

Fraktionsantrag der CDU	Vorlage-Nr: VO/18/191
	Status: öffentlich
	Datum: 20.08.2018
Federführend:	Bericht im Ausschuss: Howe Heitmann
Bau- und Planungsamt	Bericht im Rat:
	Bearbeiter: Marion Grün
Fahrradfahren in Tornesch	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
03.09.2018	Bau- und Planungsausschuss

Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Der Verkehr auf den Straßen von Tornesch nimmt immer weiter zu. Eine Entlastung kann nur durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die ineinandergreifen, erreicht werden. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei, die Förderung des Umstiegs auf das Fahrrad. Doch wer mit dem Fahrrad in Tornesch unterwegs ist, muss eine Reihe von Hürden nehmen um an sein Ziel zu gelangen. Am Ziel angekommen, ist häufig festzustellen, dass das Fahrrad nur unsicher und nicht witterungsgeschützt abgestellt werden kann. Um der Fahrt zum Ziel aber auch der dortigen Abstellmöglichkeit eine attraktive Entscheidungsgrundlage als Basis zu legen, schlägt die CDU die folgenden Maßnahmen vor.

- **Sicheres Queren von Kreuzungsbereichen**
 - In vielen Fällen ist zu beobachten, dass die Fahrer von abbiegenden Kraftfahrzeugen ankommende Radfahrer erst sehr spät bemerken, da die Wahrnehmung der Querung an und in Kreuzungsbereichen oftmals eingeschränkt, schwer einsehbar oder der Blick verstärkt auf den weiteren Autoverkehr gerichtet ist. Um eine frühzeitige Aufmerksamkeit der Autofahrer auf eine mögliche Querung des Kreuzungsbereichs durch Radfahrer zu richten, soll nach unseren Überlegungen der Straßenbelag an den zu querenden Stellen mit roter Farbe in der Fläche auf den Radweg aufmerksam machen.
 - Diese Maßnahme sehen wir in den Kreuzungsbereichen
Esinger Straße -> Einmündung Bahnhofsvorplatz
Lindenweg -> Einmündung Großer Moorweg
- **Abstellmöglichkeiten am Bahnhof**
 - Bereits durch eine erste Anfrage der CDU ist durch die Bahn zwischenzeitlich bestätigt worden, dass die abgängige Fahrradabstellfläche in der alten Ahrenloher Straße hinter der Lärmschutzwand saniert/neu ausgebaut werden darf. Diese Maßnahme soll nun angeschoben und umgesetzt werden. Baulich soll diese Anlage in Anlehnung an die überdachten Fahrradabstellflächen im Umfeld der Brücke (Hamburger Straße) erfolgen.
 - Auf dem Bahnhofsvorplatz zwischen dem ehemaligen Bahnhofsgelände und dem Gastronomie-Pavillon sind die Fahrradständer abgängig. Diese sollen komplett zurückgebaut und durch Anlehnbügel ersetzt werden.

- Durchfahrt vermeiden
 - Auf dem Bahnhofsvorplatz besteht aktuell die Möglichkeit, mit dem Kfz zwischen den Flächen vor der Drogerie Rossmann/Mf. Grande und dem großen Parkplatz über den Fuß- und Radweg hin- und herzufahren. Durch den Autoverkehr von drei Seiten entstehen oftmals gefährliche Situationen die sowohl für Auto- als auch Radfahrer ein Ärgernis bedeuten. In einer früheren Planung war vorgesehen, diese Verbindung für Kfz zu schließen. Diese Idee greifen wir nun wieder auf und bitten die Verwaltung mit den Eigentümern Gespräche aufzunehmen um hier durch Findlinge oder bepflanzte Betonkübel die Durchfahrt zu schließen.
- Sicheres Fahren im Fußgängerbereich
 - Vor der Sparkasse stehen Anlehnbügel und ein Baum dazu kommt ein leichter Treppenabsatz und eine schwer einsehbare Hausecke. Um diese Situation zu entschärfen sollen Markierungen auf den Fußwegen aufgebracht werden, die einem Radfahrer signalisieren, wo dieser ohne Gefahr fahren kann.

Prüfungen:

1. Umweltverträglichkeit
entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung
entfällt

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist: vollständig eigenfinanziert
 teilweise gegenfinanziert
 vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan: Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
 höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
 Keine Auswirkungen

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer
Freiwilligen Leistung vor: ja nein

Produkt/e:						
Erträge/Aufwendungen	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ff.
	in EUR					
<small>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</small>						
<small>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*:						

Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Investition/Investitionsförderung	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
Folgeeinsparungen/-kosten	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ff.
<small>(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)</small>	in EUR					
<small>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</small>						
<small>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschluss(empfehlung)

Ein Beschluss soll nach der Diskussion zu den Maßnahmen gefasst werden.

Anlage/n:

keine

Projektsteckbrief	
Titel Name des Projekts	Veloroute Tornesch – Uetersen und Bike+Ride Bahnhof Tornesch
Kurzbeschreibung	Die Stadt Tornesch baut ein Fahrradparkhaus am Bahnhof Tornesch aus. Eine geplante Veloroute Uetersen – Tornesch – Gewerbegebiet Oha führt vom Bahnhof Tornesch östlich und westlich zu wichtigen Zielpunkten in den beiden Städten und zu einem wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkt. Ergänzend zu dem Fahrradparkhaus umfasst das Projekt weitere überdachte Bike+Ride-Plätze am Bahnhof Tornesch. Ein Teil dieser Bike+Ride-Plätze soll in Kooperation mit Gewerbetrieben (HellermannTyton Deutschland und medac GmbH) betrieben werden und gezielt Einpendlern angeboten werden, die aus den benachbarten Städten mit der Bahn einpendeln und mit dem Fahrrad weiter zu ihren Arbeitsplätzen fahren. Darüber hinaus umfasst das Projekt den Aufbau eines Leihfahrradsystems in Tornesch und Uetersen.
Website des Antragstellers zur Projektdarstellung (falls bereits bekannt)	
THG-Minderung in t/Jahr	Durch eine modale Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr und auf Bike+Ride können jährlich etwa 130 bis zu 250 t CO ₂ eingespart werden.
induzierte Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split in %	Der Anteil des Radverkehrs von Bewohnern Tornesch im Berufsverkehr zu wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkten in Tornesch soll um etwa 5 Prozentpunkte erhöht werden.
Kurze Beschreibung des definierten Gebiets	Die Stadt Tornesch liegt etwa 30 km nordwestlich Hamburgs im Landkreis Pinneberg. Auf einem Gemeindegebiet von 20,6 km ² leben rund 13.000 Einwohner. Mit seinem Direktanschluss an die Bundesautobahn A23 und seinem zentral im Stadtgebiet liegenden Bahnhof an der Strecke Kiel-Hamburg-Altona und Hamburg Hauptbahnhof ist Tornesch in die Metropolregion Hamburg eingebunden. Neben einem starken Auspendelverkehr vor allem nach Hamburg ist Tornesch auch Ziel ausgeprägter Berufseinpendelverkehre. In der unmittelbar angrenzenden Stadt Uetersen leben etwa 19.000 Einwohner auf einem Gemeindegebiet von 11,4 km ² . Der Bahnhof Tornesch ist auch für Pendler aus Uetersen nach Hamburg der zentrale Bahnverknüpfungspunkt. Die Einzugsbereiche der weiterführenden Schulen in Uetersen und Tornesch umfassen jeweils beide Stadtgebiete.
Einwohnerzahl im definierten Gebiet	Die Stadt Tornesch hat etwa 13.000 EW, die Stadt Uetersen etwa 19.000 EW.
Länge zusätzlicher Radweg(e) in km (falls zutreffend)	Neubau von etwa 330 m Radweg, Ausbau und Ausstattung bestehender Wege auf etwa 8 km Länge
Anzahl neuer Radabstellplätze	180 Bike+Ride-Plätze in einem Fahrradparkhaus, 170 öffentliche überdachte

