



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stamnnorm

Ausfertigungsdatum: 01.12.2014

Fassung

Gültig ab: 01.12.2014

Gültig bis: 31.12.2023

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 2-86.19-4.3 v.

1.12.2014

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah)

RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 2-86.19-4.3
v. 1.12.2014

1

Rechtsgrundlage, Zuwendungszweck

Das Land gewährt nach diesen Richtlinien und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften - VV - sowie der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden (GV) - VVG - zu § 44 LHO Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Gemeinden.

Nahmobilität ist gleichzusetzen mit nichtmotorisiertem Individualverkehr und bezeichnet die individuelle Mobilität, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nicht motorisierten Verkehrsmitteln bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten. Die Förderrichtlinie dient zur Umsetzung des Aktionsplans Nahmobilität.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2

Gegenstand der Förderung

Förderfähig sind Bau- und Ausbauvorhaben, grundhafte Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind,

- sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten,
- 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 nur dann förderfähig, wenn sie nicht im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau förderfähig sind.

2.1

Radverkehrsanlagen^[1]

Gefördert werden können inner- und außerörtlich:

- Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen,
- sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen,
- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen,
- Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW),
- straßenbegleitende Radwege,
- selbstständig geführte Radwege,
- Fahrradstraßen,
- gemeinsame und getrennte Rad-/Gehwege.

2.2

Fußverkehrsanlagen

Gefördert werden:

- Barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen
- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen
- Bau von innerörtlichen, separat geführten Gehwegen
- Bau von Gehwegen im Zuge von Radschnellwegen

2.3

Fahrradstationen

Fahrradstationen stellen die Schnittstelle zwischen Verkehrsmitteln des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs dar.

Gefördert werden Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, bei denen mindestens folgende Dienstleistungen angeboten werden:

- Bewachung und Witterungsschutz
- Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur
- Fahrradvermietung

Weitere Dienstleistungen wie z. B. Zentrale für Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und Fahrradliteratur, Mobilitätsberatung können dort erbracht werden.

2.4

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum

Gefördert werden die verkehrsgerechte Anbindung an die Basisstraße und die Abstellanlage in der Baulast der jeweiligen Kommune. Hierzu gehören auch Ladestationen für Elektrofahrräder

2.5

Sonstige Maßnahmen

Gefördert werden auch nicht investive Maßnahmen von Kommunen und kommunalen Zusammenschlüssen in der Form von Verbänden, Vereinen und ähnlichen Institutionen des Privatrechts, die im Jahr des Zuwendungsbescheides durch die für Verkehr zuständige oberste Landesbehörde als fußgänger- und fahrradfreundlich anerkannt sind.

Im Einzelnen kann gefördert werden:

- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität
- Modal Split Erhebungen
- Dauerzählstellen für den Radverkehr

3

Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind:

- Gemeinden und Gemeindeverbände
- privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung, die satzungsgemäß Verkehrsinfrastrukturaufgaben wahrnehmen
- sonstige kommunale Zusammenschlüsse in der Form von Vereinen, Stiftungen oder ähnlichen Institutionen des Privatrechts, die satzungsgemäß die Förderung der Nahmobilität verfolgen und deren Mitgliedskommunen als fußgänger- und fahrradfreundlich anerkannt worden sind.

4

Zuwendungsvoraussetzungen

4.1

Unterlagen

Es müssen folgende Unterlagen vorliegen:

- ein Bauentwurf in Anlehnung an die Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE), sofern es sich um den Neubau von Rad- oder Fußwegen handelt; in dem Erläuterungsbericht sind die verkehrliche, städtebauliche und umweltbedeutsame Dringlichkeit des Vorhabens darzulegen sowie Art und Umfang der Verbesserung zu erläutern,
- ein Rad- und Fußverkehrskonzept oder eine vergleichbare Planunterlage mit Darstellung des vorhandenen Rad- und Fußverkehrsnetzes,
- eine Auflistung der Maßnahmen, die zur Erreichung der Barrierefreiheit geplant sind,
- ein Vermerk über die Anhörung der/des Behindertenbeauftragten oder über die Beteiligung von Organisationen, die die Interessen von Menschen mit Behinderung vertreten (Behindertenbeiräte, anerkannte Verbände),
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, die planungsrechtlichen Voraussetzungen (Bebauungsplan/Planfeststellung), die Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) sowie über das Ergebnis der erfolgten Abstimmung mit städtebaulichen und strukturpolitischen Maßnahmen, die mit dem Bauvorhaben zusammenhängen.

