

## **9. Finanzierung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW**

9.1	Neubau von Radverkehrsanlagen _____	9-1
9.1.1	Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen in überörtlicher Baulast _____	9-1
9.1.2	Förderung kommunaler Radverkehrsanlagen _____	9-2
9.2	Programm zur Förderung der Nahmobilität	
9.3	Ausschilderung von kommunalen Netzen – „100 Kommunen im Netz“	9-3
9.3.1	Wegweisender Beschilderung nach FöRi-Nah _____	9-3
9.3.2	Bestandskataster und digitale Erfassung von Streckeninformationen _____	9-3
9.4	Finanzierung von Wegweisern zu lokalen Einzelzielen _____	9-4
9.5	Ästhetische Korrekturen _____	9-4

## 9. Finanzierung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt auf verschiedene Weise den Radverkehr in NRW und hier als eine zentrale Säule die Wegweisung der Routen.

### 9.1 Neubau von Radverkehrsanlagen

In Nordrhein-Westfalen gilt der Grundsatz, dass eine Radverkehrswegweisung integraler Bestandteil einer Radverkehrsanlage ist und damit – wie auch alle anderen StVO-Verkehrszeichen - zur Straßeneinrichtung gehört. Daher sind die Kosten für die Wegweisung Bestandteil der Gesamtbaumaßnahme und durch die entsprechenden Projekte zu finanzieren.

#### 9.1.1 Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen in überörtlicher Baulast

##### **Bundesstraßen**

Seit 1981 existiert ein Radwegeprogramm für Bundesstraßen. Das Programm sieht schwerpunktmäßig den nachträglichen Anbau von Radverkehrsanlagen (auch RSV) an vorhandenen Bundesstraßen vor, kann aber auch im Rahmen von Aus-/Neubaumaßnahmen angewendet werden.

##### **Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes**

Der Bau von Radverkehrsanlagen an Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes erfolgt aus insgesamt fünf separaten Titeln des Landeshaushaltes, die den unterschiedlichen Arbeitsfeldern des Radverkehrsanlagenbaus zugeordnet sind: Erhaltung, Umbau und Ausbau, Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms, Bau von Radwegen an bestehenden Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes.

Für diese Wege gelten folgende Regelungen:

- Neue Bundes- und Landesstraßen werden soweit erforderlich grundsätzlich mit den notwendigen Radverkehrsanlagen angelegt.
- Für die nachträgliche Schaffung notwendiger Radverkehrsanlagen und Radschnellverbindungen des Landes bestehen eigenständige Bauprogramme.
- Die notwendigen Maßnahmen werden in den jährlich fortzuschreibenden Bauprogrammen ausgewiesen.
- Der für die Abwicklung der Bauprogramme zuständige Landesbetrieb Straßenbau NRW übernimmt die notwendige Koordination mit den betroffenen Kommunen.

Möchte eine Kommune für Straßen und Radschnellverbindungen, die sich in der Baulast des Bundes oder des Landes befinden, über das von diesen Baulastträgern bereits geleistete Maß hinaus Maßnahmen zum Bau von Radverkehrsanlagen initiieren, sollte bei der Formulierung dieses Wunsches folgende Form eingehalten werden:

---

Antragsteller	Kommunen können Ergänzungswünsche der Bauprogramme formulieren.
Adressat für Antragstellung	Der Antrag ist bei der jeweiligen zuständigen Regionalniederlassung des Landesbetrieb Straßenbau NRW einzureichen.
Notwendige Unterlagen	Die Wünsche zur Notwendigkeit der Radverkehrsanlage sollten durch die Kommune in Schriftform dargelegt werden. Sinnvoll ist eine Dokumentation der kommunalen Willensbekundung mittels Ratsbeschluss o.ä.
Antragsfristen	Die Formulierung der Realisierungswünsche ist jederzeit möglich.
Umsetzungsverfahren	In Abhängigkeit vom Finanzrahmen und der Dringlichkeit der Maßnahme erfolgt eine Aufnahme in die entsprechenden Bauprogramme ggf. unter Beteiligung des Regionalrates.

*Abb. 9-1: Empfehlungen sofern eine Kommune Radverkehrsanlagen in fremder Baulast initiieren möchte*

### 9.1.2 Förderung kommunaler Radverkehrsanlagen

Bundesgesetzliche Grundlage der Radverkehrsförderung sind bis 2019 Bundeszuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz. Daneben stehen ab 2017 Bundeszuweisungen gem. § 5b FStrG für den Bau von Radschnellverbindungen zur Verfügung. Landesgesetzliche Grundlage ist die Landeshaushaltsordnung. Zur Konkretisierung dieser Gesetze und zur Förderung des Radverkehrs wurden 2014 auf Landesebene die „Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus“ (FöRi-kom-Stra) herausgegeben.

## 9.2 Programm zur Förderung der Nahmobilität

Die Förderung der kommunalen Nahmobilität ist ein zentraler Aspekt des Aktionsplans der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Die Förderung erfolgt auf Grundlage der zum 01.12.2014 eingeführten „Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen“ (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah). Sie regeln die diversen Fördertatbestände bzgl. Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation im Bereich der Nahmobilität.

Förderfähig sind Bau- und Ausbauprojekte, grundlegende Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind, sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten und motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern. Dabei ist der Vernetzung mit dem öffentlichen Personenverkehr angemessen Rechnung zu tragen.

Rad- und Gehwege an verkehrswichtigen Straßen sind aus Mitteln der Nahmobilität förderfähig, wenn sie nicht im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau förderfähig sind.

