



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/19/150
	Status: öffentlich
	Datum: 27.05.2019
Federführend:	Bericht im Ausschuss: Thorsten Mann
	Bericht im Rat:
Amt für Bauen, Planung und Umwelt	Bearbeiter: Oliver Kath
AKiM-Antrag: Beantragung von Fördermitteln für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur des Kreises Pinneberg	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
12.06.2019	Umweltausschuss

Sachbericht

siehe Antrag in der Anlage

gez.
Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n:

AKiM-Antrag: Beantragung von Fördermitteln für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur des Kreises Pinneberg

ADFC Fahrradklima-Test 2018

Richtlinie zur Förderung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur im Kreis Pinneberg

Tornesch, den 25.05.2019

An die Vorsitzende des Umweltausschusses

Frau Dagmar Sydow-Graen

Nachrichtlich:

Frau Bürgermeisterin Sabine Kählert
Mitglieder des Umweltausschusses

Sitzung des Umweltausschusses am 12.06.2019

„Beantragung von Fördermitteln für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur des Kreises Pinneberg“

Sehr geehrte Frau Sydow-Graen,

der Arbeitskreis für innerstädtische Mobilität (AKiM) hat Kenntnis davon erlangt, dass der Kreis Pinneberg jedes Jahr Mittel in Höhe von 1 Mio. Euro für die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur bereitstellt. Aus diesem Grund haben wir eine Maßnahme erarbeitet, für die wir gerne Mittel beim Kreis Pinneberg beantragen möchten.

Der ADFC hat kürzlich die Ergebnisse des Fahrradclimatests 2018 vorgestellt, in dem auch erstmals die Stadt Tornesch aufgeführt ist. Im Vergleich zu anderen Städten bis 20.000 Einwohner schließen wir besonders schlecht ab. So belegen wir derzeit bundesweit Platz 160 von 186 und in Schleswig-Holstein Platz 19 von 26.

Besonders schlecht schließen wir bei der Breite der vorhandenen (Rad)wege (Schulnote 5,0) und der Oberfläche der (Rad)wege (Schulnote 5,2) ab. Die TeilnehmerInnen der Umfrage konnten zudem nicht erkennen, dass in jüngster Vergangenheit genug für die RadfahrerInnen in unserer Stadt gemacht wurde (Schulnote 4,9).

Da die Haushaltssituation in Tornesch gerade alles andere als entspannt ist, möchten wir gemeinsam mit der Verwaltung versuchen, die Radverkehrsinfrastruktur in Tornesch zu verbessern und dafür Fördermittel beim Kreis Pinneberg beantragen.

Gerne stehen wir für eine Ortsbegehung mit der Verwaltung zur Verfügung.

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme müssen im Rahmen der Beantragung von Fördermitteln beim Kreis Pinneberg bewertet werden. Im Falle einer Förderung übernimmt der Kreis Pinneberg 75% der Kosten.

Beschlussempfehlungen

Der Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung, die in den Anlagen beschriebenen Maßnahmen zu bewerten und für diese Fördermittel zu beantragen.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Arbeitskreis für innerstädtische Mobilität

Sven Baumgart
Martina Helk
Georg Janßen
Torben Jochens
Thorsten Mann
Friedrich Meyer-Hildebrand
Helmut Rahn
Artur Rieck
Dagmar Sydow-Graen