Im Einzelfall kann die Bewilligungsbehörde die Anforderungen an die Unterlagen reduzieren oder modifizieren.

4.2

Bagatellgrenzen

Zuwendungen werden nur für Vorhaben gewährt, bei denen die zuwendungsfähigen Ausgaben die Bagatellgrenze überschreiten. Die Bagatellgrenze wird mit 20.000 € zuwendungsfähiger Ausgaben festgesetzt. Bei Maßnahmen nach Nr. 2.4 und Nr. 2.5 beträgt die Bagatellgrenze 5.000 € zuwendungsfähiger Ausgaben.

4.3

Finanzierung und Baurecht

Die Finanzierung des Eigenanteils muss gesichert sein und es muss uneingeschränktes Baurecht vorliegen. Der erforderliche Grunderwerb muss gesichert sein.

4.4

Fachtechnische Voraussetzungen

Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.

Insbesondere sind der Leitfaden zur Barrierefreiheit im Straßenraum des Landesbetrieb Straßenbau, die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung zu berücksichtigen.

Bei Radschnellwegen sind die Kriterien des Landes NRW und die Hinweise der FGSV zu den Radschnellverbindungen in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

5

Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1

Zuwendungsart

Die Zuwendungen werden als Projektförderung für Einzelvorhaben gewährt.

5.2

Finanzierungsart

- im Regelfall Anteilsfinanzierung.

Bei Fahrradstationen und Fahrradabstellanlagen sowie den Ladestationen für Elektrofahrräder erfolgt dies auf der Grundlage von Höchstbeträgen.

- ausnahmsweise Festbetragsfinanzierung möglich beim Fördergegenstand Nr. 2.5,

Mit Zustimmung des für Verkehr zuständigen Ministeriums kann im Übrigen im Einzelfall abgewichen und eine Festbetragsfinanzierung vorgenommen werden.

5.3

Form der Zuwendung

Zuweisung/Zuschuss

5.4

Bemessungsgrundlage und Eigenanteil

Bemessungsgrundlage für investive Fördergegenstände sind Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung der Straßenbaulast ergeben. Die finanzielle Beteiligung einer Kommune am Eigenanteil eines anderen Antragstellers kann als dessen Eigenanteil anerkannt werden.

Zweckgebundene Spenden bleiben bei der Bemessung der Zuwendungen außer Betracht, soweit für den Zuwendungsempfänger ein Eigenanteil in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben verbleibt.

Gleiches gilt für bürgerschaftliches Engagement in Form von freiwilligen, unentgeltlichen Arbeiten, die als fiktive Ausgabe auf den Eigenanteil anrechenbar sind, soweit für den Zuwendungsempfänger ein Eigenanteil in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben verbleibt (Nr. 2.3.2 VVG zu § 44 LHO). Bei freiwilligen unentgeltlichen Arbeiten können 20 € je Arbeitsstunde angesetzt werden. Die freiwilligen, unentgeltlichen Arbeiten von Architekten und Ingenieuren sind mit dem Mindestwert der Honorarzone bei den anzurechnenden Kosten nach HOAI anzusetzen. Freiwillige, unentgeltliche Arbeiten von Fachfirmen werden auf der Grundlage des jeweils aktuellen „SIRADOS Baupreishandbuchs für den planerischen Tiefbau/GaLa“ mit der niedrigsten Kostenkategorie einbezogen.

Die als bürgerschaftliches Engagement zu berücksichtigenden Leistungen dürfen nicht in Erfüllung einer Verpflichtung aus einem Beschäftigungsverhältnis oder einer organschaftlichen Stellung bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger erbracht werden. Der Beleg der geleisteten Arbeitsstunden erfolgt durch einfache Stundennachweise, die zu unterschreiben sind. Diese müssen Namen, Datum, Dauer und Art der Leistung beinhalten und sind von der Antragstellerin oder dem Antragsteller gegenzuzeichnen.

