



NAH.SH

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH)
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

T 0431-66019-0
F 0431-66019-19
Info@nah.sh
www.NAH.SH

Bahn: Kiel Hbf
Bus: Kiel Hauptbahnhof

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Staatssekretär Dr. Thilo Rohlf
Geschäftsführer:
Bernhard Wewers
Prokuristin: Petra Coordes

Bankverbindung
Commerzbank Kiel
IBAN DE35210400100744496100
BIC COBADEFFXXX

USt-IdNr. DE176971760

Handelsregister HRB 4226
Amtsgericht Kiel
Sitz der Gesellschaft Kiel

NAH.SH GmbH | Raiffeisenstr. 1 | 24103 Kiel

Stadt Büdelsdorf
Der Bürgermeister
Herr Rainer Hinrichs
Am Markt 1

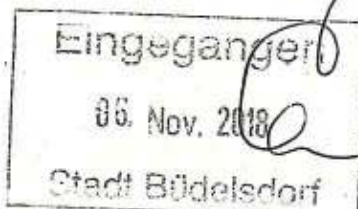
24782 Büdelsdorf

Name
Jochen Schulz

E-Mail
jochen.schulz@nah.sh

Durchwahl
0431-66019-29

Datum
Kiel, 02.11.2018



*Offiz. mit
P. Wewers*

*Sh
B.R. M. Sh
Bs*

Neue Bahnhaltestelle Rendsburg-Büdelsdorf

Sehr geehrter Herr Hinrichs,

vielen Dank für Ihr Schreiben zum geplanten neuen Bahnhofepunkt Rendsburg-Büdelsdorf vom 19.10. bzw. 22.10.2018. Wir freuen uns über Ihr Interesse an der neuen Bahnstation in Rendsburg/Büdelsdorf. Für die Beantwortung Ihres Schreibens haben wir uns mit der DB Netz AG abgestimmt. Unser Antwortschreiben ist daher mit dem Schreiben DB Netz AG weitgehend identisch.

Zu den einzelnen Punkten möchten wir wie folgt antworten:

- Nach derzeitigem Zeitplan ist die Errichtung des Bahnhofepunktes für die Jahre 2022/2023 vorgesehen. Dieser Zeitplan ist ein erster Entwurf. Die Realisierung ist auch abhängig vom zukünftigen Fahrzeugeinsatz auf der Strecke Kiel – Rendsburg – Husum und/oder der Verlängerung der RB 75 nach Rendsburg-Seemühlen.
- Wir rechnen mit einem tatsächlichen Flächenbedarf des Bahnhofepunktes für die DB AG von ca. 400m pro Bahnsteig (Bahnsteigbreite ca. 2,5 m, Bahnsteiglänge ca. 140 m), somit insgesamt mit ca. 800m². Davon unabhängig werden weitere Flächen für die kommunalen Anlagen erforderlich sein.
- Es liegt keine Fahrgastprognose aufgeteilt nach beiden Stadtgebieten vor. Es liegt eine Fahrgastprognose für beide Stadtgebiete zusammen vor, wobei wir den Hauptanteil der zu erwartenden Kunden auf Seiten der Stadt Büdelsdorf sehen. Die Anzahl der prognostizierten täglichen Kunden beträgt bis zu 1.500 Ein- und Aussteiger.
- Die für die Errichtung des Bahnhofepunktes erforderliche Fläche ist im Eigentum der DB Netz AG und nicht freigestellt, was aber für den eigentlichen Bahnsteig auch nicht erforderlich ist. Die Fläche der durch die Kommunen

Mitglied der

bundes | arbeits | gemeinschaft
BAGSPNV
schienen | personen | nah | verkehr

vorzusehenden Verknüpfungsanlagen (Fahrradabstellanlage, Pkw-Stellplätze) ist zumindest anteilig ebenfalls eisenbahngewidmete Fläche. Flächenauskunft siehe Anlage 1 zu diesem Schreiben. Es liegt eine Entbehrlichkeitsprüfung vor, welche ausreichend für eine AEG konforme Freistellung der Fläche für die P&R Anlage ist.

