Landkreis Dahme-Spreewald

Vorlagennummer: **2020/017**

Antrag

Fraktion : GRUENE

Gremium	am	TOP	Beratungsstatus	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Kreisentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Bauleitplanung	11.02.2020	4.4	vorberatend	öffentlich
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus, Finanzen und Öffentliche Ordnung	13.02.2020	3.5	vorberatend	öffentlich
Kreisausschuss	19.02.2020		vorberatend	öffentlich
Kreistag	26.02.2020		beschließend	öffentlich

Betrifft: **Förderung des Ausbaus der Radinfrastruktur im Landkreis Dahme Spreewald (Förderrichtlinie Radverkehr LDS)**
(Antrag der Fraktion GRUENE)

Beschlussentwurf:

1) Um den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen (Modal Split) deutlich zu erhöhen, fördert der Landkreis den kommunalen Ausbau und die Grundsanierung von Radverkehrsstrecken sowie der begleitenden Infrastruktur.
   a) Im Nachtragshaushalt 2020 und in künftigen Haushalten wird die rechtliche Voraussetzung geschaffen, dass nicht abgerufene Mittel für Planung, Bau oder Instandhaltung von Kreisstraßen oder rein touristischen Radwegen für Fördermaßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur eingesetzt werden können.
   b) Zusätzlich werden im Nachtragshaushalt 2020 für die Förderung kommunaler Radwege Fördermittel in Höhe von 500.000 Euro bereitgestellt.
   c) Für die Jahre 2021 bis 2023 sind jeweils Fördermittel in Höhe von mindestens 1.500.000 Euro/ Jahr vorzusehen.
2) Die Verwaltung wird beauftragt, dem Kreistag bis zum 30.04.2020 den Entwurf einer vorläufigen Richtlinie zur Förderung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Dahme Spreewald (Förderrichtlinie Radverkehr LDS) vorzulegen.
   a) Die Förderrichtlinie soll spätestens bis zum 01.07.2020 in Kraft treten.
   b) Förderanträge sind quartalsweise, für das Jahr 2020 bis zum 30.06.2020 bzw. bis zum 30.09.2020, einzureichen. Einen Rechtsanspruch auf die Zuwendung gibt es nicht.
   c) Sobald das Radverkehrskonzept des Kreises vorliegt, soll ein großer Teil der Fördermaßnahmen bzw. Fördermittel vorrangig zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts verwendet werden. Die Förderrichtlinie ist spätestens mit in Kraft treten des Radverkehrskonzepts entsprechend anzupassen.

Begründung:

Die neue Landesregierung will jährlich 20 Millionen Euro für Investitionen in Radwegeinfrastruktur bereitstellen. Weitere 10 Millionen Euro will man aus Bundesmitteln für Radwege entlang von Bundesstraßen investieren.

Auch der Landkreis kann und muss einen Beitrag zur Einhaltung der Mobilitäts- und Klimaziele leisten, indem er für die Radverkehrsnutzung im Schul-, Berufs- und kommunalem Alltagsverkehr bessere Voraussetzungen schafft. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils setzt den raschen und qualitativ hochwertigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur voraus. Hier besteht im Kreisgebiet – nicht nur in den einwohnerdichteren Siedlungsgebieten - noch ein erhebliches Ausbau-, Modernisierungs- und Sanierungspotential.

Die Förderung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur kann und darf sich daher nicht nur auf die Erstellung einer Verkehrskonzeption für ein zweifellos wichtiges und vordringliches Hauptroutennetz im Flughafenumfeld beschränken. Neben straßenbegleitenden Radwegen entlang von Kreisstraßen oder von sicheren Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen müssen gerade auch die kurzen innerörtlichen Wege zur Schule, kommunalen Arbeitgebern, zum Bahnhof, zu wichtigen Sport-, Kultur- und Einkaufsstätten oder der Anschluss an Hauptrouten des Radverkehrs gefördert werden. Die meisten Kommunen des Landkreises sind finanziell und verwaltungstechnisch mit einem zeitnahen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur überfordert. Daher fördern neben dem Bund und dem Land inzwischen auch viele Landkreise den Ausbau der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur mit eigenen Förderrichtlinien. Mit Hilfe der Förderrichtlinie können Kommunen motiviert und unterstützt werden, die Radverkehrsinfrastruktur gezielt zu verbessern.