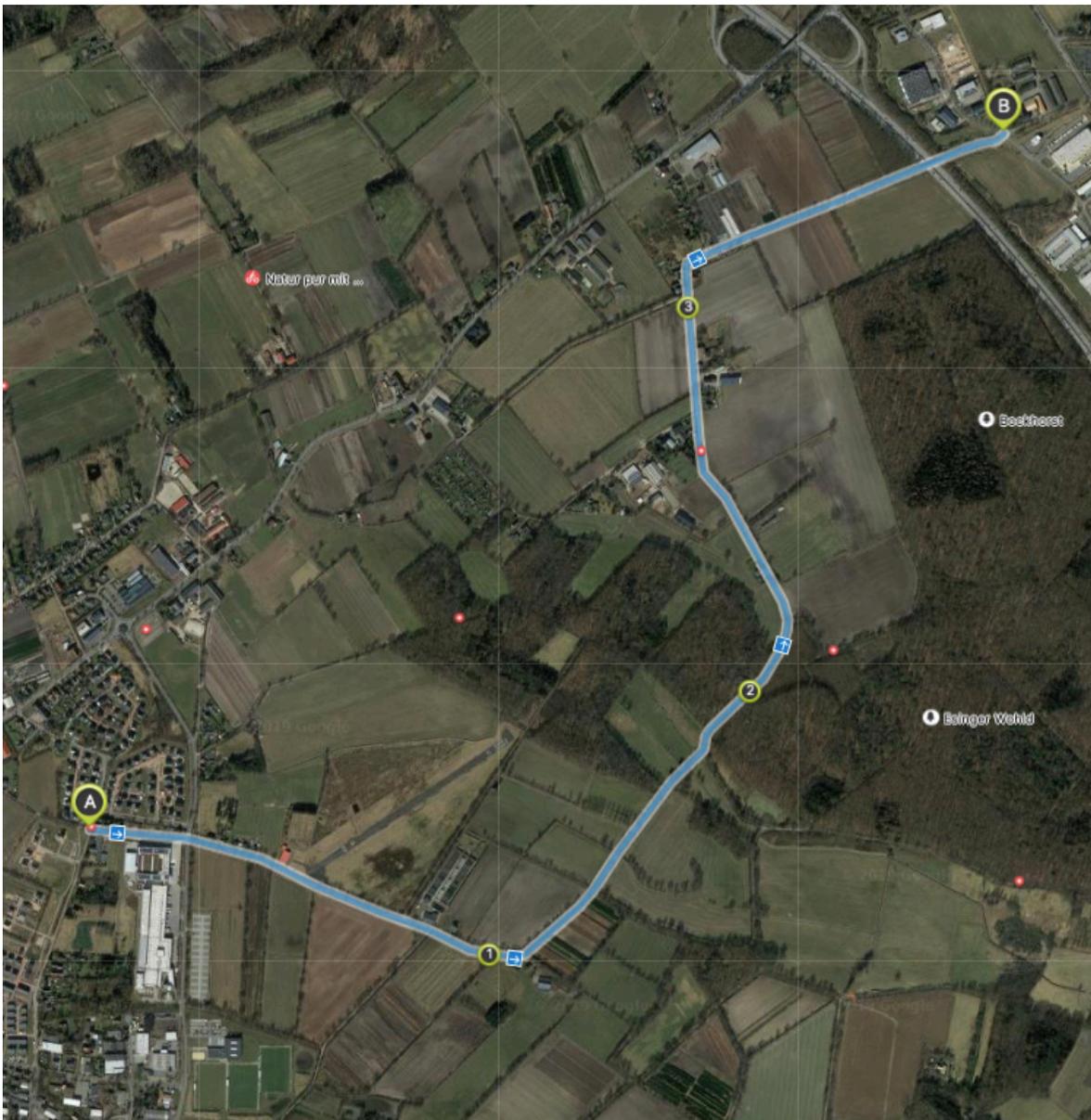
Anlagen:

- Richtlinie zur Förderung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur im Kreis Pinneberg
- Ergebnis des ADFC-Radclimatests „Tornesch“
- Maßnahme: „Radroute Schäferweg, Prisdorfer Weg, Asperhorner Weg, Brücke über die A23 nach Oha“

Radroute Schäferweg, Prisdorfer Weg, Asperhorner Weg, Brücke über die A23 nach Oha

Auf einer Strecke von knapp 4 Kilometern soll eine Route für RadfahrerInnen hergestellt bzw. ertüchtigt werden. Eine befestigte Straße ist auf der gesamten Länge bereits vorhanden, befindet sich jedoch zum überwiegenden Teil in einem sehr bedenklichen Zustand.

Da davon auszugehen ist, dass diese Route während der Bauarbeiten an der L110 in diesem Sommer als Ausweichstrecke durch den Kfz-Verkehr genutzt werden wird, wird sich der Zustand noch weiter verschlechtern.



Die Route beginnt an der Kreuzung Schäferweg / Kleiner Moorweg und führt in südöstlicher Richtung am Flughafen vorbei. Der Streckenabschnitt bis zur Kreuzung Großer Moorweg ist bereits ein gemeinsam genutzter Fuß- und Radweg.



Schon hier offenbaren sich erste Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn.



Nach der Kreuzung folgt ein Stück, das sich in einem besseren Zustand befindet, da es erst vor wenigen Jahren saniert wurde. Dieser sanierte Bereich endet abrupt auf der Höhe des Grundstückes Schäferweg 68.