- Es ist ein Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren für die Errichtung des Bahnhofpunktes erforderlich. Der Bahnhofpunkt ist nicht durch den bestehenden Planfeststellungsbeschluss abgedeckt.
- Grundstückseigentümer und Planungs- und Bauträger des Bahnhofpunktes (Bahnsteige und Zugang) wird die DB Station & Service AG. Grundstückseigentümer der Verknüpfungsanlagen (Pkw-Stellplätze, Fahrradabstellanlage) sollten die Städte werden, wobei die Aufteilung der Stadt Rendsburg/Stadt Büdelsdorf eigenständig durch Sie zu regeln ist. Nach derzeitigem Projektstand kann keine exakte Flächengröße genannt werden, jedoch ist der Erwerb einer Teilfläche der DB AG durch die Kommunen für die Errichtung der Verknüpfungsanlagen erforderlich.
- Die Baufeldfreimachung erfolgt im Rahmen des Projektes auf Kosten des Bestellers, somit dem Land. Dies betrifft bestehende Altanlagen, sowie bestehende betriebsnotwendige Anlagen. Betriebsnotwendige Anlagen müssen ggf. umverlegt werden. Altanlagen, welche nicht Bestandteil des Baufeldes sind, müssen auf Kosten der DB Netz AG bei Bedarf rückgebaut werden. Eine Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt ist noch nicht erfolgt.
- Uns ist bekannt, dass es auf der Fläche Bodenverunreinigungen geben kann. Die genaue Untersuchung muss im Rahmen der Planung erfolgen.
- Die Station wird bahnseitig mit Wetterschutzhäuschen, Fahrgastinformationsanlage, taktilen Leitstreifen, Sitzgelegenheit, Beleuchtung und einer barrierefreien Zuwegung ausgestattet. Quantität und Qualität der Anlagen die von Seiten der Städte Rendsburg und Büdelsdorf vorzusehen sind, liegt in Ihrem Ermessensspielraum. Sinnvoll wären einige Pkw-Stellplätze, eine hochwertige Fahrradabstellanlage (hier hat die NAH.SH ein von den Kommunen abrufbares Baukastensystem entwickelt) und ggf. eine Aufwertung/Verlegung der Bushaltestelle.
- Vergleichbare kommunale Maßnahmen bewegen sich einer Größenordnung von ca. 200-300 T€. Nach Abzug von durch die NAH.SH zu gewährenden Förderungen aus dem Landes-GVFG ist damit zu rechnen, dass ca. 50-75 T€ Eigenmittel bei den Kommunen bleiben.

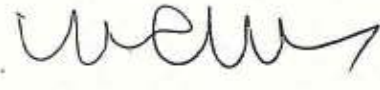
Nach den aufgeführten Antworten und dem zugrunde gelegten Zeitplan sehen wir keinen erheblichen Bedarf an kommunalen Haushaltsmitteln für 2019. Sinnvoll wäre es sicher, die bestehenden Aufwertungsplanungen (Grünzug, Fuß- und Radverkehrsachse) im Zuge des „Stadtumbau West“-Projektes um erste skizzenhafte Betrachtungen des neuen Bahnhofpunktes und seiner Einbindung ins Umfeld zu ergänzen.



Wir hoffen Ihnen hiermit die erforderlichen Antworten für die notwendige Einordnung der Maßnahme in Ihre städtebaulichen Planungsprozesse zu geben und stehen für weitere Fragen und Anmerkungen jederzeit zur Verfügung.

Ein gleichlautendes Schreiben ist an Herrn Gilgenast, Bürgermeister der Stadt Rendsburg, versandt worden.

Mit freundlichen Grüßen

01. 

Bernhard Wewers



i.A. Jochen Schulz

Anlage:

Broschüre „Besser umsteigen mit Bike+Ride und Park+Ride“



B+R

P+R



www.nah.sh

Alles über den Nahverkehr finden Sie unter
www.nah.sh

NAH.SH-Kundendialog T 01805.71 07 07
(14 Ct/Min. aus dem deutschen Festnetz,
Mobilfunkpreis max. 42 Ct/Min.)

NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

Besser umsteigen mit Bike+Ride und Park+Ride

Fördermöglichkeiten für Kommunen



NAH.SH
Der Nahverkehr

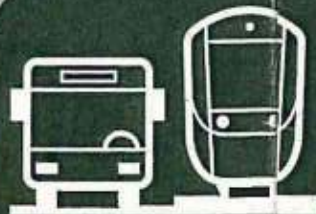
Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

ÖPNV

*flexibel
gestalten.*



P+R



B+R

Bike+Ride- und Park+Ride-Angebote sind wichtig für ein gut funktionierendes multimodales Verkehrssystem. Einem wachsenden Bedarf stehen an vielen Bahnhöfen in Schleswig-Holstein zu wenige oder unzureichende Angebote gegenüber.

Nicht jeder kann oder möchte seine Wege gleich von der Haustür aus zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Bus oder der Bahn zurücklegen. Für PKW-Nutzer, die unterwegs auf den ÖPNV umsteigen möchten, sollten ausreichend Parkmöglichkeiten am Bahnhof zur Verfügung stehen.

Fahrrad und E-Bike entwickeln sich zunehmend zum Allround-Verkehrsmittel, das für Freizeit-, Berufs- und Einkaufsverkehr zugleich genutzt wird. Häufig fehlt es aber an wettergeschützten und abschließbaren Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad.



Grundsätzliche Empfehlungen zur Planung

Standorte gut wählen

Je weiter Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen vom Bahnhof entfernt sind, desto unwahrscheinlicher ist ihre Nutzung. Morgens möchten Pendler möglichst schnell und auf kurzen Wegen zum Bahnsteig kommen. Sind keine Abstellmöglichkeiten in der Nähe vorhanden, werden die Fahrräder an einem Laternenmast oder einem Geländer abgeschlossen und Autos falsch geparkt.

Übergreifend planen

Einige Kommunen stellen den Nutzen von Park+Ride für sich infrage: Sie bauen und finanzieren zum Teil Parkplätze für Pendler, die woanders wohnen. Die Kommunen müssen hierfür oft attraktive Flächen in zentraler Lage zur Verfügung stellen, die auch für Gewerbe oder Wohnen interessant sind. Mehr Park+Ride bedeutet auch mehr (ruhender) Autoverkehr in den Zentren.

Park+Ride braucht verhältnismäßig viel Fläche bei einer relativ kleinen Nutzerzahl. Für den richtigen Mix ist es sehr wichtig, die Alternativen zum PKW zu stärken:

- Bike+Ride braucht deutlich weniger Fläche als Park+Ride,
- Fuß- und Radwege zum Bahnhof sollten gut ausgebaut und
- Bus und Bahn gut miteinander verknüpft sein.

Die NAH.SH GmbH empfiehlt eine gemeindeübergreifende Planung, die alle Verkehrsströme einer Region als Grundlage heranzieht.



Fremdnutzung und Parkraumbewirtschaftung berücksichtigen

Fremdnutzung und Parkraumbewirtschaftung lassen sich nicht mit einer Landesförderung vereinbaren. Ziel ist es, dass die Landesmittel in Projekte fließen, die den ÖPNV attraktiver machen. Dazu gehört auch, dass die geförderten Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen Pendlern kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.

Wenn die Park+Ride-Plätze günstiger sind, kann das jedoch dazu führen, dass Innenstadtbesucher und Anwohner die Anlagen nutzen und sie damit nicht mehr für den Park+Ride-Kunden zur Verfügung stehen. Unter besonderen Umständen können Kommunen mit der NAH.SH GmbH dann Gebühren für Bike+Ride- und Park+Ride-Plätze vereinbaren.

Wichtig dabei: Die Gebühren dürfen die Unterhaltungskosten für die Anlage nicht übersteigen. Es gibt Beispiele für Park+Ride-Anlagen in Schleswig-Holstein, bei denen die Gebühren deutlich über den Unterhaltungskosten liegen und die Kommune mit dem Betrieb der Anlage Gewinne erzielt. Diese Alternative ist denkbar, wenn auf die Förderung aus Landesmitteln verzichtet wird. Die Kommunen müssen alle Rahmenbindungen berücksichtigen und eine für ihren Standort optimale Lösung wählen.

Wie sehen gute Abstellanlagen aus?

Fahrräder und E-Bikes

Das Anschließen des Fahrradrahmens mit einem kurzen Fahrrad-schloss sollte am Fahrradständer möglich sein. Wir empfehlen einen fest einbetonierten Anlehn-bügel mit Knieholm. Die Fahrrad-bügel sollten von beiden Seiten zugänglich sein und einen Mindestabstand von 90 cm haben.