(falls zutreffend)	Plätze und 100 gesicherte Plätze in einer Sammelschließanlage
Anzahl neuer Leihräder (falls zutreffend)	20 neue Leihräder
Weitere Maßnahmen	Die Realisierung der Veloroute, der Bike+Ride-Anlagen und des Leihradangebotes soll durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit mit einer Broschüre und Veranstaltungen begleitet werden.

Vorhabenbeschreibung

1. Hintergrund und Gebietsdarstellung

Die Stadt Tornesch liegt etwa 30 km nordwestlich Hamburgs im Landkreis Pinneberg. Auf einem Gemeindegebiet von 20,6 km² leben rund 13.000 Einwohner. Mit seinem Direktanschluss an die Bundesautobahn A23 und seinem zentral im Stadtgebiet liegenden Bahnhof an der Strecke Kiel-Hamburg-Altona und Hamburg Hauptbahnhof ist Tornesch in die Metropolregion Hamburg eingebunden. Tornesch ist Stadtrandkern II. Ordnung. Mit einem nicht integrierten Gewerbegebiet im Stadtteil Oha mit 32,4 ha Fläche und einem bereits seit den 70er Jahren bestehenden, in das Stadtgebiet integrierten Gewerbegebiet bietet Tornesch etwa 3.200 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze. Neben einem starken Auspendelverkehr vor allem nach Hamburg ist Tornesch damit auch Ziel eines ausgeprägten Einpendelverkehrs.

In der unmittelbar angrenzenden Stadt Uetersen leben etwa 19.000 Einwohner auf einem Gemeindegebiet von 11,4 km². Zwischen den beiden Städten pendeln jeweils etwa 500 Berufspendler, daneben ist der Bahnhof Tornesch auch für Pendler aus Uetersen nach Hamburg der zentrale Bahnverknüpfungspunkt. Die Einzugsbereiche der weiterführenden Schulen in Uetersen und Tornesch umfassen jeweils beide Stadtgebiete.

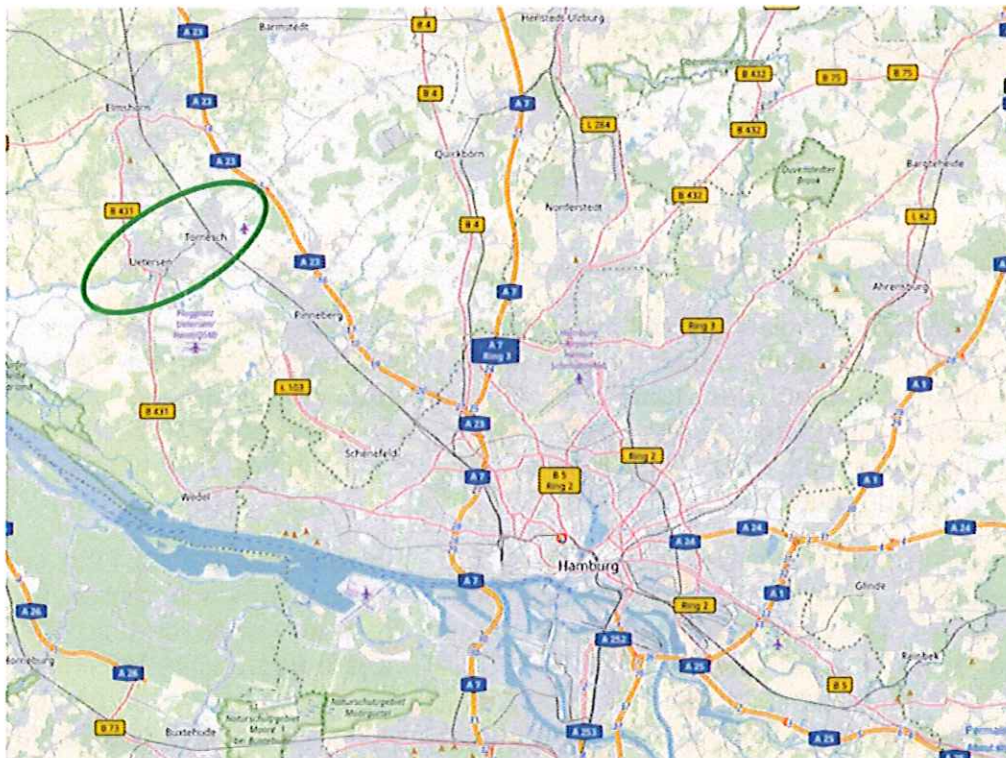


Abbildung 1

Übersicht zur Lage der Städte Tornesch und Uetersen (Karte: © openstreetmap-Mitwirkende)

Die Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Städten sind durch starken Kfz-Verkehr geprägt, der vor allem auf der Wittstocker Straße als Verbindungsstraße mit über 7.000 Kfz am Tag stadträumlich beeinträchtigend wirkt. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tornesch sieht daher eine

Radverkehrsverbindung von Uetersen in das Zentrum Tornesch und darüber hinaus bis zu dem östlichen Gewerbegebiet Oha vor (Abbildung 2).