Die finanzielle Beteiligung eines privatrechtlich organisierten Unternehmens, das mehrheitlich in kommunaler Hand ist und satzungsgemäß Verkehrsinfrastrukturaufgaben wahrnimmt, kann als Eigenanteil der antragstellenden Kommune anerkannt werden.

5.4.1

Zuwendungsfähige Ausgaben

Ausgaben für Anlagen gemäß § 2 Absatz 2 Nr. 1 bis 3 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG) einschl. Grunderwerb sind zuwendungsfähig.

5.4.2

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben

Nicht zuwendungsfähig sind grundsätzlich Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen hat, wie beispielsweise Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwands nach §§ 127 ff. Baugesetzbuch bzw. der Anliegerbeiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz für Straßenbauliche Maßnahmen, sowie

- Verwaltungskosten,

- Finanzierungskosten,
- Ablösebeträge.

5.4.3

Abgrenzungen

Gesonderte Regelungen bzw. Abgrenzungen (über 5.4.1 und 5.4.2 hinaus) sind den Hinweisen des für Verkehr zuständigen Ministeriums zu diesen Förderrichtlinien zu entnehmen.

5.5

Fördersätze, Förderschwerpunkte

Die Höhe der Fördersätze und etwaige Schwerpunkte der Förderung werden von dem für Verkehr zuständigen Ministerium im Vorfeld der Aufstellung eines Förderprogramms festgelegt.

Der Förderhöchstsatz darf 80 % grundsätzlich nicht überschreiten.

Ein Fördersatz von bis zu 90 % kann für Bereiche festgelegt werden, in denen das jeweils geltende Landeshaushaltrecht dies ausnahmsweise ermöglicht.

6

Sonstige Zuwendungsbestimmungen/ Nebenbestimmungen

Die ANBest-G/ ANBest-P/ NBest-Bau werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids. Abweichend oder ergänzend hierzu sind insbesondere folgende besondere Nebenbestimmungen aufzunehmen:

6.1

Planungsänderungen

Soweit von der der Bewilligung zugrunde liegenden Planung erheblich abgewichen werden muss (vgl. Nr. 1.3 NBest-Bau), ist vor Verwirklichung dieser abweichenden Planung die Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen.

6.2

Auszahlung der Zuwendung

Die Auszahlung der Zuwendung wird bis zur Vorlage des Verwendungsnachweises auf 80 % der vorgesehenen Zuwendung begrenzt.

6.3

Ausgabebatt

Der Zuwendungsempfänger hat bis zum 1.3. eines Jahres ein fortgeschriebenes Ausgabebatt in 2-facher Ausfertigung vorzulegen.

6.4

Beendigung des Vorhabens

Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Eine Maßnahme gilt mit Abnahme der wesentlichen Bauteile (Straßenkörper, Ingenieurbauwerke, Ausstattung) als beendet im Sinne der Nr. 7.1 der ANBest-G / Nr. 6.1 der ANBest-P.

7

Verfahren

7.1

Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Vorhaben liegt. Überschreitet ein Vorhaben ausnahmsweise die Grenze zweier oder mehrerer Regierungsbezirke, entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium, welche Bezirksregierung Bewilligungsbehörde ist.

7.2

Anmeldung

Die Anmeldung von Fördervorhaben kann fünf Jahre im Voraus, spätestens jedoch bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres bei der Bewilligungsbehörde erfolgen.

Es sind folgende Unterlagen 2-fach beizufügen:

- Muster 1 und 2
- Beschreibung des Vorhabens,
- Darlegung, warum das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Nahmobilität erforderlich ist und dass die Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen werden,
- Mitteilung, mit welchem Ergebnis eine Abstimmung mit städtebaulichen und strukturpolitischen Maßnahmen erfolgt ist,
- Übersichtsplan (Stadtplan o.ä.) mit Darstellung des kommunalen Rad- und Fußverkehrskonzepts,
- Lageplan 1:5.000 mit Einzeichnung des geplanten Gesamtvorhabens, dieses ggf. nach Bauabschnitten/Verkehrswerten unterteilt, einschließlich etwaiger bereits laufender oder fertig gestellter Abschnitte (nur bei Infrastrukturmaßnahmen),
- Regelquerschnitt (alt/neu) mit Begründung (nur bei Infrastrukturmaßnahmen), vereinfachte Kostenberechnung,
- Finanzierungsplan.