Nicht zu empfehlen sind Vorder-radhalter, an denen das Fahrrad nicht richtig am Rahmen ange-schlossen werden kann und die Felgen leicht beschädigt werden. Sie werden nicht aus Landesmit-teln gefördert.



Eine überdachte Bike+Ride-Anla-ge sollte der Mindeststandard an jedem Bahnhof sein.



Eine Fahrradsammelgarage, am besten mit einem elektronischen Schließsystem, bietet Schutz vor Witterung, Vandalismus und Dieb-stahl. Für Nutzer mit höherwertigen Rädern und E-Bikes ist sie besonders geeignet.



Eine weitere wetter-, vandalismus- und diebstahlgeschützte Abstellmög-lichkeit sind Fahrradboxen. Wenn die Boxen jedoch über einen län-geren Zeitraum nur einem Nutzer zugeordnet werden und sie nicht grundsätzlich für jeden Umsteiger zugänglich sind, fördert das Land sie nicht.



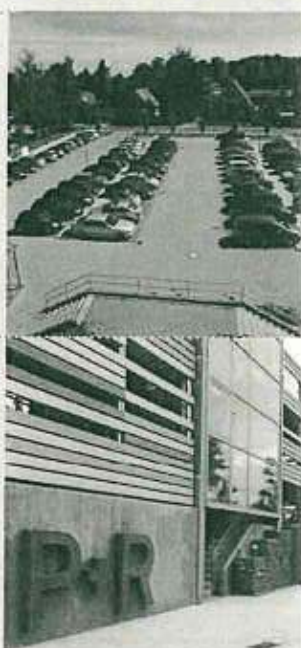
Bei mehr als 100 bis 200 Stellplät-zen und wenig verfügbarer Fläche bieten Fahrradstationen mit einem elektronischen Zugangssystem gro-ßen Komfort. Bei größeren Fahrrad-stationen – wie der Anlage mit 600 Stellplätzen in Kiel – lohnt es sich, Serviceleistungen wie Fahrradwerk-statt oder -verleih einzurichten, für die allerdings keine Förderung mög-lich ist.

Wie sehen gute Abstellanlagen aus?

PKW

Für P+R-Anlagen gibt es viele Möglichkeiten in Form und Gestaltung. In Schräg- oder Senkrechtaufstellung – wie hier in Tornesch – sollten die Parkplätze eine Breite von 2,50 m haben. Außerdem müssen Behindertenparkplätze mit einer Breite von 3,50 m berücksichtigt werden.

Bei hohem Parkdruck und ab einer Größe von 500 Stellplätzen rät die NAH.SH GmbH zu Parkhäusern oder Parkpaletten. Für ein hohes Sicherheitsempfinden der Nutzer sollten die Anlagen transparent, übersichtlich, ausreichend beleuchtet und freundlich gestaltet sein.



So kommen Sie an Fördermittel

Kommunen können für Bike+Ride- und Park+Ride-Angebote an Bahnhöfen Finanzmittel des Landes Schleswig-Holstein in Anspruch nehmen. Der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH GmbH) verwaltet diese Finanzmittel für das Land und ist der zentrale Ansprechpartner für die Kommunen.

Binden Sie bereits zu Beginn der Planungen die NAH.SH GmbH ein. Das erspart unter Umständen Zeit und Kosten, die sonst zu einem späteren Zeitpunkt für Korrekturen im Förderantrag anfallen würden. Klären Sie auch gleich zu Beginn mit der NAH.SH GmbH, ob das Vorhaben verkehrlich sinnvoll und damit grundsätzlich förderfähig ist.

Kontakt:
NAH.SH GmbH
Wiebke Preckwinkel
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel
T 0431.660 19 18
wiebke.preckwinkel@nah.sh



Foto: thinkstockphotos.de

Die NAH.SH GmbH benötigt folgende Unterlagen in dreifacher Ausführung:

- Ausgefüllter Förderantrag. Wir senden Ihnen das Formular per E-Mail zu.
- Entwurfsplanung für die Bike+Ride- oder Park+Ride-Anlage mit einem Erläuterungsbericht, Plänen und Kostenschätzung.
- Bedarfsanalyse für die Bike+Ride- oder Park+Ride-Anlage mit folgendem Inhalt:
 - Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens am betreffenden Bahnhof
 - Auslastung vorhandener Parkplätze und Fahrradabstellanlagen (mit Fotodokumentation)
 - Umfang wild abgestellter Fahrzeuge und Fahrräder
 - Anteil der Fahrrad- und/oder PKW-Nutzer unter Schülern und Pendlern
 - Abschätzung des zukünftigen Bedarfs an Abstellanlagen

Diese ersten Arbeitsschritte der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 können grundsätzlich nicht gefördert werden.