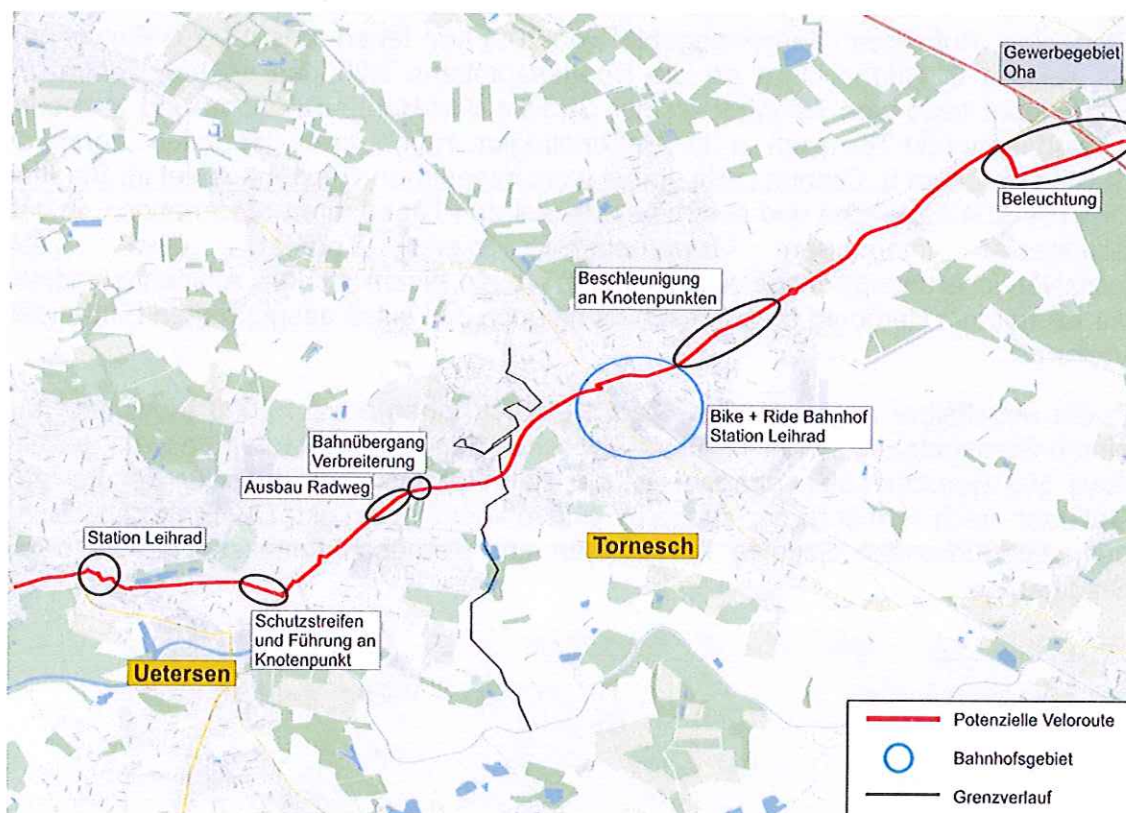


Abbildung 2
Lage der Veloroute Uetersen - Tornesch – Gewerbegebiet Oha und Maßnahmenübersicht

Die Stadt Tornesch engagiert sich mit mehreren Maßnahmen für den Radverkehr. So plant sie etwa den Ausbau eines bestehenden Fahrradparkhauses am Bahnhof Tornesch mit Förderung des Landes Schleswig-Holstein. Zusammen mit der Metropolregion Hamburg und dem Landkreis Pinneberg führt sie Machbarkeitsstudien für eine Radschnellverbindung Hamburg – Pinneberg – Tornesch – Elmshorn durch.

Die Radverkehrsverbindung Uetersen – Tornesch – Gewerbegebiet Oha führt von dieser geplanten Radschnellverbindung und vom Bahnhof Tornesch östlich und westlich zu wichtigen Zielpunkten in den beiden Städten. Ergänzend zu dem Fahrradparkhaus umfasst das hier skizzierte Projekt weitere überdachte Bike+Ride-Plätze am Bahnhof Tornesch. Ein Teil dieser Bike+Ride-Plätze soll in Kooperation mit zwei ortsansässigen Unternehmen (HellermannTyton Deutschland und Medac GmbH) betrieben werden und gezielt Einpendlern angeboten werden, die aus den benachbarten Städten mit der Bahn einpendeln und mit dem Fahrrad weiter zu ihren Arbeitsplätzen fahren. Darüber hinaus umfasst das hier skizzierte Projekt den Aufbau eines Leihfahrradsystems in Tornesch und Uetersen.

2. Ziele und Zielgruppe(n)

Thema des Projektes ist die Beeinflussung der Alltagsmobilität vor allem im Berufsverkehr durch eine stadtübergreifende Veloroute und hochwertige innovative Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Tornesch. Durch eine Kooperation mit zwei Gewerbeunternehmen soll insbesondere auch das Bike+Ride-Pendeln zu Arbeitsplätzen auf einem nicht integrierten Standort gefördert werden.

Aus Untersuchungen des Umweltbundesamtes und des Münchener Verkehrsverbundes liegen Abschätzungen zu den Potentialen einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr bzw. auf den Bike+Ride-Verkehr vor.¹ Als Ziel wird auf dieser Basis eine Veränderung von Verkehrsmittelwahlroutinen durch die Veloroute und die Bike+Ride-Anlagen wie folgt definiert:

- Die Stärke des Radverkehrs Erwachsener an drei zentralen Punkten der Veloroute steigt nach Realisierung der Veloroute bis zum Frühjahr 2021 um 50%.²
- Der Anteil des Radverkehrs von Bewohnern Torneschs im Berufsverkehr zu wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkten in Tornesch hat sich bis zum Frühjahr 2021 um etwa 5 Prozentpunkte erhöht.
- Mindestens 10% der Mitarbeiter der beiden Gewerbeunternehmen, die die Fahrradgarage am Bahnhof Tornesch im Frühjahr 2021 nutzen, sind von der Pkw- bzw. Park+Ride- auf die Bike+Ride-Nutzung umgestiegen und begründen dies mit der Qualität der neuen Bike+Ride-Anlage und der Veloroute.
- Dies führt - hochgerechnet auf den Berufsbinnenverkehr Torneschs und auf den Bike+Ride-Berufsverkehr am Bahnhof Tornesch - zu Treibhausgasreduzierungen von mindestens 130 t CO₂/Jahr.

Zielgruppe der Veloroute ist zum einen der Berufsverkehr innerhalb Torneschs sowie zwischen Tornesch und Uetersen, zum anderen aus anderen Städten Einpendelnde mit Arbeitsplatz in Tornesch.

Zielgruppen der Bike+Ride-Projekte sind neben heutigen Bike+Ride-Nutzenden zunächst heutige Pkw- bzw. Park+Ride-Nutzende. Zugleich sollen aber auch unterschiedliche Bike+Ride-Nutzergruppen angesprochen werden:

- Anforderungsgerechte öffentlich nutzbare Bike+Ride-Plätze für Bike+Ride-Nutzerinnen und Nutzer mit Fahrrädern auch mittlerer und höherwertiger Qualität.
- Gesicherte Abstellplätze in dem Fahrradparkhaus sprechen Nutzer höherwertiger Fahrräder – wie etwa Pedelecs – an.