Die Anforderungen an die Unterlagen sollen je nach Art des Vorhabens auf das für die Beurteilung der Förderfähigkeit notwendige Maß beschränkt werden. Für eine einheitliche einfache Ab-

wicklung werden entsprechende Musterformulare vorgegeben und auf den Internetseiten der Bewilligungsbehörden zur Verfügung gestellt.

7.3

Programmplanung

Die zur Förderung angemeldeten Vorhaben werden jährlich in einem Programmgespräch des für Verkehr zuständigen Ministeriums mit der Bewilligungsbehörde und ggfs. mit dem Antragsteller erörtert. Dabei wird über die grundsätzliche Förderwürdigkeit und die mittelfristige Priorisierung entschieden.

7.4

Jahresförderprogramm für die kommunale Nahmobilität

Die Bewilligungsbehörde legt nach dem Programmgespräch dem Regionalrat die zur Aufnahme in das Jahresförderprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen vor und leitet das Votum des Regionalrates an das für Verkehr zuständige Ministerium weiter.

7.5

Einplanungsmitsellung

Nach Veröffentlichung des Jahresprogramms durch das für Verkehr zuständige Ministerium unterrichtet die Bewilligungsbehörde den Antragsteller über die Aufnahme in das Jahresförderprogramm (Einplanungsmitsellung).

Der Antragsteller ist zu verpflichten, wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich Maßnahmenbeginn, Bauzeiten, Kosten, Finanzierung und technischer Planung, unverzüglich der Bewilligungsbehörde mitzuteilen.

Jede Bewilligungsbehörde aktualisiert für ihren Bereich den Vorschlag für das mittelfristige Programm unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel und leitet das Ergebnis dem für Verkehr zuständigen Ministerium in elektronischer Form zu. Wird ein Vorhaben nicht in das Programm aufgenommen, so unterrichtet die Bewilligungsbehörde den Träger des Vorhabens unter Angabe der Gründe.

7.6

Finanzierungsantrag

Zuwendungen können nur für Vorhaben gewährt werden, die zuvor in das Programm aufgenommen worden sind. Ein Erlass des für Verkehr zuständigen Ministeriums kann die Programmaufnahme ersetzen. In beiden Fällen ist ein entsprechender Finanzierungsantrag erforderlich.

Der Finanzierungsantrag mit den Unterlagen nach 4.1 ist der Bewilligungsbehörde spätestens bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres zweifach vorzulegen.

7.7

Bewilligung

Die Bewilligungsbehörde prüft den Antrag auf Erfüllung der Fördervoraussetzungen nach Nr. 4 sowie die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben zeitnah und hält das Ergebnis der Prüfung fest. Bei der Bewilligung ist der im Jahr der Aufnahme des Vorhabens in das Jahresförderprogramm für Nahmobilität (Nr. 7.4) gültige Fördersatz maßgeblich.

7.7.1

Zuwendungsbescheid und Unterrichtungspflichten

Die Bewilligungsbehörde erteilt dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid. Der Antragsteller hat der Bewilligungsbehörde den anschließenden Maßnahmenbeginn (erste Auftragsvergabe) oder ggf. dessen unplanmäßige Verzögerung unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Bewilligungsbehörde kann sich unbeschadet der Nr. 8.2.2 VV/VVG zu § 44 LHO den Widerruf des Zuwendungsbescheides gemäß § 36 VwVfG. NRW. für den Fall vorbehalten, dass mit der Maßnahme bis zum Ende des dem Jahr der Bewilligung folgenden Haushaltsjahres nicht begonnen worden ist.

Die Bewilligungsbehörde unterrichtet das für Verkehr zuständige Ministerium zum Ende eines jeden Quartals listenmäßig über die erfolgten Erst-Bewilligungen.

7.7.2

Zweckbindungsfrist

Im Zuwendungsbescheid ist für Infrastrukturmaßnahmen eine Zweckbindungsfrist von 20 Jahren festzusetzen. Sie beginnt mit der Vorlage des Verwendungsnachweises.