Ab hier fängt ein Abschnitt des Schäferweges an, der nicht nur für RadfahrerInnen unzumutbar ist. Das Spektrum reicht von fehlenden oder abgängigen Banketten über Schlaglöcher bis hin zu meterlangen tiefen Rissen. Die ohnehin sehr schmale Fahrbahn stellt insbesondere bei entgegen kommenden Verkehr, aber auch bei Überholungen, eine Gefahr für alle VerkehrsteilnehmerInnen dar.







Auf Höhe der Einmündung der Straße Am Wohld, wo der Schäferweg zum Prisdorfer Weg wird und linker Hand kurze Zeit später der Holzdammerl beginnt, kommt wieder ein kurzes Stück, das vor einigen Jahren saniert wurde und sich entsprechend in einem besseren Zustand befindet.



Doch schon nach wenigen Hundert Metern verschlechtert sich der Zustand der Fahrbahn wieder erheblich. Ab der Einmündung in den Hörnweg beginnt dann wieder ein Abschnitt, der vor einigen Jahren saniert wurde.





AKiM

Arbeitskreis für innerstädtische Mobilität
des Umweltausschusses der Stadt Tornesch



Im weiteren Verlauf der Route wird der Prisdorfer Weg zum Asperhorner Weg, der schließlich die Autobahn 23 kreuzt. Auf diesem letzten Abschnitt auf dem Asperhorner Weg bestehen deutlich geringere Mängel.





ADFC
Fahrradklima-Test
2018

AUSWERTUNG Stadtgrößenklasse: <20.000 Einwohner

Tornesch

KURZÜBERBLICK

Gesamtbewertung (Schulnote)	4,2
Rangplatz in Stadtgrößenklasse	160 von 186 Städten
Vergleich zu 2016	k.A.

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

im Städtevergleich

positiv

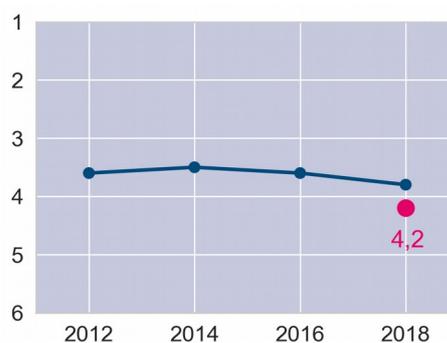
- geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
- Radfahren durch Alt und Jung
- Erreichbarkeit Stadtzentrum

negativ

- Oberfläche der (Rad)wege
- Breite der (Rad)wege
- Fahrradförderung in jüngster Zeit

ENTWICKLUNG

seit 2012



● Tornesch
● Stadtgrößenklasse: <20.000 Einwohner



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

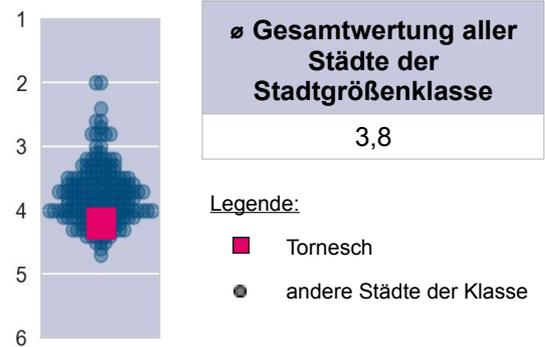
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Stand 20.04.2019

Überblick Tornesch

Anzahl Teilnehmer	101
Gesamtbewertung¹	4,2
Rangplatz Bund in Stadtgrößenklasse	160 von 186
Rangplatz Land in Stadtgrößenklasse	19 von 26
Vergleich Gesamtbewertung zu 2016 ²	k.A.