Die NAH.SH GmbH prüft die vorliegenden Anträge. Um die sogenannten zuwendungsfähigen Kosten zu ermitteln, arbeitet die NAH.SH GmbH mit externen fachtechnischen Prüfern zusammen. Maximal 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten können gefördert werden. Bei einfachen Fahrradbügel und Park+Ride-Stellplätzen sind die maximal zuwendungsfähigen Kosten festgelegt. Die Maximalbeträge für höherwertige Bike+Ride-Anlagen sind seit Juni 2015 aufgehoben, um den Bau von überdachten und abschließbaren Fahrradabstellmöglichkeiten besonders zu unterstützen.

Was?	Maximal zuwendungsfähige Kosten
Fahrradbügel	400 €
Fahrradstellplatz überdacht	Einzelfallprüfung
Fahrradstellplatz überdacht und abschließbar	Einzelfallprüfung
Fahrradstation	Einzelfallprüfung
P+R-Stellplatz	7.500 €
P+R-Stellplatz im Parkhaus	9.200 €

Rechenbeispiel zuwendungsfähige Kosten und Zuwendungshöhe:

Sie planen am Bahnhof in Ihrer Gemeinde die Erweiterung einer Park+Ride-Anlage um 40 Stellplätze. Pro Stellplatz sind max. 7.500 Euro Baukosten zuwendungsfähig, die nach fachtechnischer Prüfung und verkehrlicher Bewertung der NAH.SH GmbH in voller Höhe notwendig sind und anerkannt werden:

$$40 \times 7.500 \text{ €} = 300.000 \text{ €}$$

Die Höhe der Zuwendung beträgt somit
 $300.000 \times 75 \text{ Prozent maximaler Fördersatz}$
 $= 225.000 \text{ € Zuwendung.}$

Gut zu wissen:

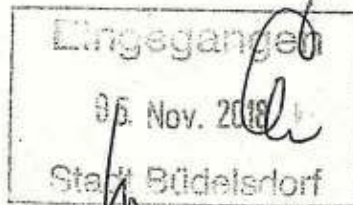
Bevor Sie mit der Maßnahme beginnen, müssen Sie den Antrag bei der NAH.SH GmbH gestellt haben. Sonst ist eine Förderung nicht mehr möglich.

Es gibt eine Bagatellgrenze: 10.000 Euro Mindesthöhe zuwendungsfähige Kosten und 7.500 Euro Mindesthöhe Zuwendung. Eine Antragstellung ist nur oberhalb dieses Betrags möglich.

Kommunen in der Metropolregion Hamburg können für den Bau von Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen zusätzlich zum GVFG eine Förderung aus dem Förderfond Nord beantragen. Es können bis zu 50 Prozent des Eigenanteils der Kommune aus diesem Topf finanziert werden.

DB Netz AG • Hamburger Chaussee 10 • 24114 Kiel

STADT BÜDELSDORF
Der Bürgermeister
Rainer Hinrichs
Am Markt 1
24782 Büdelsdorf



DB Netz AG
Produktionsplanung und -steuerung
INP-N-D-KIE(P)
Hamburger Chaussee 10
24114 Kiel
www.dbnetze.com/fahrweg

Holger Wesselmann
Tel.: 0431 2479-547
Mobil: 0173 1671648
holger.wesselmann@deutschebahn.com
Zeichen: INP-N-D-KIE(P) HW

der wdl. 10

Ø wdl. Bg. 07.11.18

*St. wdl.
B.R.*

Bg. 11.11

02.11.2018

Neue Bahnhaltestelle Rendsburg-Büdelsdorf

Sehr geehrter Herr Hinrichs,
Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir auf Ihr Schreiben bzgl. der neuen Bahnhaltestelle Rendsburg-Büdelsdorf vom 19.10. bzw. 22.10.2018 antworten. Dabei möchten wir vorrangig auf die von Ihnen gestellten Fragen eingehen.

