

**Richtlinie über die Neustrukturierung der Pflege und Unterhaltung von Rasen- und anderen nicht mit Gehölzen bestandenen Grünflächen
- Umstellung des Mähregimes städtischer Wiesenflächen -**

1. Anlass

2. Bisherige Situation

2.1 Fachbereichsspezifische Zuordnung der Pflegeobjekte

2.2 Übertragung der Leistungen

3. Ziele

4. Handlungsvorgaben für die Unterhaltung von Mähflächen

4.1 Generelle Handlungsvorgaben

- 4.1.1 Schnitthöhen
- 4.1.2 Schnittzeiten
 - 4.1.2.1 Intensiv unterhaltene Rasenflächen
 - 4.1.2.2 Einschürige Mähwiesen
 - 4.1.2.3 Zweischürige Mähwiesen
 - 4.1.2.4 Schleppen und Walzen
- 4.1.3 Schutz von Bäumen und Sträuchern
- 4.1.4 Maschineneinsatz
- 4.1.5 Mähgutbeseitigung
 - 4.1.5.1 Ein- und mehrschürige Mähwiesen, Straßenbegleitgrün
 - 4.1.5.2 Intensiv unterhaltene Rasenflächen

4.2 Flächenspezifische Handlungsvorgaben

- 4.2.1 Straßenbegleitgrün Stadtzentrum
- 4.2.2 Allgemeines Straßenbegleitgrün
- 4.2.3 Parkanlagen
- 4.2.4 Spielplätze
- 4.2.5 Schulhöfe
- 4.2.6 Kindertagesstätten
- 4.2.7 Knickschutzstreifen/Redderflächen
- 4.2.8 Waldwiesen
- 4.2.9 Grünfläche Feuerwache/Bauhof
- 4.2.10 Grünfläche Rathaus
- 4.2.11 Friedhof
- 4.2.12 Ausgleichsflächen B-30
- 4.2.13 Unterführung Neuer Gartenweg
- 4.2.14 Grünfläche Hüttenhäuser
- 4.2.15 Obstwiesen
- 4.2.16 Grillplätze
- 4.2.17 Liegewiese Obereider
- 4.2.18 Kleinflächen/Restflächen

1. Anlass

Die Sichtweise auf das öffentliche Grün der Stadt Büdelsdorf, Nutzungsansprüche und Unterhaltungsziele haben sich in der Vergangenheit stark gewandelt. Der korrekt geschnittene „englische“ Rasen galt bis vor nicht allzu langer Zeit (und bisweilen mancherorts noch heute) als repräsentatives Aushängeschild von privaten Gärten und öffentlichen Parks, als Ordnungsprinzip und als Gegenpol zur ungeordneten Natur. Schilder wie „Rasen betreten verboten“ gehören noch nicht lange der Vergangenheit an. Gärten und ganze Siedlungsbereiche wurden mit allerlei Maßnahmen vor den negativen Einflüssen der Natur geschützt.

Das Bild hat sich vor dem Hintergrund ausgeräumter Landschaften und flächenhafter Naturzerstörung mittlerweile nachhaltig geändert. Vor allem die Diskussion um die ökologische Wirksamkeit von Freiflächen, Artenvielfalt und Insektenschutz sowie allgemeine Nutzeransprüche bestimmen in zunehmendem Maße die Diskussion um die Gestaltung und Bewirtschaftung öffentlicher Grünflächen.

Die Situation hat sich verkehrt: Im Siedlungsbereich soll nun erhalten werden, was im unbesiedelten Bereich verloren zu gehen droht.

Doch nicht nur ökologische Aspekte zwingen zur Abkehr von unkritisch hingenommenem Altgewohntem. Ein weiterer Anlass, sich mit der Neuausrichtung der Grünflächenunterhaltung zu beschäftigen, ist in der stetig wachsenden Arbeitsbelastung des mit der Pflege betrauten Personals begründet, welcher zielgerichtet begegnet werden muss.

2. Bisherige Situation

2.1 Fachbereichsspezifische Zuordnung der Pflegeobjekte

Der Fachbereich Bauen und Umwelt ist verantwortlich für die Unterhaltung von öffentlichen Grünflächen und Parkanlagen, für das Straßenbegleitgrün, für die Freiflächen des Bauhofes und des Rathauses sowie für Ausgleichsflächen.

Der FB A ist verantwortlich für die Freiflächen an Schulen und Kindergärten sowie der Feuerwache, für Spielplätze und für den Friedhof.