Stadtgrößenklasse: <20.000 EW



STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

...in der Einzelbewertung ³	
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,7
Radfahren durch Alt und Jung	3,0
zügiges Radfahren	3,0
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,0
Spaß oder Stress	3,6
Konflikte mit Fußgängern	3,8
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,9
Medienberichte	3,9
Wegweisung für Radfahrer	4,1
Sicherheitsgefühl	4,1
Konflikte mit Kfz	4,2
Fahrraddiebstahl	4,2
Abstellanlagen	4,3
Hindernisse auf Radwegen	4,3
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,4
Winterdienst auf Radwegen	4,4
Reinigung der Radwege	4,5
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,7
Fahrradmitnahme im ÖV	4,7
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,7
Werbung für das Radfahren	4,7
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,7
Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,9
Führung an Baustellen	4,9
Breite der (Rad)wege	5,0
Oberfläche der (Rad)wege	5,2
Öffentliche Fahrräder	5,4

Stärken



Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Städten ⁴	
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,5
Radfahren durch Alt und Jung	+0,1
Erreichbarkeit Stadtzentrum	-0,1
Medienberichte	-0,2
Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,2
zügiges Radfahren	-0,2
Sicherheitsgefühl	-0,3
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	-0,4
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,4
Konflikte mit Kfz	-0,4
Spaß oder Stress	-0,5
Werbung für das Radfahren	-0,5
Konflikte mit Fußgängern	-0,5
Abstellanlagen	-0,5
Winterdienst auf Radwegen	-0,5
Reinigung der Radwege	-0,6
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	-0,6
Führung an Baustellen	-0,6
Fahrradmitnahme im ÖV	-0,6
Öffentliche Fahrräder	-0,6
Hindernisse auf Radwegen	-0,7
Fahrraddiebstahl	-0,7
Wegweisung für Radfahrer	-0,8
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	-0,8
Fahrradförderung in jüngster Zeit	-0,8
Breite der (Rad)wege	-0,9
Oberfläche der (Rad)wege	-1,4

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich

2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2016, fünfstufige Skala

++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - leichte Verschlechterung -- starke Verschlechterung

3 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt

4 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.

Lesebeispiel für F11: Sicherheitsgefühl wird 0,3 Notenpunkte schlechter bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.

FAHRRAD- UND VERKEHRSKLIMA

Bei uns...

	(Angaben in %)								Ø Tornesch (101 TN)	Ø <20.000 EW (186 Städte)
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...macht Radfahren Spaß.	10	10	28	20	22	9	2	...ist Radfahren Stress.	3,6	3,1
...werden Radfahrer/innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	4	8	25	27	24	11	2	...wird man als Radfahrer/in nicht ernst genommen.	3,9	3,5
...fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung.	19	26	18	14	17	4	3	...fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler).	3,0	3,1
...wird viel für das Radfahren geworben.	3	7	17	4	24	42	4	...findet keine Werbung für das Radfahren statt.	4,7	4,2
..wird in den Medien meist positiv über Radfahrer/innen berichtet.	2	12	18	23	21	11	14	..wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet.	3,9	3,7

STELLENWERT DES RADFAHRENS

Bei uns...

	(Angaben in %)								Ø Tornesch (101 TN)	Ø <20.000 EW (186 Städte)
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan.	2	3	10	15	29	41	1	...wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.	4,9	4,1
...überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken.	3	2	15	18	23	34	6	...wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken.	4,7	4,3
...werden Radwege regelmäßig gereinigt.	1	7	15	22	23	28	5	...werden Radwege selten gereinigt.	4,5	3,9
...sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.	2	13	10	19	21	27	9	...sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.	4,4	4,2
...werden im Winter Radwege geräumt und gestreut.	3	10	11	19	30	23	5	...werden im Winter Radwege nicht geräumt gestreut.	4,4	3,9

SICHERHEIT BEIM RADFAHREN

Bei uns...

	(Angaben in %)							Ø Tornesch (101 TN)	Ø <20.000 EW (186 Städte)	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...fühlt man sich als Radfahrer/in sicher.	2	11	22	19	28	18	1	...fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet.	4,1	3,8
...gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	3	15	20	31	17	12	3	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	3,8	3,3
... gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	2	9	12	33	27	14	4	...gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.	4,2	3,8
...gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen.	1	11	12	27	27	21	2	...gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (...).	4,3	3,6
...kommt Fahrraddiebstahl selten vor.	2	7	17	19	21	17	18	...werden Fahrräder oft gestohlen.	4,2	3,5
...sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können.	0	9	8	17	39	26	2	...kann man auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren.	4,7	3,9
...kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	2	8	5	16	40	29	1	...wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.	4,7	4,1

KOMFORT BEIM RADFAHREN

Bei uns...