¹ Ahrens, G. et al.: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Texte des Umweltbundesamtes, 19/2013

Fink, B.: ÖV und Fahrrad – Partner oder Konkurrenten? Vortrag auf der Fachveranstaltung Verknüpfung öffentlicher Verkehr und Fahrrad – Partner oder Konkurrenten?. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und Karlsruher Verkehrsverbund. Karlsruhe, 30.4.2015. Das Verlagerungspotential bezieht sich auf den Zuwachs der Bike+Ride-Kunden, nicht auf den Modal Split.

² Im Hinblick auf die Verlagerung von Pkw-Fahrten wird der Schülerverkehr hier nicht betrachtet.

- Schließfächer in dem Fahrradparkhaus zielen auf Bike+Ride-Kunden, die z.B. Helme, Regenkleidung oder Pedelec-Akkus sicher lagern wollen.
- Für Personen mit besonderen Fahrradtypen wie etwa Liege- oder Lastenrädern oder Kinderanhängern stehen in dem Fahrradparkhaus besondere Abstellplätze zur Verfügung.
- Gesicherte Abstellplätze in einer Fahrradgarage, die durch zwei Gewerbeunternehmen betrieben werden und für deren Belegschaft nutzbar sind, sprechen insbesondere Einpendler mit höherwertigen Fahrrädern an.

Die Leihfahrräder zielen in einer ersten Ausbaustufe vor allem auf Besucherinnen und Besucher mit Zielen des Alltagsverkehrs in den beiden Städten.

Die Städte Tornesch und Uetersen sind Antragsteller der geplanten Maßnahme. Federführend ist dabei die Stadt Tornesch. Die beiden Städte werden zur Umsetzung des Projektes eine Kooperationsvereinbarung schließen. Der Betrieb einer der gesicherten Bike+Ride-Anlagen erfolgt in Abstimmung mit zwei ortsansässigen Unternehmen (HellermannTyton Deutschland und Medac GmbH).

Fast alle betroffenen Flächen sind in Besitz bzw. Baulastträgerschaft der Städte Tornesch und Uetersen. Für einen der vier Bike+Ride-Standorte am Bahnhof Tornesch erfolgen Verhandlungen über Gestattungsverträge mit der DB AG. Diese werden bis zum Frühjahr 2019 abgeschlossen. Für die Verbreiterung eines Bahnüberganges über eine Werkbahn erfolgen Verhandlungen mit dem Amt für Planfeststellung Schleswig-Holstein, das auch für Änderungsvorhaben an Betriebsanlagen nicht bundeseigener Eisenbahnen zuständig ist.

3. Maßnahmen

Die geplante Veloroute verläuft fast durchgängig auf bestehenden Straßen und Radverkehrsanlagen. Mit dem Ziel einer ganzjährigen Befahrbarkeit und eines für stadtübergreifende Radverkehrsverbindungen wichtigen Fahrkomforts sind Beleuchtungen an Teilabschnitten (Abbildung 3), Beschleunigungen des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten (Abbildung 4), ein befestigter Ausbau eines Teilabschnittes (Abbildung 6) sowie Schutzstreifen für den Radverkehr geplant (Abbildung 9). Die folgende Übersicht zeigt die heutige Situation und benennt die geplanten Maßnahmen.



Abbildung 3: Asperhorner Weg (Tornesch):
Beleuchtung mit energieautarken und
bedarfsgesteuerten LED-Leuchten,



Abbildung 4: Arenhorner Straße (Tornesch):
Beschleunigung des Radverkehrs
durch verbesserte Signalisierung und
Radverkehrsfurten



Abbildung 5: Tornescher Weg (Uetersen):
Verbreiterung eines Bahnüberganges



Abbildung 6: Verbindung Tornescher Weg –
Hebbelstraße (Uetersen): Befestigter
Ausbau (Asphalt) mit Bau
Entwässerung, Beleuchtung (LED,
Energieautark, Bewegungssteuerung)



Abbildung 7: Hebbelstraße (Uetersen): Öffnung eines Gehweges für den Radverkehr, einhergehend Umorganisation der Zugänge eines Spielplatzes



Abbildung 8: Heinrich-Schröder-Straße/ Lindenstraße (Uetersen): Aufstellflächen für Linksabbiegenden Radverkehr, punktuelle Bordabsenkungen



Abbildung 9: Heinrich-Schröder-Straße (Uetersen): Markierung einseitiger Schutzstreifen



Abbildung 10: Beispiel eines einseitigen Schutzstreifens (Hameln)

Die Stadt Tornesch plant den Umbau eines bestehenden Fahrradparkhauses am Bahnhof. Hier sind etwa 180 Bike+Ride-Plätze innerhalb des Gebäudes und etwa 70 Bike+Ride-Plätze auf benachbarten Flächen geplant. Hier sind auch gesicherte Abstellplätze innerhalb des Parkhauses sowie Schließfächer vorgesehen. Die Investitionskosten des Fahrradparkhauses werden zu 75% durch das Land Schleswig-Holstein gefördert. Die vorliegende Projektskizze zielt auf eine zusätzliche anteilige Förderung des kommunalen Eigenanteils der Stadt Tornesch.



Abbildung 11 Ansicht des geplanten Fahrradparkhauses Grafik: Roschke, Franzen und Partner

Ergänzend zu diesem Fahrradparkhaus sind

- ein Neubau von 200 überdachten Bike+Ride-Plätzen westlich und östlich des Bahnhofes sowie
- eine Sammelschließanlage mit 100 gesicherten Abstellplätzen vorgesehen. Diese Anlage soll der Belegschaft von zwei Unternehmen des produzierenden Gewerbes zur Verfügung stehen und einen starken Anreiz schaffen, im Ride+Bike-Verkehr den Weg vom Bahnhof zum Arbeitsplatz mit dem Rad zu absolvieren.

Über die Veloroute und die Bike+Ride-Anlagen hinaus sind zwei Leihfahrrad-Standorte am Bahnhof Tornesch und in der Innenstadt Uetersens vorgesehen.

Die Veloroute soll für einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren betrieben werden und stärkt den Radverkehr damit dauerhaft. Sie erfüllt die Anforderungen der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV. Mit der energieautarken und bedarfsgesteuerten Beleuchtung eines Außerorts-Teilabschnittes geht sie deutlich über die ERA hinaus.