2.2 Übertragung der Leistungen

Art und Umfang der Pflege werden von den zuständigen Fachbereichen bzw. Ausschüssen definiert. Die entsprechenden Pflegeleistungen sind dem Bauhof, der Friedhofsverwaltung, der Hausmeisterei und privaten Auftragnehmern übertragen.

3. Ziele

Die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit von derzeitigen Unterhaltungsmaßnahmen städtischer Mähflächen sind zu prüfen und auf zukünftige Unterhaltungsziele, geänderte Nutzeransprüche und einen geänderten gesellschaftlichen Wertewandel hin auszurichten. Gefordert wird ein ökonomisches Wirtschaften unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Belange und Erfordernisse.

Die Förderung der Artenvielfalt, der Schutz von Insekten und das Beschreiten neuer Wege für mehr Biodiversität sollen hier beispielhaft genannt werden. Bei alledem ist die jeweils geforderte Funktionalität der jeweiligen Fläche jedoch zu berücksichtigen.

4. Handlungsvorgaben für die Unterhaltung von Mähflächen

4.1 Generelle Handlungsvorgaben

4.1.1 Schnitthöhen

Die generelle Schnitthöhe von Rasen- und Wiesenflächen beträgt 5 cm. Bei intensiv unterhaltenen Rasenflächen erfolgen weitere Schnitte in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen ab einer Grashöhe von mindestens 10 cm. Bei Mäharbeiten sind oberflächennahe Gehölzwurzeln zu schonen. Gegebenenfalls ist die Schnitthöhe nach oben anzupassen oder ein Schnitt in betreffenden Bereichen zu unterlassen.

4.1.2 Schnittzeiten

4.1.2.1 Intensiv unterhaltenen Rasenflächen

Die Schnittzeiten sind den Wuchsverhältnissen anzupassen.

4.1.2.2 Einschürige Mähwiesen

Der Schnitt erfolgt ab dem 01. Oktober des Jahres.

4.1.2.3 Zweischürige Mähwiesen

Der erste Schnitt erfolgt in Anlehnung an die Regelungen zum Vertragsnaturschutz des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume ab 16. Juni des Jahres, der zweite Schnitt erfolgt ab dem 01. Oktober.

4.1.2.4 Schleppen und Walzen

In der Zeit vom 01.04. bis 20.06 erfolgt keine solche Flächenpflege, um die Fauna zu schützen.

4.1.3 Schutz von Bäumen und Sträuchern

Um Schäden an Bäumen und Sträuchern auf Rasen- und Wiesenflächen zu vermeiden, wird an Baumstämmen ein Mähabstand von 10 cm eingehalten. Verbleibendes Gras wird nicht geschnitten. Freischneider kommen hier nicht zum Einsatz.

Rasenflächen werden in einer Höhe geschnitten, dass bodennahe Baumwurzeln nicht geschädigt werden. Im Bereich von Sträuchern, Stammbüschen und tief ansetzenden Baumkronen werden Rasenflächen mit Mähfahrzeugen lediglich bis zum jeweiligen Kronenrand geschnitten. Rasenflächen unter der Krone / unter Sträuchern werden nicht maschinell, sofern im Bedarfsfall nur per Hand geschnitten. Ein „Aufputzen“ von Gehölzen zum Zwecke eines vermeintlich besseren Maschineneinsatzes unterbleibt.

4.1.4 Maschineneinsatz

Bei der Pflege von Rasen- und Wiesenflächen sind handbetriebene Rasenmäher mit und ohne Fangkorb, Rasenmähertraktoren mit Absaugeinrichtung und Fangkorb, Schlegelmäher und Freischneider im Einsatz. Der Einsatz von Schlegelmähern bei der Mahd von ein- und zweischürigen Mähwiesen gestaltet sich aus umweltschützerischer Sicht problematisch, da hierbei Insekten und Kleintiere vernichtet werden. Der Einsatz umweltfreundlicherer Alternativen ist zu prüfen und anzustreben.

4.1.5 Mähgutbeseitigung

4.1.5.1 Ein- und mehrschürige Mähwiesen, Straßenbegleitgrün

Mähgut wird auf solchen Flächen geräumt, wo ein Verbleib des Schnittgutes einer Flächennutzung im Wege steht, wo eine Aushagerung der Fläche erwünscht oder aus arbeitstechnischer Sicht sinnvoll ist.

