Baulastträger

Der Aufwand für die Bereitstellung der Änderungen ist sehr gering, da nur die üblicherweise bei den Planungen und Umsetzungen vor Ort sowieso erarbeiteten Unterlagen bereitgestellt werden müssen.

Datenformate abhängig von Maßnahmenumfang

Ein wichtiger Aspekt ist die Unterscheidung zwischen **kleineren Änderungen** oder einzelnen Ergänzungen vor Ort (z.B. Umsetzen einiger Schilder im Zuge eines Umbaus einer Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz) und **großen Beschilderungsmaßnahmen** (z.B. neue örtliche Beschilderung).

Bei kleineren Änderungen im Bestandskataster bietet sich beispielsweise ein Informationsaustausch über handschriftlich geänderte Katasterblätter an. Bei großen Beschilderungsmaßnahmen ist eine Daten- oder Katasterübergabe der im Zuge der Bearbeitung erstellten Planungsunterlagen sinnvoll.

Verfahrensablauf bei kleineren Änderungen

In Abb. 7-7 ist der prinzipielle Ablauf einer Änderungsmeldung bei einer kleineren Maßnahme (z.B. lokale Verlegung des Landesweiten Radverkehrsnetzes) in einem Diagramm dargestellt. In dem Beispiel wird kein externer Dienstleister eingeschaltet. Die notwendigen Änderungen sollen in eigene Pläne und Katasterblätter des Landesweiten Radverkehrsnetzes eingetragen werden.

Falls keine aktuellen Katasterblätter vorliegen, können diese für das Landesweite Radverkehrsnetz / Knotenpunktnetz online unter www.radverkehrsnetz.nrw.de abgerufen werden. Die notwendigen Änderungen werden (handschriftlich) dokumentiert und die Unterlagen (inklusive der StVO-Anordnung) an den Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW gesendet. Mit Hilfe dieser Unterlagen wird dann das Kataster des Landesweiten Radverkehrsnetzes / Knotenpunktnetzes der betreffenden Kommune mit der Beschilderungssoftware aktualisiert. Bei der Einarbeitung der veränderten Schilderstandorte und Schilderinhalt können Unstimmigkeiten zu der übrigen bestehenden Beschilderung aufgedeckt werden (z.B. fehlende Schilder, Veränderungen der Zielspinne etc.). Diese Unstimmigkeiten werden an den Baulastträger zurückgemeldet. Nach Einarbeitung der Änderungen ist das Kreiskataster aktualisiert. Die entsprechend veränderten Seiten werden vom Landesbetrieb Straßenbau NRW als PDF-Datei in www.radverkehrsnetz.nrw.de aktualisiert.