Basierend auf den Erfahrungen anderer Landkreise werden folgende Eckpunkte empfohlen:

1) Die Förderung soll im Wege eines nicht-rückzahlbaren Zuschusses erfolgen. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sollen mit mindestens 50 % bezuschusst werden. Für Gemeinden mit einer unter dem Durchschnitt liegenden Finanzkraft aller kreisangehörigen Gemeinden soll ein erhöhter Zuschuss von bis zu 80 % gewährt werden. Eine Kumulierung von Fördermitteln aus anderen Förderprogrammen soll zulässig sein, solange die antragstellende Kommune einen Eigenanteil von mindestens 10 % an den zuwendungsfähigen Gesamtausgaben übernimmt.

2) Förderfähig sollen sein
   (1) Planung, Vermessung, Bau, Modernisierung und Sanierung von straßenbegleitenden oder straßenunabhängigen selbständig geführten Radwegen,
   (2) für Radfahrende mitnutzbare Gehwege, Schutzstreifen auf Gemeindestraßen, Fahrradstraßen oder Querungshilfen (inkl. Beleuchtung)
   (3) Grunderwerb, naturschutzfachliche Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen, wegweisende Beschilderung, Zertifizierung
   (4) diebstahlsichere und wetterfeste Fahrradabstell-Anlagen/ Fahrradboxen/ Fahrradparkhäuser und andere Bike & Ride Maßnahmen, Ladestationen für Elektrofahrräder, Möblierung an touristischen Fern- und Regionalradwegen

3) Zu den Zuwendungsvoraussetzungen sollen gehören
   (1) der Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit und Bedeutung insbesondere für den Schüler-, Berufs- und Alltagsverkehr
   (2) die Straße/ das Bauwerk muss in der Baulast der antragstellenden Gemeinde(n) liegen bzw. es muss ein Gestattungsvertrag vorliegen, der nach Abschluss der Baumaßnahme die Radverkehrsnutzung für 15 Jahre garantiert.
   (3) Erhalt und Modernisierung von Radverkehrsanlagen soll Vorrang vor dem Neubau haben
   (4) die antragstellenden Gemeinden verpflichten sich, dass die Baumaßnahmen fachkundig und unter Einhaltung aller rechtlichen Vorschriften, der Anforderungen an den Umwelt- und Artenschutz sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) durchgeführt werden. Dabei sind auch die Bedingungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

(5) Der kommunale Förderanteil muss – durch Beschluss der kommunalen Vertretung - nachweislich gesichert sein.

4) Bei der Bewilligung von Fördermaßnahmen ist darauf zu achten, dass auf der Basis der erhöhten Nutzungsdichte nicht nur vorrangig touristische Zentren oder wachstumsstarke Gemeinden im Flughafenumfeld berücksichtigt werden. Die Infrastrukturverbesserungen der Alltagsmobilität von Radfahrenden sollen auch in kleineren Kommunen ankommen.

Lübben, 29.01.2020

gez.
A. Weigt
Fraktionsvorsitzende

Lübben, 29.01.2020

gez.
L. Treder-Schmidt
Fraktionsvorsitzender

Anlage Änderungsantrag der Fraktion_Stand 16.02.2020

Anlage zur Vorlagen-Nr. 2020/017 – Änderung des Antrages

Fraktion GRUENE
im Kreistag Dahme-Spreewald

Beschlussvorlage für den Kreistag des Landkreises Dahme-Spreewald

Betrifft: Förderung des Ausbaus der Radinfrastruktur im Landkreis Dahme Spreewald (Förderrichtlinie Radverkehr LDS)

Beschlussentwurf:

Die Verwaltung wird beauftragt, dem Kreistag bis zum 30.06.2020 den Entwurf einer Richtlinie zur Förderung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Dahme Spreewald (Förderrichtlinie Radverkehr LDS) vorzulegen.

Die Förderrichtlinie soll zum 01.01.2021 in Kraft treten. Es wird angestrebt, ab dem Haushalt 2021 Fördermittel in Höhe von mindestens 1.500.000 Euro/Jahr in den Haushalt einzustellen.

Begründung:

Um den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen (Modal Split) deutlich zu erhöhen, soll der Landkreis – auch bereits vor Verabschiedung eines Radverkehrskonzepts LDS - den innerörtlichen und interkommunalen Ausbau von Radverkehrsstrecken sowie der begleitenden Infrastruktur fördern.

Neben straßenbegleitenden Radwegen entlang von Kreisstraßen oder von sicheren Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen sind es gerade die kurzen innerörtlichen bzw. interkommunalen Wege zur Schule, regionalen Arbeitgebern, zum Bahnhof, zu wichtigen Sport-, Kultur- und Einkaufsstätten oder der Anschluss an Hauptrouten des Radverkehrs die für den Alltagsradverkehr entscheidend.