	(Angaben in %)							Ø Tornesch (101 TN)	Ø <20.000 EW (186 Städte)	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...sind Wege für Radfahrer/innen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen.	3	5	6	10	28	45	4	...sind Wege für Radfahrer/innen oft zu schmal.	5,0	4,1
... sind Wege für Radfahrer/innen angenehm glatt und eben.	4	2	2	6	32	51	3	...sind Wege für Radfahrer/innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.	5,2	3,8
...findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten.	3	9	12	26	33	16	2	...findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.	4,3	3,8
...werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt.	2	6	8	10	24	46	5	...werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.	4,9	4,3
...kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen.	3	7	6	14	25	30	16	...ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen.	4,7	4,1

INFRASTRUKTUR UND RADVERKEHRSNETZ

Bei uns...

	(Angaben in %)							Ø Tornesch (101 TN)	Ø <20.000 EW (186 Städte)	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen.	20	30	25	15	7	4	0	...ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen.	2,7	2,6
...kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.	15	24	30	13	13	5	1	...wird man am zügigen Fahren mit dem Rad gehindert und muss Umwege fahren.	3,0	2,8
...sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen freigegeben.	10	19	18	13	4	7	30	...ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen nicht erlaubt.	3,0	3,5
...können sich Radfahrer/innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.	4	13	15	21	17	22	9	...gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer/innen.	4,1	3,3
...sind öffentlich zugängliche Leihfahräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.	6	0	4	1	9	63	17	...gibt es nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten.	5,4	4,8

ZUSATZFRAGEN 2018: FAMILIENFREUNDLICHKEIT

Bei uns...

	(Angaben in %)							Ø Tornesch (101 TN)	Ø <20.000 EW (186 Städte)	
	1	2	3	4	5	6	k.A.			
...kann man selbst Kinder im Grundschulalter (bis 4. Klasse) ohne schlechtes Gewissen allein Rad fahren lassen.	1	5	28	16	19	12	20	...kann man selbst größere Kinder nicht mit gutem Gewissen allein Rad fahren lassen.	4,0	4,0
...können kleine Kinder sicher auf den Gehwegen fahren (Gehwege sind breit und übersichtlich).	2	3	13	24	24	14	21	...können kleine Kinder nicht sicher auf den Gehwegen fahren (Gehwege sind schmal und unübersichtlich).	4,3	4,0
...kann man auf den Radwegen gut mit Kinderanhänger oder Lastenrad fahren.	0	4	15	11	22	26	23	...kann man auf den Radwegen nicht gut mit dem Kinderanhänger oder Lastenrad fahren.	4,7	4,1
...wird unterstützt, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren (z.B. durch Rad-Schulwegpläne).	0	9	22	13	13	9	35	...wird abgeraten, mit dem Rad zur Schule zu fahren.	3,9	4,0
...ist es üblich, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren.	10	19	22	15	8	7	20	...ist es unüblich, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren.	3,2	3,5

ENTWICKLUNG SEIT 2012

Legende:

Entwicklung	Verschlechterung		Konstant	Verbesserung	
Symbol					
Differenz zur letzten Bewertung	- >0,3	- 0,2 - 0,3	+/- 0,1	+ 0,2 - 0,3	+ >0,3

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018
Spaß oder Stress	--	--	--	3,6
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	--	--	--	3,9
Alle fahren Fahrrad	--	--	--	3,0
Werbung für das Radfahren	--	--	--	4,7
Medienberichte	--	--	--	3,9

Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018
Fahrradförderung in jüngster Zeit	--	--	--	4,9
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	--	--	--	4,7
Reinigung der Radwege	--	--	--	4,5
Ampelschaltungen für Radfahrer	--	--	--	4,4
Winterdienst auf Radwegen	--	--	--	4,4

Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Sicherheitsgefühl	--	--	--	4,1
Konflikte mit Fußgängern	--	--	--	3,8
Konflikte mit Kfz	--	--	--	4,2
Hindernisse auf Radwegen	--	--	--	4,3
Fahrraddiebstahl	--	--	--	4,2
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	--	--	--	4,7
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	--	--	--	4,7

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Breite der (Rad)wege	--	--	--	5,0
Oberfläche der (Rad)wege	--	--	--	5,2
Abstellanlagen	--	--	--	4,3
Führung an Baustellen	--	--	--	4,9
Fahrradmitnahme im ÖV	--	--	--	4,7

Infrastruktur und Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018
Erreichbarkeit Stadtzentrum	--	--	--	2,7
zügiges Radfahren	--	--	--	3,0
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	--	--	--	3,0
Wegweisung für Radfahrer	--	--	--	4,1
Öffentliche Fahrräder	--	--	--	5,4

Eine Übersicht der Ergebnisse aller Teilnehmerstädte des ADFC-Fahrradklima-Tests 2018 gibt es auf der Internetseite www.fahrradklima-test.de/karte.