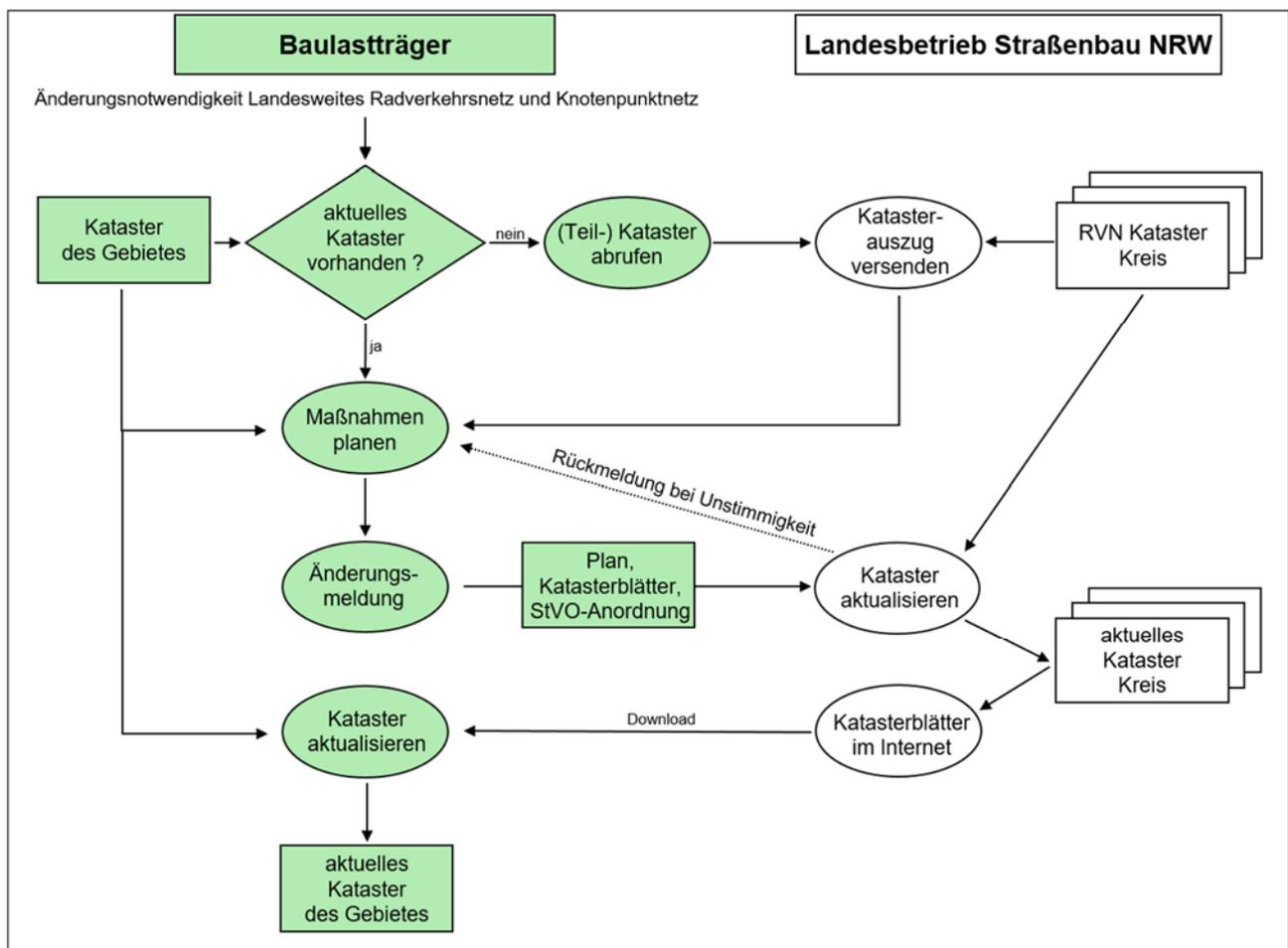


Abb. 7-7: Ablauf Änderungsdienst bei kleinen Änderungen

Verfahrensablauf bei größeren Änderungen

In Abb. 7-8 ist der prinzipielle Ablauf einer Änderungsmeldung bei einer größeren Maßnahme (z.B. Planung einer lokale Radwegweisung) dargestellt. In dem Beispiel wird ein Planungsbüro mit der Beschilderungsplanung betraut.