- Nach derzeitigem Zeitplan ist die Errichtung des Bahnhaltepunktes für die Jahre 2022/2023 vorgesehen. Dieser Zeitplan ist ein erster Entwurf. Die Realisierung ist auch abhängig vom zukünftigen Fahrzeugeinsatz auf der Strecke Kiel - Rendsburg - Husum und/oder der Verlängerung der RB 75 nach Rendsburg-Seemühlen.
- Wir rechnen mit einem tatsächlichen Flächenbedarf des Bahnhaltepunktes für die DB AG von ca. 400m pro Bahnsteig (Bahnsteigbreite ca. 2,5 m, Bahnsteiglänge ca. 140 m), somit insgesamt mit ca. 800m². Die Zuwegung des erforderlichen Gehweges ist nicht Bestandteil dieser Fläche und wird auch nicht Anlagenbestandteil der DB-Anlage.
- Es liegt keine Fahrgastprognose aufgeteilt nach beiden Stadtgebieten vor. Es liegt eine Fahrgastprognose für beide Stadtgebiete zusammen vor, wobei wir den Hauptanteil der zu erwartenden Kunden auf Seiten der Stadt Büdelsdorf sehen. Die Anzahl der prognostizierten täglichen Kunden beträgt bis zu 1.500 Ein- und Aussteiger.
- Die für die Errichtung des Bahnhaltepunktes erforderliche Fläche ist im Eigentum der DB Netz AG und nicht freigestellt, was aber für den eigentlichen Bahnsteig auch nicht erforderlich ist. Die Fläche der durch die Kommunen vorzusehenden Verknüpfungsanlagen (Fahrradabstellanlage, Pkw-Stellplätze) ist zumindest anteilig ebenfalls eisenbahngewidmete Fläche. Flächenauskunft siehe Anlage 1 zu diesem Schreiben. Es liegt eine Entbehrlichkeitsprüfung vor, welche ausreichend für eine AEG konforme Freistellung der Fläche für die P&R Anlage ist.

...

DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Prof. Dr. Dirk Rompf
Dr. Thomas Schaffer

Unser Anspruch:

Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter

- Es ist ein Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren für die Errichtung des Bahnhaltepunktes erforderlich. Der Bahnhaltepunkt ist nicht durch den bestehenden Planfeststellungsbeschluss abgedeckt.
- Grundstückseigentümer und Planungs- und Bauträger des Bahnhaltepunktes (Bahnsteige und Zugang) wird die DB Station & Service AG. Grundstückseigentümer der Verknüpfungsanlagen (Pkw-Stellplätze, Fahrradabstellanlage) sollten die Städte werden, wobei die Aufteilung der Stadt Rendsburg/Stadt Büdelsdorf eigenständig durch Sie zu regeln ist. Nach derzeitigem Projektstand kann keine exakte Flächengröße genannt werden, jedoch ist der Erwerb einer Teilfläche unserer Flächen durch Sie für die Errichtung der Verknüpfungsanlagen (siehe Anlage 1) erforderlich.
- Die Baufeldfreimachung erfolgt im Rahmen des Projektes auf Kosten des Bestellers, somit dem Land. Dies betrifft bestehende Altanlagen, sowie bestehende betriebsnotwendige Anlagen. Betriebsnotwendige Anlagen müssen ggf. umverlegt werden. Altanlagen, welche nicht Bestandteil des Baufeldes sind, müssen auf Kosten der DB Netz AG bei Bedarf rückgebaut werden. Eine Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt ist noch nicht erfolgt.
- Uns ist bekannt, dass es auf der Fläche Bodenverunreinigungen geben kann. Die genaue Untersuchung muss im Rahmen der Planung erfolgen.
- Die Station wird bahnseitig mit Wetterschutzhäuschen, Fahrgastinformationsanlage, taktilen Leitstreifen, Sitzgelegenheit, Beleuchtung und einer barrierefreien Zuwegung ausgestattet. Quantität und Qualität der Anlagen die von Seiten der Städte Rendsburg und Büdelsdorf vorzusehen sind, liegt in Ihrem Ermessensspielraum. Sinnvoll wären einige Pkw-Stellplätze, eine hochwertige Fahrradabstellanlage (hier hat die NAH.SH ein von den Kommunen abrufbares Baukastensystem entwickelt) und ggf. eine Aufwertung/Verlegung der Bushaltestelle.
- Vergleichbare kommunale Maßnahmen bewegen sich einer Größenordnung von ca. 200-300 T€. Nach Abzug von durch die NAH.SH zu gewährenden Förderungen aus dem Landes-GVFG ist damit zu rechnen, dass ca. 50-75 T€ Eigenmittel bei den Kommunen bleiben.