4.1.5.2 intensiv unterhaltene Rasenflächen

Auf intensiv unterhaltenen Rasenflächen wird Mähgut geräumt, soweit es für gewünschte/geplante Nutzungen hinderlich ist. Auf allen anderen intensiv unterhaltenen Rasenflächen verbleibt das Schnittgut auf der Fläche.

4.2 Flächenspezifische Handlungsvorgaben

4.2.1 Straßenbegleitgrün Stadtzentrum

- Funktion: Trennung verschiedener Verkehrsbereiche
- Unterhaltungsziel: Repräsentatives Grün
- Pflegemaßnahme: Regelmäßige Mahd entspr. Pkt. 4.1.1

4.2.2 Allgemeines Straßenbegleitgrün

- Funktion: Trennung verschiedener Verkehrsbereiche, Bankette
- Unterhaltungsziel: Artenreiche Gräser/Kräuter/Staudenfläche, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Zweischürige Mahd, nach Prüfung Aufnahme des Mähgutes

4.2.3 Parkanlagen

- Funktion: Fläche für die Naherholung, Freizeitaktivitäten, Naturschutz, Naturerlebnis, Repräsentationsraum
- Unterhaltungsziel: Erhalt der Anlage unter Berücksichtigung der Funktionen
- Maßnahme: Objektbezogen abgestimmtes Mähregime

4.2.4 Spielplätze

- Funktion: Spielplatz
- Unterhaltungsziel: Intensiv und multifunktional nutzbare Rasenfläche, geeignete Teilfläche artenreiche Gräser/Kräuter/Staudenfläche, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Regelmäßige Mahd, bei geeigneten Teilflächen zweischürige Mahd incl. Mähgutaufnahme

4.2.5 Schulhöfe

- Funktion: Pausenhof
- Unterhaltungsziel: Intensiv und multifunktional nutzbare Rasenfläche, geeignete Teilflächen artenreiche Gräser/Kräuter/Staudenflur
- Maßnahme: Regelmäßige Mahd incl. Mähgutaufnahme, bei geeigneten Teilflächen zweischürige Mahd incl. Mähgutaufnahme

4.2.6 Kindertagesstätten

- Vgl. Pkt. 4.2.4 Spielplätze und 4.2.5 Schulhöfe

4.2.7 Knickschutzstreifen/ Redderflächen

- Funktion: Schutz im und am Knick lebender Pflanzen und Tiere
- Unterhaltungsziel: Entwickeln/erhalten artenreicher Gräser/Kräuter/Staudenflur, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Einschürige Mahd ohne Mähgutabfuhr, zweischürige Mahd bei angrenzender Bebauung ohne Mähgutabfuhr

4.2.8 Waldwiesen

- Funktion: Naturerlebnis, Naherholung
- Unterhaltungsziel: Standorttypischer Biotop, artenreiche Gräser/Kräuter/Staudenflur, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Einschürige Mahd, ggf. Mähgutabfuhr

4.2.9 Grünfläche Feuerwache/Bauhof

- Funktion: Abstandsrün, repräsentatives Grün
- Unterhaltungsziel: Artenreiche Gräser/Kräuter/Staudenfläche, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Zweischürige Mahd incl. Mähgutabfuhr

4.2.10 Grünfläche Rathaus

- Funktion: Abstandsrün
- Unterhaltungsziel: Artenreiche Gräser/Kräuter/Staudenfläche, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Zweischürige Mahd incl. Mähgutabfuhr

4.2.11 Friedhof

- Funktion: Friedhof, Naherholungsfläche,
- Unterhaltungsziel: Funktionsorientierte Pflege und Unterhaltung
- Maßnahme: Objektbezogen abgestimmtes Mähregime

4.2.12 Ausgleichsflächen B-30

- Funktion: Naturschutzfläche
- Unterhaltungsziel: Artenreiche, Gräser/Kräuter/Staudenflur, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Zweischürige Mahd incl. Mähgutabfuhr

4.2.13 Unterführung Neuer Gartenweg

- Funktion: Straßenbegleitgrün ohne bestimmte Funktion
- Unterhaltungsziel: Artenreiche, Gräser/Kräuter/Staudenfläche
- Maßnahme: Zweischürige Mahd incl. Mähgutabfuhr

4.2.14 Grünfläche Hüttenhäuser

- Funktion: Abstandsfläche
- Unterhaltungsziel: Wiesenfläche
- Maßnahme: Regelmäßige Mahd