Die Bike+Ride-Anlagen sollen für einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren betrieben werden und dienen damit einer dauerhaften Stärkung des Radverkehrs. Die Anlagen erfüllen alle Anforderungen der „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV an die Standsicherheit, den Diebstahlschutz und die Zugänglichkeit von Abstellplätzen in Bike+Ride-Anlagen. Mit der weitgehenden Überdachung der Bike+Ride-Plätze, insbesondere aber mit den gesicherten Abstellplätzen und den Schließfächern gehen sie deutlich über die Anforderungen der „Hinweise“ hinaus. Auch die vorgesehene Sammelschließanlage mit einem Betrieb durch Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft und Zielgruppe bei deren Belegschaft stellen gegenüber den „Hinweisen“ eine signifikante Neuerung dar.

Das geplante Leihfahrradsystem soll nach positiven Erfahrungen in der ersten Betriebsphase ausgeweitet und dauerhaft betrieben werden.

Die Lebensqualität der Anwohnenden im Umfeld der Verbindungsstraßen zwischen Uetersen, Tornesch und dem Gewerbegebiet Oha sowie des Bahnhofs Tornesch verbessert sich durch eine Verlagerung heutiger Park+Ride- auf Bike+Ride-Fahrten, die z.B. Lärmbelastungen insbesondere in der Spitzenzeit des Berufsverkehrs reduzieren. Im Umfeld des Bahnhofs ist zu erwarten, dass weniger Pkw von heutigen Park+Ride-Fahrgästen in den benachbarten Straßen parken.

4. Modellhaftigkeit

Das Projekt kombiniert gezielt Infrastrukturmaßnahmen bei Radverkehrsanlagen im Straßenraum sowie bei Bike+Ride-Anlagen. Die städteübergreifende Veloroute ist für Städte mit der Funktion Grundzentrum bzw. Stadtrandkern II. Ordnung bundesweit vorbildhaft. Insbesondere die Verbindung zu einem nicht integrierten Gewerbestandort und die Kooperation mit Unternehmen des produzierenden Gewerbes in der Betriebsphase der Bike+Ride-Anlagen stellt eine bundesweite Innovation dar.

Die für einen Außerortsabschnitt der Veloroute geplante Beleuchtung mit energieautarken und bewegungsgesteuerten LED-Leuchten ist im Hinblick auf Energieeffizienz und Vereinbarkeit mit naturschutzfachlichen Anforderungen für den suburbanen Raum bundesweit vorbildhaft.

Mit der Kombination öffentlicher und gesicherter Abstellplätze, Schließfächern und Stellplätzen für Fahrräder mit besonderem Flächenbedarf stellen die geplanten Bike+Ride-Anlagen für Regionalbahnhöfe im suburbanen Raum bundesweite Vorbildlösungen dar. Sie können für andere Verkehrsverbünde und Aufgabenträger für Bike+Ride-Anlagen Vorbildcharakter haben.

5. Treibhausgasminde rung und Monitoring

Das Potential für Treibhausgasminde rungen wird zum einen für eine modale Verlagerung von Pkw-Fahrten im Binnenverkehr von Tornesch und Uetersen und zum anderen für eine Verlagerung auf Bike+Ride bei Aus- bzw. Einpendlern abgeschätzt:

Nach der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit haben etwa 800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnsitz in Tornesch auch ihren Arbeitsplatz in Tornesch. Der heutige Anteil des Radverkehrs im Arbeitsverkehr wird hier auf 9% geschätzt.³ Nach Szenarienrechnungen des Umweltbundesamtes kann bei einer modalen Verlagerung von 25% der kurzen Pkw-Fahrten der Radverkehrsanteil am Modal Split bundesweit um 5% gesteigert werden. Dies würde einem Radverkehrsanteil von 14% im Gesamtverkehr der Bewohner von Tornesch und Uetersen entsprechen. Bei einem „konservativen“ Ansatz mit der Annahme, dass

³ Stadt Tornesch: Verkehrsentwicklungsplan. Bearbeitung: Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH. Tornesch 2015.
Ahrens, G.: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ SrV-Stadtgruppe: Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach. Dresden 2015. Angaben für Gesamtverkehr der Bewohner.

50% der Fahrten im Einzugsgebiet der Veloroute verlaufen (z.B. zum Gewerbegebiet Oha), könnten werktäglich 36 Fahrten vermieden werden. Bei einer durchschnittlichen Wegelänge von 2,5 km könnten damit im Gesamtverkehr 4 (Tornesch) bzw. 3 t CO₂ (Uetersen) pro Jahr vermieden werden.

Etwa 1.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnsitz in Tornesch pendeln zu Arbeitsstätten in Hamburg aus. 32% aller Einpendler Hamburgs nutzen öffentliche Verkehrsmittel, etwa 43% den Pkw.⁴ Für diese Zielgruppe sind vor allem die geplanten Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Tornesch von Interesse. Eine Abschätzung des Minderungspotentials durch eine modale Verlagerung von Pkw-Fahrten von Aus- bzw. Einpendlern auf Bike+Ride kann auf Erfahrungen des Münchener Verkehrsverbundes (MVG) aufbauen. Nach Fahrgast-Befragungen des MVG können attraktive Bike+Ride-Anlagen bis zu 13% neue Bike+Ride-Kunden gewinnen, die zuvor den Pkw als Selbstfahrer genutzt hatten.⁵ Unter den Annahmen, dass dieses Potential im Pendelverkehr beider Richtungen besteht und dass die Länge dieser heutigen Pkw-Fahrten (Selbstfahrer) durchschnittlich den Entfernungen zwischen dem Bahnhof Tornesch und den zentralen Stadtteilen v.a. in Hamburg entsprechen, könnte ein Einsparpotential von bis zu 100 t CO₂/Jahr z.B. nach Hamburg bestehen (Tabelle 1).

In der Summe der „konservativen Abschätzung“ können jährlich etwa 134 t CO₂ eingespart werden. Bei einer „optimistischen“ Annahme, dass die maximal vermeidbaren Pkw-Fahrten (alle Fahrten im Einzugsgebiet der Veloroute) auf das Fahrrad bzw. Bike+Ride verlagert werden, könnten bis zu 250 t CO₂ jährlich eingespart werden.