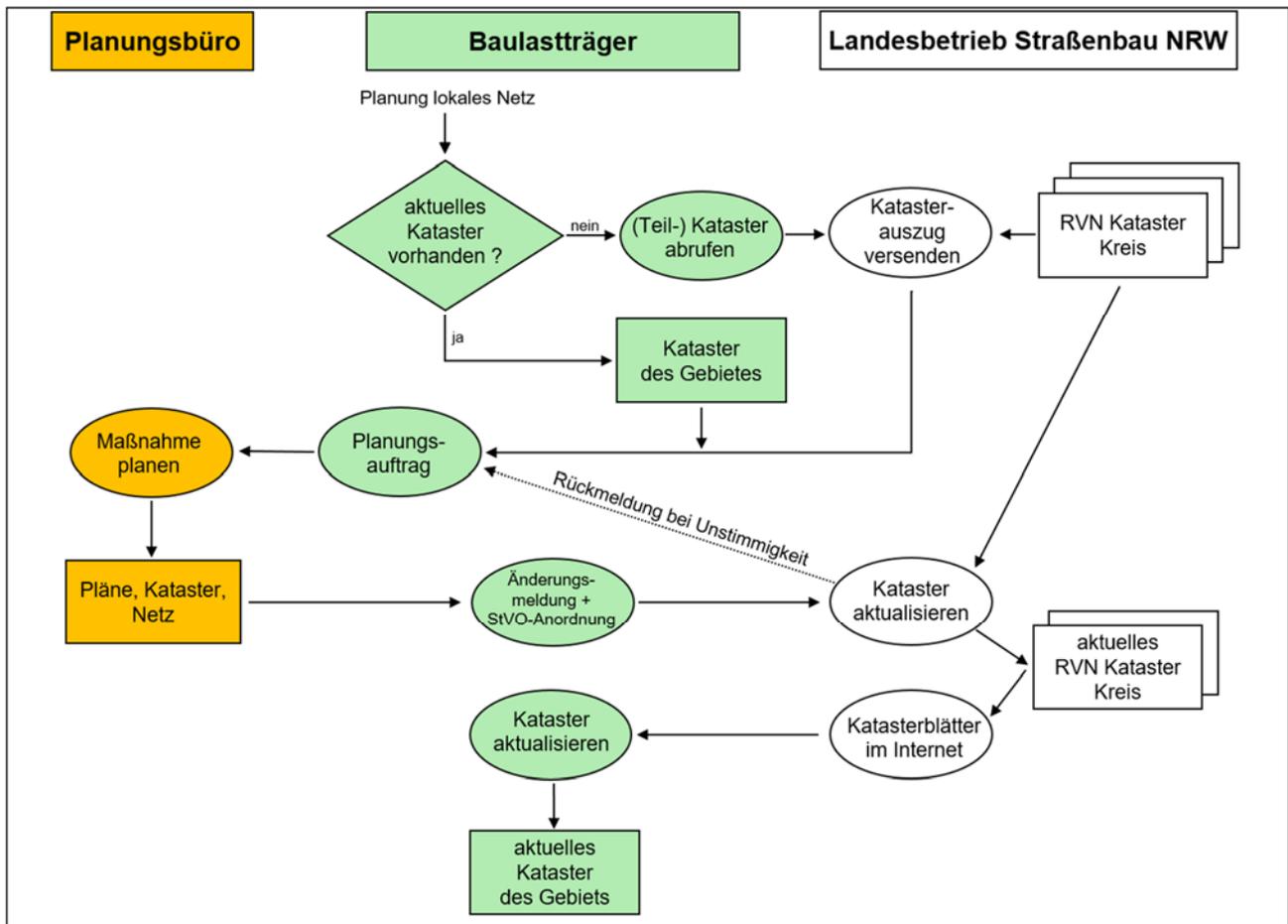


Abb. 7-8: Ablauf Änderungsdienst bei umfangreicheren Planungen

Gegenüber dem Ablauf bei einer kleineren Maßnahme (Abb. 7-7) treten in diesem Beispiel folgende Veränderungen ein: Dem Planungsbüro wird vom Baulastträger ein aktuelles Kataster des Landesweiten Radverkehrsnetzes / Knotenpunktnetzes zur Verfügung gestellt. Damit wird die Auflage verbunden, die in Kap. 7.2, angesprochenen notwendigen Veränderungen im Landesweiten Radverkehrsnetz / Knotenpunktnetz bei der Planung des lokalen Netzes zu berücksichtigen. Das Planungsbüro stellt mit Abschluss der Arbeiten dem Baulastträger ein Beschilderungskataster der lokalen Planung u.a. zur Prüfung und straßenverkehrsrechtlichen Anordnung zur Verfügung. Dem Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau NRW werden die das Landesweite Radverkehrsnetz / Knotenpunktnetz betreffenden Katasterblätter, entsprechenden Pläne und eine Kopie der StVO-Anordnung übergeben. Mit Hilfe dieser Unterlagen wird dann das Kataster des Landesweiten Radverkehrsnetzes bzw. Knotenpunktsystems des Kreises mit der Beschilderungssoftware aktualisiert. Bei der Einarbeitung der veränderten Schilderstandorte und -inhalte können Unstimmigkeiten zu der übrigen bestehenden Beschilderung aufgedeckt werden. Mögliche Unstimmigkeiten werden an den Baulastträger mit der Bitte um Berücksichtigung zurückgemeldet. Nach der Einarbeitung der Änderungen ist das Kreiskataster des

Landesweiten Radverkehrsnetzes / Knotenpunktsystems aktualisiert. Die entsprechend veränderten Seiten werden vom Landesbetrieb Straßenbau NRW als PDF-Datei zum Download bereitgestellt.

7.5 Deinstallation von Routen und Themenrouten

Themenrouten werden i.d.R. im Rahmen der (rad-)touristischen Inwertsetzung bzw. zur Wirtschaftsförderung von Regionen installiert und als routenorientierte Wegweisung (Routeneinschübe) in das Wegweisungssystem für den Radverkehr integriert. Neben der Kennzeichnung der Streckenführung mit einem Wegweisungssystem vor Ort bedarf es parallel einer touristischen Kommunikation und Vermarktung dieses Angebots. Im Rahmen der touristischen Produktentwicklung sind die beiden Komponenten „Touristisches Marketing“ und „Kennzeichnung des Streckenverlaufs mittels Routeneinschub vor Ort“ als untrennbare Säulen eines radtouristischen Produkts zu betrachten.