Die meisten Kommunen des Landkreises sind ohne externe Unterstützung finanziell und verwaltungstechnisch mit einem zeitnahen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur überfordert. Daher fördern neben dem Bund und dem Land inzwischen auch viele Landkreise den Ausbau der (inter-)kommunalen Radverkehrsinfrastruktur mit eigenen Förderrichtlinien. Mit Hilfe einer Förderrichtlinie können Kommunen motiviert und unterstützt werden, die Radverkehrsinfrastruktur gezielt zu verbessern.

Basierend auf Förderrichtlinien anderer Landkreise werden folgende Eckpunkte empfohlen:

1) Die Förderung soll im Wege eines nicht-rückzahlbaren Zuschusses erfolgen. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sollen mit mindestens 50 % bezuschusst werden. Für Gemeinden mit einer unter dem Durchschnitt liegenden Finanzkraft aller kreisangehörigen Gemeinden soll ein erhöhter Zuschuss von bis zu 80 % gewährt werden. Eine Kumulierung von Fördermitteln aus anderen Förderprogrammen soll zulässig sein, solange die antragstellende Kommune einen Eigenanteil von mindestens 10 % an den zuwendungsfähigen Gesamtausgaben übernimmt.

Anlage Änderungsantrag der Fraktion_Stand 16.02.2020

2) Förderfähig sollen sein

(1) Planung, Vermessung, Bau, Modernisierung und Sanierung von straßenbegleitenden oder straßenunabhängigen selbständig geführten Radwegen,

(2) für Radfahrende mitnutzbare Gehwege, Schutzstreifen auf Gemeindestraßen, Fahrradstraßen oder Querungshilfen (inkl. Beleuchtung)

(3) Grunderwerb, naturschutzfachliche Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen, wegweisende Beschilderung, Zertifizierung

(4) diebstahlsichere und wetterfeste Fahrradabstell-Anlagen/ Fahrradboxen/ Fahrradparkhäuser und andere Bike & Ride Maßnahmen, Ladestationen für Elektrofahrräder, Möblierung an touristischen Fern- und Regionalradwegen

3) Zu den Zuwendungsvoraussetzungen sollen gehören

(1) der Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit und Bedeutung insbesondere für den Schüler-, Berufs- und Alltagsverkehr

(2) die Straße/ das Bauwerk muss in der Baulast der antragstellenden Gemeinde(n) liegen bzw. es muss ein Gestattungsvertrag vorliegen, der nach Abschluss der Baumaßnahme die Radverkehrsnutzung für 15 Jahre garantiert.

(3) Erhalt und Modernisierung von Radverkehrsanlagen soll Vorrang vor dem Neubau haben

(4) die antragstellenden Gemeinden verpflichten sich, dass die Baumaßnahmen fachkundig und unter Einhaltung aller rechtlichen Vorschriften, der Anforderungen an den Umwelt- und Artenschutz sowie den Empfehlungen für Radverkehrs-anlagen (ERA) durchgeführt werden. Dabei sind auch die Bedingungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

(5) Der kommunale Förderanteil muss – durch Beschluss der kommunalen Vertretung - nachweislich gesichert sein.

(6) Bei der Bewilligung von Fördermaßnahmen ist darauf zu achten, dass auf der Basis der erhöhten Nutzungsdichte nicht nur vorrangig touristische Zentren oder wachstumsstarke Gemeinden im Flughafenumfeld berücksichtigt werden. Die Infrastrukturverbesse-rungen der Alltagsmobilität von Radfahrenden sollen auch in kleineren Kommunen ankommen.

Lübben, den 16.2.2020

Fraktionsvorsitzende

gez.
Andrea Weigt

gez.
Lothar Treder-Schmidt

Landkreis Dahme-Spreewald
Fraktion GRUENE
im Kreistag Dahme-Spreewald
Reutergasse 12
15907 Lübben

Anlage Anlage 2 Änderung des Antrages der Fraktion Stand 24.02.2020

Anlage 2 zur Vorlagen-Nr. 2020/017-
Änderung des Antrages (Stand:24.02.2020)

Fraktion GRUENE
im Kreistag Dahme-Spreewald

Beschlussvorlage für den Kreistag des Landkreises Dahme-Spreewald

Betrifft:

Förderung des Ausbaus der Radinfrastruktur im Landkreis Dahme-Spreewald (Förderbereich Radverkehr LDS)

Beschlussentwurf:

Zur Förderung des innerörtlichen und interkommunalen Ausbaus der Radinfrastruktur im Landkreis Dahme-Spreewald soll die *„Richtlinie über die Gewährung von Zuweisungen für Strukturmaßnahmen und besondere Bedarfe“ (Strukturfondsrichtlinie*) um den Förderbereich Radverkehr LDS erweitert werden.