Dort findet man auch die Ergebnisse der Online-Zusatzbefragung zur Bedeutung der abgefragten Themen in der jeweiligen Stadt („Wie wichtig sind die folgenden Aspekte für das Radfahren in Ihrer Stadt?“)

Gesamtleitung und Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstr. 69
10117 Berlin
Telefon: 030 2091498-0
Telefax: 030 2091498-55
E-Mail: fahrradklimatest@adfc.de
www.fahrradklima-test.de
www.adfc.de

Datenerhebung und -aufbereitung:



teamred

Projektleitung: Hannes Schreier
Städte-Übersichten: Jakob Baum

www.team-red.net

Richtlinie zur Förderung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur im Kreis Pinneberg

Präambel

Der Radverkehr soll insbesondere im Rahmen der Alltagsmobilität im Kreis Pinneberg gefördert werden und somit verstärkt und ausgebaut werden. Die deutliche Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split im Kreis Pinneberg setzt voraus, dass ein entsprechendes Angebot an Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Im Kreisgebiet besteht derzeit noch ein deutliches Ausbau- und auch Sanierungspotential. Der Kreistag hat mit Beschluss vom 05.12.2018 festgelegt, dass zukünftig mit finanzieller Unterstützung des Kreises der Ausbau und die Grundsanierung der Radverkehrsinfrastruktur der Kommunen im Kreis Pinneberg sowie der begleitenden Infrastruktur gefördert werden soll.

1 Zuwendungszweck

Mit Kreistagsbeschluss vom 05.12.2018 hat der Kreis Pinneberg Fördermittel in Höhe von 1.000.000,-- € für das Haushaltsjahr 2020 bereitgestellt, um den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Baulast der kreisangehörigen Gemeinden zu fördern. Für die Jahre 2021 – 2023 sind ebenfalls jeweils Fördermittel von 1.000.000,-- € pro Jahr vorgesehen.

Für Zuwendungen an die Gemeinden des Kreises gelten die bestehenden haushaltsrechtlichen Vorschriften sowie die nachstehenden Richtlinien. Soweit diese keine konkreteren Regelungen enthalten, sind die Verwaltungsvorschriften des Landes zu § 44 LHO für Zuwendungen an kommunale Körperschaften und den dazu ergangenen allgemeinen Nebenbestimmungen in der jeweils gültigen Fassung entsprechend anzuwenden.

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Kreis Pinneberg im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Dies umfasst die Sanierung und den Ausbau der Radwegeinfrastruktur, insbesondere

- Straßenbegleitende Radwege
- Schutzstreifen auf Gemeindestraßen (vorbehaltlich gesetzlicher Regelungen)
- Fahrradstraßen
- Straßenunabhängige Radwege
- Querungshilfen

sowie ergänzende Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere

- Fahrradabstellanlagen
- Fahrradboxen

Beschilderung und Beleuchtung sind von der Förderung ausgeschlossen.

3 Zuwendungsempfänger

Zuwendungen können Gemeinden des Kreises Pinneberg erhalten.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Grundvoraussetzungen für die Gewährung einer Zuwendung nach dieser Förderrichtlinie sind:

- 4.1 Die verkehrliche Notwendigkeit der Maßnahme soll mit Antragstellung nachgewiesen werden.
- 4.2 Das betreffende Bauwerk bzw. die Straße muss in der Baulast der Antragstellerin liegen.
- 4.3 Die Antragstellerin verpflichtet sich, die ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen mit Stand 2010 der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-) zu beachten.
- 4.4 Die Antragstellerin verpflichtet sich, eigenes fachkundiges Personal bzw. ein fachkundiges Ingenieurbüro mit der Planung und der Bauüberwachung zu beauftragen.
- 4.5 Die Antragstellerin verpflichtet sich sicherzustellen, dass die Baumaßnahmen den geprüften und genehmigten Plänen sowie den Regeln der Baukunst und Technik und Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den rechtlichen Anforderungen entsprechen.
- 4.6 Bei Durchführung des Vorhabens müssen die vergaberechtlichen Bestimmungen, wie sie im Land Schleswig-Holstein gelten, beachtet werden.
- 4.7 Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen.
- 4.8 Für die Zweckbindung gelten die Abschreibungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der jeweils gültigen Fassung, längstens jedoch 20 Jahre.