Das vorgesehene Monitoring umfasst zunächst Zählungen des Radverkehrs an der Veloroute bzw. abgestellter Fahrräder und Befragungen der Bike+Ride-Kunden an den geplanten neuen Anlagen an einem bzw. zwei Werktagen im Frühjahr/Sommer 2019 sowie 2021 außerhalb der Schulferien. Erhoben wird u.a. die Anzahl der abgestellten Fahrräder, die einzuschätzende Qualität der abgestellten Fahrräder und besondere Fahrradtypen wie etwa Pedelecs, Liegeräder, Lastenräder oder Fahrradanhänger. Dies soll im Vorher-Nachher-Vergleich u.a. Aufschluss darüber geben, ob verstärkt höherwertige Fahrräder genutzt werden. Befragungen von insgesamt etwa 60-80 Bike+Ride-Kunden sollen u.a. die Verkehrsmittelroutinen vor und nach Realisierung der Bike+Ride-Anlagen, die Wegezwecke (Regelmäßigkeit der Wege), die Entfernungen/Wegelängen zwischen Haltestelle und Start-/Zielort der Fahrradfahrt bzw. der vorherigen Pkw-Fahrten sowie die Bewertungen der Anlage erfassen. Begleitend sollen Nutzer der gesicherten Abstellplätze, die von den Gewerbeunternehmen betrieben werden, schriftlich befragt werden. Über die zusammenfassende Betrachtung von Verkehrsmittelroutinen (Vorher/Nachher), Regelmäßigkeit der Wege und der Entfernungen sollen die realisierten Treibhausgaseinsparungen abgeschätzt werden.

Über die Projektlaufzeit hinaus sind in der fünfjährigen Zweckbindungsfrist nach Betriebsaufnahme der Bike+Ride-Anlagen jährliche Zählungen der abgestellten Fahrräder vorgesehen.

⁴ Hamburgisches Weltwirtschafts-Institut: Pendeln in Hamburg. Hamburg 2013

⁵ Fink, B.: a.a.O.

Wohnort Sozialver- sicherungsp- flichtig – Beschäft- tigger	Arbeitsstätte	Anzahl Be- schäft- tigte	Anzahl Wege- werk- tags (hin+rü- ck)	Anteil Rad	Anteil ÖV	Anteil MIV	Potential Verla- gerung MIV zu ...	entspricht Anteil	maximal vermeid- bare Pkw- Fahrten/- Tag (optimis- tisch)	Vermie- dene Pkw- Fahrten bei 50% der Fahrten zum GWG Oha (konser- vativ)	Durch- schnitt- liche Entfer- nung	Vermie- dene Pkw-Kilo- meter/Tag	Anzahl Arbeits- tage/Jahr	Vermie- dene Pkw-Kilo- meter/ Jahr	Emis- sions- faktor [g/km]	Treib- hausgas- einspar- ungen [t Co2/- Jahr]
Tornesch	Tornesch	800	1.600	9,0%	7,0%	75,0%	Radverkehr	Radverkehr	80	36	2,5	91	220	20.000	222	4
	Uetersen	500	1.000	9,0%	7,0%	75,0%	Bike+Ride	Bike+Ride	50	23	2,5	57	220	12.500	222	3
	Hamburg	1.800	3.600		32,0 %	43,5%	13%	36,2%	150	68	30	2.045	220	450.000	222	100
	Pinneberg	350	700		7,0%	75,0%	13%	7,9%	10	5	8	36	220	8.000	222	2
	Elmshorn	250	500		7,0%	75,0%	13%	7,9%	0	0	10	0	220	0	222	0
							Radverkehr	Radverkehr	50	23	2,5	57	220	12.500	222	3
Uetersen	Tornesch	500	1.000	9,0%	7,0%	75,0%	Bike+Ride	Bike+Ride	30	14	30	409	220	90.000	222	20
	Hamburg	350	700		32,0 %	43,5%	13%	36,2%	0	0	8	0	220	0	222	0
	Pinneberg	200	400		7,0%	75,0%	13%	7,9%	10	5	10	45	220	10.000	222	2
	Elmshorn	450	900		7,0%	75,0%	13%	7,9%	10	5	10	45	220	10.000	222	2
Summe konservativ: 50% der Fahrten zum GWG Oha																
Summe optimistisch: maximal vermeidbare Pkw- Fahrten																
															134	
															250	

Tabelle 1: Szenarien einer Treibhausgasminderung durch Verlagerung von Pkw-Fahrten (Hauptverkehrsmittel) auf Radverkehr bzw. Bike+Ride

6. Öffentlichkeitsarbeit

Eine Broschüre soll die Bevölkerung in den beiden Städten über die Veloroute, die Bike+Ride-Anlagen und die Leihräder informieren und zur Fahrrad- bzw. Bike+Ride-Nutzung motivieren. Mit einer Auflage von etwa 500 - 1.000 Exemplaren sollen zum einen gezielt heutige Park-Ride-Kunden und mit dem Pkw einpendelnde Beschäftigte angesprochen werden, zum anderen soll die Broschüre über die Dienststellen der Städte und die öffentlichen Verkehrsmittel verteilt werden.

Die Eröffnung der Anlagen wird durch Pressearbeit und pro Stadt einer Eröffnungsfeier mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen (u.a. Probefahrten Leihräder und Veloroute, Tests zur Nutzung der Bike+Ride-Anlagen) begleitet. In Zusammenarbeit der beiden Städte soll hierzu die Bevölkerung eingeladen werden. Die Eröffnung soll auch über das Fahrradportal des BMVI kommuniziert werden. In der Betriebsphase werden die Veloroute, die Bike+Ride-Anlagen und die Leihfahräder kontinuierlich auf den Websites der Städte und der Metropolregion Hamburg beworben.

Im Betriebsjahr 2021 sollen je Standort zwei öffentlichkeitswirksame Aktionen z.B. in Zusammenhang mit Fahrradaktionstagen der beiden Städte oder der Metropolregion Hamburg durchgeführt werden. Hier können die Anlagen z.B. als Stationen von Fahrradsternfahrten einbezogen werden.

Die Ergebnisse des Projektes werden gern auf Kongressen oder Veranstaltungen präsentiert, wenn Interesse der Veranstaltungsorganisation besteht. Folgende Veranstaltungen könnten sich thematisch anbieten:

- Nationaler Radverkehrskongress
- Veranstaltungen der Fahrradakademie
- Veranstaltungen der VDV-Akademie (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)
- Veranstaltungen von kommunalen Verbänden und Arbeitsgemeinschaften.

7. Zeit und Umsetzungsplan

Für das Projekt werden nach einer Abschätzung auf dem Stand der o.g. Maßnahmenkonzeption sowie auf Basis der Ausführungsplanung für das Fahrradparkhaus Kosten von insgesamt 860.000 € netto zuzüglich Umsatzsteuer erwartet. Die Tabelle 2 zeigt die Aufteilung auf Investitionskosten, Ingenieurdienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit. Für die Stadt Uetersen als finanzschwache Kommune ist dabei eine höhere Förderquote von 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben ausgewiesen.