Die Verwaltung wird gebeten, dem Kreistag zeitnah – spätestens bis zum 30.06.2020 - einen entsprechenden Änderungsvorschlag vorzulegen. Nach Maßgabe der Möglichkeiten des Haushaltes 2021/22 ist dafür ein Finanzierungsansatz von 1,5 Mio. als diesbezügliche Aufstockung des Strukturfonds anzustreben.

Begründung:

Um den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen (Modal Split) deutlich zu erhöhen, soll der Landkreis den innerörtlichen und interkommunalen Ausbau von Radverkehrsstrecken sowie der begleitenden Infrastruktur fördern.

Neben straßenbegleitenden Radwegen entlang von Kreisstraßen oder von sicheren Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen sind für den Alltagsradverkehr vor allem die kurzen innerörtlichen bzw. interkommunalen Wege zur Schule, regionalen Arbeitgebern, zum Bahnhof, zu wichtigen Sport-, Kultur- und Einkaufsstätten oder der Anschluss an Hauptrouten des Radverkehrs entscheidend.

Die meisten Kommunen des Landkreises sind ohne externe Unterstützung finanziell und verwaltungstechnisch mit einem zeitnahen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur überfordert. Daher fördern neben dem Bund und dem Land inzwischen auch viele Landkreise den Ausbau der (inter-)kommunalen Radverkehrsinfrastruktur mit eigenen Förderrichtlinien. Mit Hilfe dieser Förderprogramme können Kommunen motiviert und unterstützt werden, die Radverkehrsinfrastruktur gezielt zu verbessern.

Basierend auf Förderrichtlinien anderer Landkreise werden für das Förderprogramm Radverkehr LDS folgende Eckpunkte empfohlen:

Anlage Anlage 2 Änderung des Antrages der Fraktion Stand 24.02.2020

1) Die Förderung soll im Wege eines nicht-rückzahlbaren Zuschusses erfolgen. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sollen mit mindestens 50 % bezuschusst werden. Für Gemeinden mit einer unter dem Durchschnitt liegenden Finanzkraft aller kreisangehörigen Gemeinden soll ein erhöhter Zuschuss von bis zu 80 % gewährt werden. Eine Kumulierung von Fördermitteln aus anderen Förderprogrammen soll zulässig sein, solange die antragstellende Kommune einen Eigenanteil von mindestens 10 % an den zuwendungsfähigen Gesamtausgaben übernimmt.

2) Förderfähig sollen sein

   1. Planung, Vermessung, Bau, Modernisierung und Sanierung von straßenbegleitenden oder straßenunabhängigen selbständig geführten Radwegen,
   2. für Radfahrende mitnutzbare Gehwege, Schutzstreifen auf Gemeindestraßen, Fahrradstraßen oder Querungshilfen (inkl. Beleuchtung)
   3. Grunderwerb, naturschutzfachliche Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen, wegweisende Beschilderung, Zertifizierung
   4. diebstahlsichere und wetterfeste Fahrradabstell-Anlagen/ Fahrradboxen/ Fahrradparkhäuser und andere Bike & Ride Maßnahmen, Ladestationen für Elektrofahrräder, Möblierung an touristischen Fern- und Regionalradwegen

3) Zu den Zuwendungsvoraussetzungen sollen gehören

   (1) der Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit und Bedeutung insbesondere für den SchülerInnen-, Berufs- und Alltagsverkehr

   (2) die Straße/ das Bauwerk muss in der Baulast der antragstellenden Gemeinde(n) liegen bzw. es muss ein Gestattungsvertrag vorliegen, der nach Abschluss der Baumaßnahme die Radverkehrsnutzung für 15 Jahre garantiert.

   (3) Erhalt und Modernisierung von Radverkehrsanlagen soll Vorrang vor dem Neubau haben

   (4) die antragstellenden Gemeinden verpflichten sich, dass die Baumaßnahmen fachkundig und unter Einhaltung aller rechtlichen Vorschriften, der Anforderungen an den Umwelt- und Artenschutz sowie den Empfehlungen für Radverkehrs-anlagen (ERA) durchgeführt werden. Dabei sind auch die Bedingungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

   (5) Der kommunale Förderanteil muss – durch Beschluss der kommunalen Vertretung - nachweislich gesichert sein.

Lübben, den 24.02.2020

Fraktionsvorsitzende

gez.
Andrea Weigt

gez.
Lothar Treder-Schmidt

Landkreis Dahme-Spreewald
Fraktion GRUENE
im Kreistag Dahme-Spreewald
Reutergasse 12
Lübben