Nach den aufgeführten Antworten und dem zugrunde gelegten Zeitplan sehen wir keinen erheblichen Bedarf an kommunalen Haushaltsmitteln für 2019. Sinnvoll wäre es sicher, die bestehenden Aufwertungsplanungen (Grünzug, Fuß- und Radverkehrsachse) im Zuge des „Stadtumbau West“-Projektes um erste skizzenhafte Betrachtungen des neuen Bahnhaltepunktes und seiner Einbindung ins Umfeld zu ergänzen.

Wir hoffen Ihnen hiermit die erforderlichen Antworten für die notwendige Einordnung der Maßnahme in Ihre städtebaulichen Planungsprozesse zu geben und stehen für weitere Fragen und Anmerkungen jederzeit zur Verfügung.

Hinweise:

Die Antworten sind mit der DB Station & Service AG abgestimmt.

Dieses Schreiben wurde mit der NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) abgestimmt, welchen Sie mit gleichlautenden Schreiben angefragt haben. Sie erhalten von der NAH.SH auch ein gleichlautendes Antwortschreiben.

Ein gleichlautendes Schreiben ist an Herrn Gilgenast, Bürgermeister der Stadt Rendsburg, versandt worden.

Anlagen:

Anlage 1: Flächenauskunft Betriebsflächen

Anlage 2: Flächenauskunft nicht-betriebsnotwendige Flächen

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. v.

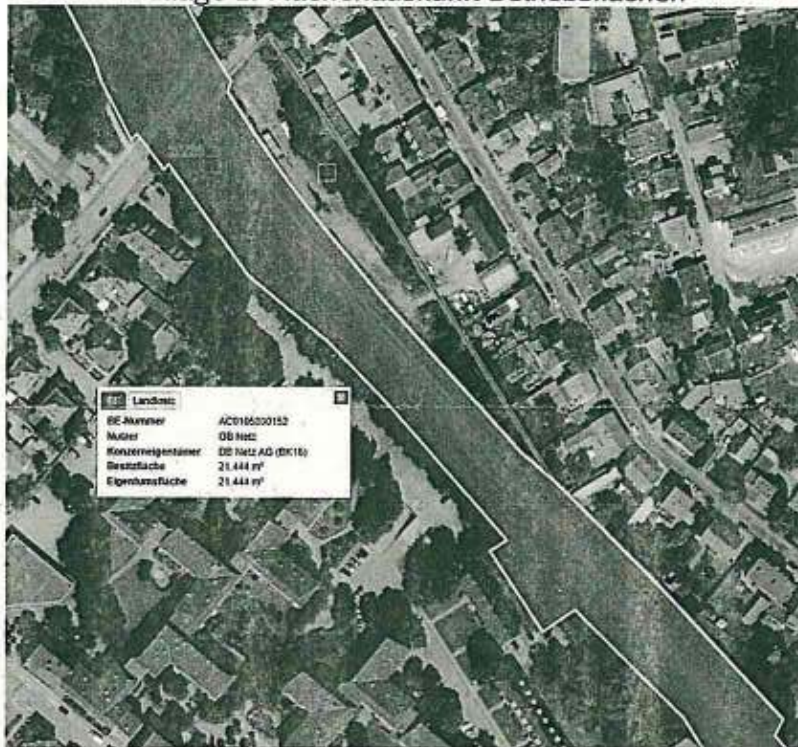
Stefan von Massenbach



i. A.

Holger Wesselmann

Anlage 1: Flächenauskunft Betriebsflächen



Anlage 2: Flächenauskunft nicht-betriebsnotwendige Flächen