Die Wertermittlung für die Veloroute basiert im Wesentlichen auf Entwurfsplanungen für die Radschnellverbindung Ostwestfalen-Lippe (Nordrhein-Westfalen). Für das Fahrradparkhaus werden die Kostenansätze der Ausführungsplanung und der Ausschreibungsunterlagen, die bereits mit der Nahverkehrsagentur des Landes

Schleswig-Holstein abgestimmt sind, herangezogen. Die Kostenansätze für die übrigen Bike+Ride-Anlagen beruhen auf Marktrecherchen im Rahmen des laufenden NRVP-Vorhabens „Bike+Ride 2.0“. Die Kalkulation der Einheitspreise für die baulichen Investitionskosten ist der Projektskizze als Anlage 1 beigefügt. Für die Baumaßnahmen erfolgt dabei eine Zuordnung zu den Kostengruppen der DIN 276.

Für das Projekt ist eine Laufzeit bis zum Sommer/Herbst 2020 geplant. Der Schwerpunkt liegt im Jahr 2020 mit der Realisierung der Veloroute, der Bike+Ride-Anlagen und der Leihfahrradangebote.

Gesamtsummen und Aufteilung auf Träger			Eigenmittel (gerundet)	Zuwendung (gerundet)
			30%	70%
Tornesch	Fahrradparken Bahnhof (Fahrradparkhaus s.u.)	186.000 €	56.000 €	130.000 €
	Veloroute	104.900 €	31.000 €	73.000 €
	Leihfahrradsystem	10.000 €	3.000 €	7.000 €
	Ingenieurdienstleistungen LP 8 HOAI (5 % der förderfähigen Investitionskosten)	30.000 €	9.000 €	21.000 €
	Öffentlichkeitsarbeit Fahrradparkhaus Tornesch, Gesamtkosten 1,2 Mio. €, Förderung Eigenanteil	13.000 €	4.000 €	9.000 €
		300.000 €	180.000 €	120.000 €
Summe netto		643.900 €	283.000 €	360.000 €
19% Mwst.			53.800 €	68.400 €
Summe brutto			336.800 €	428.400 €
			10%	90%
Uetersen	Veloroute	198.800 €	20.000 €	179.000 €
	Leihfahrradsystem	10.000 €	1.000 €	9.000 €
	Ingenieurdienstleistungen LP 8 HOAI (5 % der förderfähigen Investitionskosten)	10.400 €	1.000 €	9.000 €
	Öffentlichkeitsarbeit	6.000 €	1.000 €	5.000 €
Summe netto		225.200 €	23.000 €	202.000 €
19% Mwst.			4.400 €	38.400 €
Summe brutto			27.400 €	240.400 €

Tabelle 2 Geschätzte Kosten nach Maßnahmenträger

Projekt	Apr 19	Mai 19	Jun 19	Jul 19	Aug 19	Sep 19	Ok1 19	Nov 19	Dez 19	Jan 20	Feb 20	Mrz 20	Apr 20	Mai 20	Jun 20	Jul 20	Aug 20	Sep 20	Ok1 20	Nov 20	Dez 20	Jan 21	Feb 21	Mrz 21	Apr 21	
Ausschreibung von Ingenieurleistungen (LPH & HOA) und Bauleistungen																										
Ausbau der Veloroute																										
Bau der Bike+Ride-Anlagen																										
Einrichtung der Verleihstationen des Fahrradverleihsystems																										
Öffentlichkeitsarbeit zur Inbetriebnahme der Veloroute, der Bike+Ride-Anlagen und des Fahrradverleihsystems																										
Meilensteine																										
Evaluation durch die Städte Tornesch und Uetersen																										

Tabelle 3 Zeitplan des Projektes

Anlage 1 Kostenschätzung

Veloroute	Stadt	Abschnitt Veloroute	Kostengruppe	Maßnahme	Länge [m] bzw. Anzahl	zu bauende Breite [m]	zu befestigende Fläche [qm]	EP netto	Quelle der Wertermittlung	Kosten
	Tornesch	Asperhomer Weg, Prisdorfer Weg	220 Öffentliche Erschließung	Straßenbeleuchtung	1050			65 € je lfdm	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	68.300 €
	Tornesch	Arenloher Straße	220 Öffentliche Erschließung	Anpassung Signalisierung und Furmarkierung an drei Knotenpunkten	3			10.000 € je Knoten	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	30.000 €
	Tornesch	Veloroute	220 Öffentliche Erschließung	Wegweisung	5500			1,2 je lfdm	Abrechnung Wegweisung Herford	6.600 €
	Uetersen	Tomescher Weg	220 Öffentliche Erschließung	Verbreiterung des Bahnübergangs	1			10.000 € pauschal		10.000 €
	Uetersen	Verbindung Tomescher Weg - Hebelstraße	220 Öffentliche Erschließung	Befestigung des Teilabschnitts mit wassergebundener Decke (Asphalt)	330	3	990	80 € je qm	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	79.200 €
	Uetersen	Verbindung Tomescher Weg - Hebelstraße	220 Öffentliche Erschließung	Entwässerung: Leitung	330			200 je lfdm	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	66.000 €
	Uetersen	Verbindung Tomescher Weg - Hebelstraße	220 Öffentliche Erschließung	Entwässerung: Rinne	330			50 je lfdm	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	16.500 €
	Uetersen	Verbindung Tomescher Weg - Hebelstraße	220 Öffentliche Erschließung	Entwässerung: Straßenabläufe und Schächte	7			1500 je Ablauf	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	10.500 €
	Uetersen	Hebelstraße (Teilabschnitt Gehweg am Spielplatz)	220 Öffentliche Erschließung	Versatz Zugänge Spielplatz, Entfernung Umlaufperrnen	2			1.000 € je Zugang		2.000 €
	Uetersen	Heinrich-Schröder-Straße	220 Öffentliche Erschließung	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens	230			40 € je lfdm	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	9.200 €
	Uetersen	Lindenstraße / Heinrich-Schröder-Straße	220 Öffentliche Erschließung	Bordabsenkung	2			80 € je qm	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	200 €
	Uetersen	Lindenstraße / Heinrich-Schröder-Straße	220 Öffentliche Erschließung	Markierung Radverkehrsführung und Aufstellfläche	40			40 € je lfdm	Machbarkeitsstudie Radschnellwege OWL	1.600 €
	Uetersen	Route	220 Öffentliche Erschließung	Wegweisung	3000			1,2 € je lfdm.	Abrechnung Wegweisung Herford	3.600 €
										303.700 €
										57.700 €
										361.400 €

Summe netto
19% Mwst.
Summe brutto

Fahrradparkhaus Tornesch	Kosten	Quelle der Wertermittlung	Förderung Land SH [%]	Förderung Land SH [€]	Eigenanteil [€]	mit der Projektskizze beantragte Förderung [€]	Verbleibender Eigenanteil [€]
	1.200.000 €	Ausführungs- und Vergabeplanung für das Parkhaus	75%	900.000 €	300.000 €	120.000 €	180.000 €
Summe netto						120.000 €	
19% MwSt.						23.000 €	
Summe brutto						143.000 €	