4.2.15 Obstwiesen

- Funktion: Erhalt alten Kulturgutes, Fläche für den Naturschutz
- Unterhaltungsziel: Artenreiche Gräser/Kräuter/Staudenfläche, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Zweischürige Mahd

4.2.16 Grillplätze

- Funktion: Aufenthalt, Spielen, Freizeitsport und Beschäftigung
- Unterhaltungsziel: Nutzungsorientierte Unterhaltung, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Regelmäßige Mahd

4.2.17 Liegewiese Obereider

- Funktion: Aufenthalt, Spielen, Freizeitsport und Beschäftigung, Naturschutzfläche
- Unterhaltungsziel: Nutzungsorientierte Unterhaltung, standorttypische Wiesenfläche, verhindern von unerwünschtem Gehölzaufwuchs
- Maßnahme: Regelmäßige Mahd, auf abgestimmten Flächen einschürige Mahd

4.2.18 Kleinflächen/Restflächen

- Funktion: Keine
- Unterhaltungsziel: Pflegeleichte Grünfläche
- Maßnahme: Regelmäßige Mahd

Büdelsdorf,

Stadt Büdelsdorf
Der Bürgermeister

Hinrichs

**Leitprojekte der Entwicklungsagentur
für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
-Projektdatenblatt-**

1. Name des Projektes	Neubau eines Radweges vom Bahnhof Rendsburg zum Obereiderhafen		
2. Projektträger und Ansprechpartner für das Projekt			
Projektträger	Stadt Rendsburg		
Ansprechpartner Name / Vorname:	Clausen, Ulli		
Funktion:	Fachdienstleiter Tiefbau		
Gebietskörperschaft / Institution/Unternehmen:	Stadt Rendsburg		
Anschrift:	Am Gymnasium 4 24768 Rendsburg		
Telefon:	04331-206305	Telefax:	04331-206276
E-Mail:	ulli.clausen@rendsburg.de		
3. Räumliche Zuordnung des Projektes			
<input type="checkbox"/> Lebens- und Wirtschaftsraum insgesamt <input checked="" type="checkbox"/> Teilraum/Kommune, und zwar Stadt Rendsburg			
4. Beschreibung der zentralen Projektinhalte			
4.1 Ziele des Projektes:	<p>Unmittelbar:</p> <p>Schaffung einer höhenfreien Überquerung der L47 (Kieler Straße) auf Höhe des Bahnhof / Friedrich-Rogge-Platz für Radfahrer</p> <p>Barrierefreie Anbindung des Bahnhofs mit dem Obereiderhafen für den Radverkehr</p> <p>Konversion eines ehemaligen Industriegleises in eine Radverkehrsinfrastruktur</p> <p>Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrer gegenüber dem bisherigen straßenbegleitenden Radweg (Alltagsradverkehr, wie auch touristischer Radverkehr)</p> <p>Eigenständige, getrennte Wegführung für Radfahrer abseits des Kraftfahrzeugverkehrs</p> <p>Mittelbar:</p> <p>Stärkung der bestehenden Infrastruktur</p> <p>Belebung der Fahrradmobilität</p>		