Abweichend hiervon ist die Zweckbindungsfrist mit 10 Jahren festzusetzen bei:

Fahrradstationen und Fahrradabstellanlagen sowie Ladestationen für Elektrofahrräder

Wegweisungssystemen

grundhaften Erneuerungen

Lichtsignalanlagen, Zählstellen und Markierungsarbeiten

Für Planungsmaßnahmen und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit ist eine Zweckbindungsfrist nicht festzusetzen.

7.7.3

Mittelausgleich

Änderungen bei der finanziellen Abwicklung sind vom Zuwendungsempfänger zu beantragen. Im Mittelausgleich prüft die Bewilligungsbehörde, ob sie den geänderten finanziellen Vorstellungen durch Änderungsbewilligung entsprechen kann.

7.7.4

Wesentliche Planungsänderung

Beabsichtigt die Bewilligungsbehörde einem Antrag des Zuwendungsempfängers auf Anerkennung einer wesentlichen Planungsänderung ausnahmsweise zu entsprechen, bedarf dies der Zustimmung des für Verkehr zuständigen Ministeriums.

7.7.5

Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben bei der Anteilsfinanzierung

Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben können nur aus besonderen Gründen unter Anlegung eines strengen Maßstabes berücksichtigt werden. Die ausnahmsweise Genehmigung eines Antrages auf Erhöhung der Zuwendungen zur Erreichung des Zuwendungszwecks im Sinne von Nr. 4.5 VV bzw. Nr. 4.3 VVG zu § 44 LHO erfolgt durch die Bewilligungsbehörde.

Bei Ermäßigung der Gesamtausgaben oder Hinzutreten neuer Deckungsmittel ermäßigen sich die Zuwendungen entsprechend.

7.8

Auszahlung

Der Zuwendungsempfänger beantragt die Auszahlung bei der Bewilligungsbehörde.

Bei der Auszahlung von Zuwendungen soll aus Vereinfachungsgründen und vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung nach Vorlage des Schlussverwendungsnachweises in der Regel von den jeweils fälligen Zahlungsverpflichtungen des Zuwendungsempfängers der Anteil zunächst als zuwendungsfähig anerkannt werden, der dem Verhältnis der gesamten zuwendungsfähigen Ausgaben zu den Gesamtausgaben der Maßnahme entspricht.

7.9

Verwendungsnachweis

Die Bewilligungsbehörde prüft, ob der Zuwendungsempfänger die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen jährlich durch das fortgeschriebene Ausgabeblatt nachgewiesen hat.

Die Bewilligungsbehörde prüft den zweifach vorzulegenden Verwendungsnachweis und hält das Ergebnis fest. Werden die Abrechnungsunterlagen innerhalb der in den VV/VVG zu § 44 LHO genannten Fristen der Bewilligungsbehörde nicht vorgelegt, so kann diese die Zuwendung aufgrund der bis dahin nachgewiesenen Aufwendungen zu Lasten des Zuwendungsempfängers abrechnen.

7.10

Übersichten über Fördermaßnahmen

Die Bewilligungsbehörde übersendet dem für Verkehr zuständigen Ministerium nach Ablauf des Haushaltsjahres Übersichten über laufende Vorhaben sowie eine Liste der abgerechneten Maßnahmen. Die Bewilligungsbehörde leitet dem Landesbetrieb Information und Technik NRW (IT.NRW) die entsprechenden Dateien auf dessen Verlangen hin zu.

8

Geltungsdauer

Diese Richtlinien treten mit Wirkung vom 1. Dezember 2014 in Kraft. Sie treten am 31. Dezember 2024 außer Kraft.

MBI. NRW. 2014 S. 818, geändert durch Runderlass vom 16.10.2019 (MBI . NRW. 2019 S. 641).

[1] Zu den Radverkehrsanlagen gehören auch Radschnellwege. Diese sind nach Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) dem Grunde nach Radschnellverbindungen. Sie können sich aus verschiedenen Führungsformen zusammensetzen. Auf die explizite Aufzählung als eigenständiger, förderfähiger Gegenstand wird verzichtet, weil alle möglichen Führungsformen der zu fördernden Radschnellverbindung durch die Aufzählung unter 2.1 erfasst werden.