5 Art und Umfang sowie Höhe der Zuwendungen

- 5.1 Eine Projektförderung erfolgt im Wege der Anteilfinanzierung in Höhe von 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben und Kosten.
- 5.2 Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt.
- 5.3 Eine Kumulierung mit weiteren Zuwendungen ist nach Zustimmung des Kreises zulässig, soweit ein Eigenanteil von min. 10% für die antragstellende Gemeinde verbleibt.
- 5.4 Für Zuwendungen gelten die bestehenden haushaltsrechtlichen Bestimmungen und die nachstehenden Richtlinien. Soweit diese keine konkreteren Regelungen enthalten, sind die Verwaltungsvorschriften des Landes zu § 44 für Zuwendungen an kommunale Körperschaften und

die dazu ergangenen allgemeinen Nebenbestimmungen in der jeweils gültigen Fassung entsprechend anzuwenden.

6 Antrags- und Bewilligungsverfahren

6.1 Für die Bewilligung einer Zuwendung bedarf es eines Antrags in schriftlicher oder elektronischer Form. Der Antrag muss die zur Beurteilung der verkehrlichen Notwendigkeit und Angemessenheit der Zuwendung erforderlichen Angaben enthalten. Angaben sind durch geeignete Unterlagen entsprechend zu belegen. Dazu zählen insbesondere:

- Beschreibung des Vorhabens und Bedeutung des Vorhabens für die Gemeinde sowie qualifizierte Planunterlagen (mind. Planungsstand der Leistungsphase 3 HOAI, insb. also Erläuterungsbericht und Kostenberechnung)
- Finanzierungsplan
- Erklärung zur Baulastträgerschaft und nachhaltigen Pflege der geförderten Infrastruktur
- Schriftliche Selbsterklärung der Antragstellerin, die die Einhaltung aller rechtlichen Vorschriften bei der Umsetzung der Maßnahme zusichert und den Kreis von Regress- und sonstigen Ansprüchen freihält.
- Erklärung zur Berücksichtigung von Aspekten der Barrierefreiheit
- Bei gemeindeübergreifenden Vorhaben muss eine Kooperationserklärung aller beteiligten Gemeinden vorliegen und eine federführende Stelle für das Vorhaben benannt werden
- Erklärung, dass mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde

6.2 Der Antrag ist schriftlich oder per Email zu richten an:

Kreis Pinneberg, Der Landrat, Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit, Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn bzw. radverkehrsfoerderung@kreis-pinneberg.de

6.3 Die Entscheidung über die Gewährung einer Zuwendung trifft der Landrat des Kreises Pinneberg.

6.4 Stichtag für die Antragstellung des Folgejahres ist der 30.06. eines jeden Kalenderjahres. Anträge für das Jahr 2020 können abweichend hiervon bis 30.09.2019 gestellt werden. Die Bewilligung erfolgt nach Abwägung und Prüfung der genannten Zuwendungsvoraussetzungen.

6.5 Ein Antrag gilt als eingegangen, sobald die Antragsunterlagen vollständig vorliegen.

6.6 In Ausnahmefällen kann die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn beantragt werden. Aus der Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn ergibt sich kein Anspruch auf eine spätere Bewilligung der Zuwendung. Das Finanzierungsrisiko für das Vorhaben verbleibt bis zur abschließenden Bewilligung in vollem Umfang bei der Antragstellerin.

6.7 Über die eingegangenen, förderfähigen Anträge wird nach dem jährlichen Stichtag ab 1.7. eines jeden Kalenderjahres (für das Förderjahr 2020 ab 01.10.2019) entschieden. Ein Rechtsanspruch

auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht.

- 6.8 Maßnahmen mit Priorisierung im Radverkehrskonzept des Kreises werden vorrangig berücksichtigt, sobald das Konzept vorliegt und in Kraft gesetzt wurde. Das Radverkehrskonzept wird auch berücksichtigt werden für Förderanträge, die vor Inkrafttreten des Konzepts eingegangen, aber bis dahin noch nicht beschieden sind.
- 6.9 Über die Zuwendung und deren Höhe wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung aller eingegangenen, grundsätzlich förderfähigen Anträge nach deren Eingang entschieden. Sollten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht mehr auskömmlich sein, behält sich der Kreis vor, nach verkehrlicher Notwendigkeit zu entscheiden.
- 6.10 Die Förderung erfolgt unter Vorbehalt notwendiger behördlicher Zustimmungen und Genehmigungen. Diese sind von der Antragstellerin bei Antragstellung vorzulegen.