	<p>Schaffung eines wichtigen Segments einer Veloroute mit Anbindung des Bahnhofs an die geplante Ost-West-Veloroute (Fockbek – Büdelsdorf)</p> <p>Integration von Maßnahmen aus dem Gemeinschaftsprojekt „RaD stark!“ und der Tätigkeit des Klimaschutzmanagers Mobilität</p> <p>Stärkung der Intermodalität des Verkehrs durch bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs als Umsteigepunkt für den Alltagsradverkehr.</p> <p>Ergänzung zu bereits realisierten Projekten (Ausbau des Radwegenetzes, Fahrrad-Service-Station)</p>
<p>4.2 Inhaltliche Schwerpunkte:</p>	<p>Bereits mit Verabschiedung des Gesamtverkehrsplanes 2002 verfolgt die Stadt Rendsburg das Ziel, den Fahrradverkehr als alternatives Verkehrsmittel zum motorisierten Individualverkehr zu fördern. Ein wesentlicher Teil stellt dabei die Ausweitung von eigenständigen, abseits von Hauptverkehrsstraßen verlaufenden Radwegenetzen dar, um die Attraktivität des Fahrradverkehrs in der Region zu erhöhen. Als bedeutende Verbindung im Radverkehrsnetz (Velorouten 3, 7 und Fernradwanderweg „Ochsenweg“) und zur höhenfreien Überquerung der Kieler Straße auf Höhe des Friedrich-Rogge-Platzes soll unter Nutzung der vorhandenen Bahnbrücke auf der Trasse des ehemaligen Industriebahngleises eine direkte, eigenständige Radwegverbindung zwischen dem Rendsburger Bahnhof und dem Obereiderhafen geschaffen werden.</p> <p>Diese Verbindung bietet eine verkehrssichere Alternative zum derzeitigen, straßenbegleitenden Radweg und wird durch eine kürzere Streckenführung Akzeptanz im Radverkehr finden. Der vorgesehene Streckenverlauf ermöglicht eine auch für Fußgänger barrierefreie direkte Wegeföhrung zwischen dem Bahnhof und dem Obereiderhafen, ohne dass Fahrbahnen überquert werden müssen. Damit soll eine verkehrssichere Verbindung sowohl für Alltagsradfahrer als auch für Fahrradtouristen geschaffen werden.</p> <p>Der geplante Radweg verläuft auf der Ostseite der Bahngleise (Strecke 1040 Rendsburg-Owschlag). Der Beginn liegt an der Fahrrad- und Fußgängerunterföhrung in Richtung Altstadt und ZOB und verläuft in Richtung Norden unter Nutzung der vorhandenen Bahnbrücke auf der Trasse des ehemaligen Industriebahngleises durch die Grünanlage Am Eiland bis zum Obereiderhafen.</p> <p>Die Gesamtlänge dieses Weges beträgt ca. 340 m, die Breite variiert zwischen 3,00 m im Teilbereich der Überföhrung und 4,50 m im Rampenbereich. Auf diesem Abschnitt soll aufgrund des Gefälles ein getrennter Geh- und Radweg angelegt werden.</p> <p>Dieser getrennte Rad- und Gehweg schließt an den vorhandenen Weg an, der aus der Unterföhrung aus Richtung Altstadt entlang der Kieler Straße (L 47) verläuft.</p> <p>Detaillierte Umsetzungsmaßnahmen zur Förderung: Umbau / Ausbau des stillgelegten Industriegleises samt Brückenquerung zum Radweg inkl. Auf- und Abfahrten sowie Anbindung an die bestehende Infrastruktur.</p> <p>Insbesondere Maßnahmen zur/zum</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung und Verkehrssicherheit - Erdbau - Trag- und Deckschichten - Steinsetzarbeiten - Beleuchtung - Ausstattung - Brückeninstandsetzung

	<p>Begleitende Maßnahmen in Eigenleistung (nicht förderfähig): - Genehmigungserteilung, Vergabe, Schließung der Nutzungsvereinbarung mit der Bahn</p> <p>Zeitplan: Nach Bewilligung der Förderung Nicht förderfähig 11/18 – 03/19: vorbereitende Planung 04/19 – 06/19: Vergabe Förderfähig: 06/19 – 10/19: Durchführung</p>
<p>4.3 Ausgangssituation:</p>	<p>Im Rahmen der Bestandsanalyse des Gesamtverkehrsplanes 2002 wurden die Radverkehrsstärken mit Hilfe von Knotenpunktzählungen und Befragungen im Stadtgebiet aufgenommen.</p> <p>Aus der Zieldefinition, dass die vorhandenen Hauptfahrradrouten entlang des Hauptstraßennetzes ohne Unterbrechung die umliegenden Gemeinden und die äußeren Stadtteile mit der Altstadt verbinden sollen, sind verschiedene Velorouten im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrsplans entwickelt worden. Darunter sind die Velorouten 3 (Ost-Route) und 7 (Süd-Ost-Route), die auf dieser Trasse verlaufen. Außerdem wird der Fernradwanderweg „Ochsenweg“ über diese geplante Verbindung geführt.</p> <p>Bereits im Jahre 2007 wurde für diese Radwegverbindung ein Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) gestellt.</p> <p>Eine im Jahre 2008 durchgeführte Verkehrserhebung und -befragung kam zum Ergebnis, dass 130 bis 150 Radfahrer in der Spitzenstunde diese Radwegverbindung nutzen würden. Eine derart hohe Radverkehrsstärke begründet ausreichend eine eigenständig geführte Radwegführung über die Kieler Straße.</p> <p>Daraufhin wurde diese Baumaßnahme insbesondere aufgrund des Ergebnisses der Verkehrserhebung vom Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr als förderfähiges Projekt anerkannt.</p> <p>Zum derzeitigen Zeitpunkt gewinnt diese ca. 350 m lange Verbindung besonders an Bedeutung, da das Hotelprojekt auf dem Obereiderhafenquartier nun realisiert wird und mit dem Bau dieser Strecke eine direkte verkehrssichere Radwegverbindung zum Bahnhof angeboten werden kann. Die Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG Ende 2007 haben ergeben, dass eine Nutzung der Bahnbrücke auf der Basis eines Gestattungs- oder Nutzungsvertrags erfolgen kann.</p> <p>Um eine neue verkehrssichere und attraktive Wegeführung für den Radverkehr anbieten zu können, ist daher die Trennung zwischen den Verkehrssystemen notwendig. In den unübersichtlichen, kurvenreichen und angebauten Abschnitten des Friedrich-Rogge-Platzes ist keine alternative plangleiche Wegeführung denkbar, die gleichzeitig ohne signifikante Umwege für Radfahrer oder Fußgänger ist.</p>