Maßnahme	Träger	Kostengruppe	Art und Inhalt (Beschreibung)	Menge	EP netto [€]	Quelle der Wertermittlung	Summe
Fahrradparken Bahnhof	Tornesch	220 Öffentliche Erschließung	Flächenbefestigung je Ast. bei Anlehnbügel (2,5 qm je Ast.), Westseite	100 Ast.	200 € je Ast.	Markt-recherche NRVP- Projekt Bike+Ride 2.0	20.000 €
		220 Öffentliche Erschließung	Flächenbefestigung je Abstellplatz bei Doppelstockanlagen (1,25 qm je Ast.) Ostseite	100 Ast.	100 € je Ast.	Markt-recherche NRVP- Projekt Bike+Ride 2.3	10.000 €
		330 Außenwände	Außenwände: Einhausung gesicherte Abstellplätze Ostseite	100 Ast.	270 € je Ast.	Markt-recherche NRVP- Projekt Bike+Ride 2.0	27.000 €
		360 Dächer	Lieferung und Montage Überdachung Abstellplätze Ostseite	100 Ast.	1.100 € je Ast.	Markt-recherche NRVP- Projekt Bike+Ride 2.0	110.000 €
		470 Nutzungs- spezifische Anlagen	Elektronische Schließanlage	1 Zugang	15.000 € je Zugang	Abrechnung Bike+Ride- Anlage Bahnhof Neustadt/Rübenberge	15.000 €
		470 Nutzungs- spezifische Anlagen	Stromanschluss	1 Anschlussleit- ung	3.000 € je Leitung	Markt-recherche HamburgNetz	3.000 €
		610 Ausstattung	Lieferung und Montage Abstellplätze in Doppelstockanlagen Ostseite	100 Ast.	190 € je Ast.	Markt-recherche NRVP- Projekt Bike+Ride 2.1	19.000 €
		610 Ausstattung	Lieferung und Montage Abstellplätze an Bügel Westseite	100 Ast.	120 € je Ast.	Markt-recherche NRVP- Projekt Bike+Ride 2.0	12.000 €
Summe netto (gerundet)							186.000 €
Mwst. 19% (gerundet)							35.000 €
Summe brutto (gerundet)							221.000 €

Fahrradverleihsystem Tormesch	Menge	EP netto [€]	Quelle der Wertermittlung	Summe
Leihfahrräder	10 Fahrräder	600 €	Kalkulationen nextbike für vergleichbare Leihfahrradsysteme	6.000 €
Abstellplätze	12 Abstellplätze	200 €	Kalkulationen nextbike für vergleichbare Leihfahrradsysteme	2.400 €
Informationsstele	1 Stelen	1.000 €	Kalkulationen nextbike für vergleichbare Leihfahrradsysteme	1.000 €
Lieferung und Aufbau	1 Station	700 €	Kalkulationen nextbike für vergleichbare Leihfahrradsysteme	700 €
Summe netto				10.000 €
19% MwSt.				2.000 €
Summe brutto				12.000 €
Fahrradverleihsystem Uetersen	Menge	EP netto [€]	Quelle der Wertermittlung	Summe
Leihfahrräder	10 Fahrräder	600 €	Kalkulationen nextbike für vergleichbare Leihfahrradsysteme	6.000 €
Abstellplätze	12 Abstellplätze	200 €	Kalkulationen nextbike für vergleichbare Leihfahrradsysteme	2.400 €
Informationsstele	1 Stelen	1.000 €	Kalkulationen nextbike für vergleichbare Leihfahrradsysteme	1.000 €
Lieferung und Aufbau	1 Station	700 €	Kalkulationen nextbike für vergleichbare Leihfahrradsysteme	700 €
Summe netto				10.000 €
19% MwSt.				2.000 €
Summe brutto				12.000 €

Ingenieurleistungen	Höhe förderfähige Investitionskosten	Summe
Ingenieurdienstleistungen LP 8 HOAI (5 % der förderfähigen Investitionskosten)	509.700 €	25.000 €
Mwst. 19% (gerundet)		5.000 €
Summe brutto (gerundet)		30.000 €

Öffentlichkeitsarbeit	Menge	EP netto [€]	Quelle der Wertermittlung	Summe
Öffentlichkeitsarbeit zur Information und Motivation zur Nutzung der Anlagen, Eröffnungsphase				
Erstellung Informationsbroschüre durch externe Dienstleister	1 Broschüre	7.000 € je Broschüre	Abrechnung Broschüre "Radverkehrsanlagen innerorts"	7.000 €
Eröffnungsfeier (Sachkosten)	2 Eröffnungsfeiern	2.000 € je Veranstaltung	Kalkulationen der Region Hannover für vergleichbare Veranstaltungen	4.000 €
Öffentlichkeitsarbeit zur Information und Motivation zur Nutzung der Anlagen (Betriebsphase 2020 ff)				- €
Veranstaltungen an den Anlagen im Rahmen der Fahrrad-Öffentlichkeitsarbeit (Sachkosten)	4 Veranstaltungen	2.000 € je Veranstaltung	Kalkulationen der Region Hannover für vergleichbare Veranstaltungen	8.000 €
Summe netto (gerundet)				19.000 €
Mwst. 19% (gerundet)				4.000 €
Summe netto (gerundet)				23.000 €

Gesamtsummen und Aufteilung auf Träger		Eigenmittel (gerundet)	Zuwendung (gerundet)
Tomesch			
Fahrradparken Bahnhof	186.000 €	30%	70%
Veloroute	104.900 €	56.000 €	130.000 €
Leihfahrradsystem	10.000 €	31.000 €	73.000 €
Ingenieurdienstleistungen LP 8 HOAI (5 % der förderfähigen Investitionskosten)	30.000 €	3.000 €	7.000 €
Öffentlichkeitsarbeit	13.000 €	9.000 €	21.000 €
Fahrradparkhaus		4.000 €	9.000 €
Tomesch, Förderung Eigenanteil	300.000 €	180.000 €	120.000 €
Summe netto	643.900 €	283.000 €	360.000 €
19% Mwst.		53.800 €	68.400 €
Summe brutto		336.800 €	428.400 €
Uetersen			
Veloroute	198.800 €	60.000 €	139.000 €
Leihfahrradsystem	10.000 €	3.000 €	7.000 €
Ingenieurdienstleistungen LP 8 HOAI (5 % der förderfähigen Investitionskosten)	10.400 €	3.000 €	7.000 €
Öffentlichkeitsarbeit	6.000 €	2.000 €	4.000 €
Summe netto	225.200 €	68.000 €	157.000 €
19% Mwst.		12.900 €	29.800 €
Summe brutto		80.900 €	186.800 €