Voraussetzung für die Programmaufnahme ist, dass mit Abschluss der Planung Baureife gegeben ist und die Bauvorbereitung einen unverzüglichen Baubeginn erwarten lässt. Mit der Programmaufnahme ist eine entscheidende verfahrensmäßige Voraussetzung für die Förderung gegeben. Die Prüfung der Förderanträge im Detail und die Bewilligung selbst erfolgen durch die fünf Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster.

### 9.3 Ausschilderung von kommunalen Netzen – „100 Kommunen im Netz“

Ziel der Landesregierung ist es, in Ergänzung des Landesnetzes Netzverdichtungen auf regionaler und kommunaler Ebene durch die Beschilderung von weiteren kommunalen Radnetzen zu fördern.

Im Rahmen von „100 Kommunen im Netz“ soll das einheitlich ausgeschilderte RVN NRW im kommunalen Raum durch Netzausbau und Netzverdichtung verfeinert werden. Der Begriff „Netz“ steht hierbei sowohl für das mit Wegweisern ausgeschilderte Radverkehrsnetz auf den Straßen und Wegen als auch für das digital aufbereitete Radverkehrsnetz im Radroutenplaner.NRW im Internet.

Förderanträge können Kommunen im Rahmen der FöRi-Nah beim jeweiligen Dezernat 25 der Bezirksregierungen stellen.

#### 9.3.1 Wegweisender Beschilderung nach FöRi-Nah

Die wegweisende Beschilderung kommunaler Radverkehrsnetze ist nach der aktuell gültigen Förderrichtlinie förderfähig.

Hierzu gehören nicht die separate Beschilderung einzelner Routen und die alleinige nachträgliche Ergänzung von Themenrouteneinschüben.

##### Fördervoraussetzungen

Es gelten folgende Fördervoraussetzungen:

- Die Beschilderung muss entsprechend dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV erfolgen. Als Regelfarbe ist Rot zu verwenden (vgl. Kap. 1).
- Die Wegweiser unterliegen den Regeln der StVO und bedürfen der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde (vgl. Kap. 4).
- Bei Kreuzungen bzw. Überlagerungen von kommunalem und landesweitem Netz bedarf es meist einer Änderung der Beschilderung im Landesweiten Radverkehrsnetz, in dem z.B. neue Netzknoten eingefügt oder Piktogramme von Routen ergänzt werden (vgl. Kap. 7.2.2). Hierbei ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW zu beteiligen. Kosten für solche Änderungen im Landesweiten Radverkehrsnetz gehören zu den zuwendungsfähigen Kosten.
- Übergabepunkte zu benachbarten kommunalen Netzen sind abzustimmen.

#### 9.3.2 Bestandskataster und digitale Erfassung von Streckeninformationen

Erlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW vom 29.01.2007:

In Ergänzung zum Erlass vom 28.01.2005.: Az III A 4 treffe ich die nachfolgenden Regelungen:

„Das Land hat das Ziel ein flächendeckendes, zentrales, digitales und stets aktuelles Beschilderungskataster über sämtliche nach FGSV- bzw. HBR-Standard ausgeschilderten Radrouten und Netze in NRW aufzubauen. Grundlage hierfür ist das Kataster des bisher 13.800 km umfassenden Radverkehrsnetzes NRW. Die im Rahmen des Programms „100 Kommunen im Netz“ entstehenden lokalen Wegweiserstandorte sind deshalb ebenfalls mit Katasterblättern nach Muster der HBR NRW bestandsmäßig zu erfassen.“

Bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben sind die Erarbeitung dieser Katasterblätter und die digitale Erfassung der Streckeninformationen im lokalen Netz den Baukosten zuzuordnen. Dazu gehören beispielsweise die digitale Dokumentation der Routenverläufe, die Erfassung der „Art der Radverkehrsanlage“ und die Erfassung von Wegeoberflächen (Pflaster, Asphalt, wassergebundene Decke etc.). Nicht förderfähig sind dagegen die Planung von Netzen (Routenfindung) und die Beschaffung von Beschilderungssoftware.

Da die maßnahmenbezogenen Planungskosten damit bereits berücksichtigt sind, entfällt hier die Pauschale von 2 % nach Ziffer 1.2 der Regelungen zur Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben gem. Erlass vom 22.12.2004.

Die im Rahmen der geförderten Maßnahme entstandenen Katasterblätter sind dem Landesbetrieb Straßenbau vor der Schlussabrechnung zuzuleiten.

Ich bitte die Antragsteller über die o.g. Regelungen in geeigneter Weise zu informieren.“

#### **9.4 Finanzierung von Wegweisern zu lokalen Einzelzielen**

Lokale Netzergänzungen erfolgen aus unterschiedlichen Motivationen. Liegt eine

- verkehrliche Notwendigkeit oder
- öffentliches Interesse vor

erfolgt die Finanzierung der Wegweiser analog zur Kfz-Wegweisung nach § 5b Straßenverkehrsgesetz durch den jeweiligen Baulastträger.

Verursacherprinzip bei Einzelinteressen

Dominieren primär Einzelinteressen, indem gastronomische Betriebe oder lokale Themenrouten in das Netz integriert werden, erfolgt die Finanzierung der laufenden Unterhaltung und Erneuerung nach § 16 StrWG NRW durch den Verursacher. Spätere Unterhaltungskosten sind dem Baulastträger über Ablösebeträge auszugleichen.

Falls zwischen den Beteiligten kein Konsens über die Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Interessen erzielt werden kann, entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

#### **9.5 Ästhetische Korrekturen**

Sollten vorhandene Wegweiser nicht aus inhaltlichen sondern ausschließlich aus ästhetischen Gründen durch Wegweiser mit anderen Abmessungen ersetzt werden, so hat der Verursacher die Kosten zu tragen (vgl. Kap. 3.1.1.2).

---