7. Nachweis der Verwendung

- 7.1 Die Zuwendungsempfängerin hat zum Nachweis der bestimmungsgemäßen Verwendung einen Verwendungsnachweis zu fertigen, der aus einem rechnerischen Nachweis der Ausgaben und Einnahmen (weitere Mittelzuwendungen), einem bildmäßigen Nachweis der Maßnahme (Fotodokumentation) sowie einer Eigenerklärung zur Einhaltung der in Ziff. 4 geforderten Bestimmungen besteht. Zur Einpflege der Maßnahme in den Bestand des Radwegenetzes ist die Übergabe genauer Daten vorzugsweise in Shape-Dateien erforderlich.
- 7.2 Der Verwendungsnachweis ist dem Kreis innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss der Maßnahme unaufgefordert vorzulegen. Weicht der Maßnahmenabschluss terminlich von der im Antrag genannten Terminierung ab, ist dies dem Kreis unaufgefordert unverzüglich mitzuteilen.
- 7.3 Der Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit sowie das Rechnungsprüfungsamt des Kreises Pinneberg sind berechtigt, Bücher, Belege oder sonstige Geschäftsunterlagen auf Anforderung einzusehen sowie die Verwendung des Zuschusses durch örtliche Erhebungen zu prüfen bzw. durch Beauftragte prüfen zu lassen. Der Zuwendungsnehmer hat hierzu die erforderlichen Unterlagen bereitzuhalten und die notwendigen Auskünfte zu erteilen. Die Unterlagen unterliegen einer 10jährigen Aufbewahrungsfrist.

8. Rücknahme der Bewilligung

Die Bewilligung ist zurückzunehmen, wenn mit der Maßnahme nicht innerhalb von 12 Monaten nach Zustellung des Bewilligungsbescheides begonnen worden ist.

9. Auszahlungen

Bewilligte Zuschüsse werden entsprechend des Baufortschrittes des Vorhabens ausgezahlt. Unabhängig davon werden bis zur endgültigen Prüfung des Verwendungsnachweises 10% des bewilligten Förderbetrages einbehalten.

10. Zweckbestimmte Verwendung

- 10.1 Bewilligte Zuschüsse sind ausschließlich für den beantragten Zweck zu verwenden. Eine Änderung der Zweckbestimmung bzw. ein Eigentums- und Besitzwechsel ist nur mit Zustimmung des Kreises möglich.
- 10.2 Innerhalb von sechs Monaten nach Fertigstellung der Maßnahme ist über die zweckbestimmte Verwendung der Fördermittel ein Nachweis der entstandenen Gesamtkosten in der unter Ziff. 7 genannten Form vorzulegen.

11. Rückzahlungsbestimmungen

- 11.1 Die bewilligte Förderung ist ganz oder teilweise zurückzuzahlen, wenn:
 - 11.1.1 eine mit der Bewilligung verbundene Auflage nicht eingehalten wird,
 - 11.1.2 die zugrunde gelegten förderungsfähigen Kosten unterschritten werden,
 - 11.1.3 die Zweckbestimmung nach der Bewilligung ohne Zustimmung des Kreises geändert wird oder
 - 11.1.4 die geförderte Radinfrastruktur aufgegeben wird oder nicht entsprechend seiner bisherigen Zweckbestimmung von einem neuen Baulastträger fortgeführt wird.
- 11.2 Die bewilligte Förderung kann zurückgefordert werden, wenn:
 - 11.2.1 der Antrag mit unrichtigen oder unvollständigen Angaben begründet worden ist,
 - 11.2.2 der Verwendungsnachweis nicht ordnungsgemäß geführt oder rechtzeitig vorlegt wird oder
 - 11.2.3 ein Eigentums-, Besitzwechsel oder ein Wechsel in der Straßenbaulast ohne Zustimmung des Kreises erfolgt.

12. Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt zum 01.06.2019 in Kraft und gilt bis auf Weiteres vorbehaltlich der weiteren Mitteilbereitstellung.

Kreis Pinneberg, den

Oliver Stolz

Landrat