Erfahrungen der letzten Jahrzehnte zeigen, dass zwischenzeitlich einige touristische Routen durch die touristischen Marketingorganisationen nicht mehr kommuniziert und beworben werden und ausschließlich vor Ort mittels Routeneinschübe dargestellt sind. Damit haben sie i.d.R. ihren Mehrwert zur regionalen Tourismus- und Wirtschaftsförderung verloren und sind entbehrlich. Um bei der Vielzahl von touristischen Routen die Aufmerksamkeit der Radfahrer ausschließlich auf die hochwertigen radtouristischen Routen zu lenken und diese Angebote nicht durch unbeworbene Altprodukte zu verwässern, sind diese Routen mit der Einstellung der touristischen Vermarktung zu demontieren.

Folgendes Verfahren findet hier Anwendung:

Grundlage für eine Demontage ist i.d.R.

- das fehlende Marketing durch Einstellung der Kommunikationsplattform oder Beendigung des Routenbetreibers und / oder
- Konsens aller Anrainer einer Themenroute zum fehlenden touristischen Mehrwert.

Nach Prüfung der Kriterien obliegt es der Straßenverkehrsbehörde die vollständige Deinstallation der Themenroute gegenüber den jeweiligen Baulastträgern mit einer Fristsetzung zur Umsetzung anzuordnen. Anschließend sind die Themenrouteneinschübe durch die jeweiligen Baulastträger eigenverantwortlich zu demontieren.

Hilfsmittel zur Recherche, wo die Themenroute verläuft bzw. zur Erstellung eines Demontatgekatasters bilden die Internetseiten www.radverkehrsnetz.nrw.de bzw. www.radroutenplaner.nrw.de.

Nach erfolgter Demontage bedarf es einer Mitteilung an den Landesbetrieb Straßenbau NRW in Verbindung mit einer Übermittlung von Nachherfotos der jeweiligen Wegweiser. Dieser läßt anschließend die neuen Katasterblätter – ohne die jeweiligen Einschübe – erstellen.