4.4 Projektstand:	<input type="checkbox"/> bereits in der Realisierung <input type="checkbox"/> insgesamt <input type="checkbox"/> in Teilbereichen <input checked="" type="checkbox"/> noch nicht in der Realisierung <input type="checkbox"/> Grobkonzept liegt vor <input type="checkbox"/> Feinkonzept mit Finanzierungs- und Zeitplan liegt vor			
	Ergänzende Hinweise zum Projektstand Ein Beschluss der örtlichen Gremien liegt vor.			
4.5 Realisierungszeitraum	Beginn: Mitte 2019, Ende: Ende 2019			
4.6 Offene Fragen, noch zu klären				
5. Projektpartner (ggf. bitte konkretisieren – Anlage 1)		Konzeptionelle Mitarbeit	Umsetzungsbeteiligung	(Mit-) Finanzierung/ Eigenmittel
5.1 Öffentliche Partner (Länder, Kommunen)	1. Stadt Rendsburg	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	2. Land SH	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	3.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2 Private Partner	1.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Bedeutung des Projektes für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes				
6.1 Erwarteter Nutzen des Projektes für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg:	<p>Durch die neue Radverkehrsquerung in Verbindung mit den Maßnahmen aus dem Projekt „RaD stark!“ wird die Fahrradmobilität in der Region gestärkt. Dieses trägt unmittelbar zur Erreichung der CO2-Klimaziele bei. Darüber hinaus werden im Rendsburger Stadtgebiet weniger Feinstäube emittiert. Zudem trägt die Förderung des Fahrradfahrens zur grundsätzlichen Gesundheitsvorsorge in der Region bei.</p> <p>Dauerhafte Stärkung des Radverkehrs durch Entwicklung verkehrssicherer und eigenständigen Radverkehrsverbindungen und als Zubringer zu den starken Achsen im SPNV / ÖPNV – Stärkung der Intermodalität</p> <p>Steigerung der Attraktivität und Erreichbarkeit der Rendsburger Innenstadt mit dem Fahrrad insbesondere auch im Zusammenhang mit der überörtlichen Veloroute Fockbek – Büdelsdorf/Borgstedt.</p>			
6.2 Beitrag zur Stärkung und Umsetzungsförderung der Ziele und Strategien der Entwicklungsagentur	<p>Stärkung der integrierten, nachhaltigen Mobilität</p> <p>Regionale Identität fördern</p> <p>Lebens- und Freizeitqualität sichern und ausbauen</p> <p>Wirtschaftsraum attraktiv gestalten (verbesserte Pendlerinfrastruktur (Bahn-Rad))</p> <p>Stärkung des Alltags- und touristischen Radverkehrs</p>			
6.3 Synergieeffekte zu anderen Vorhaben	Bestehende Projekte:	Geplante Projekte:		
	NOK Radwanderweg	Hotel / Obereiderhafen		
	Servicestation	Velorouten		
	Bhf. Rendsburg als Umsteiger	E-Fahrradstation		
	Wohnmobilstellplatz	E-Ladestation		

	Klimaschutzmanagement Mobilität	Stadtradeln Stärkung des betriebl. Mobilitätsmanagements																
7. Kosten und Finanzierung																		
7.1 (Geschätztes) Brutto- Investitionsvolumen/Projektkosten: 400.000,00 € ggf. konkretisieren (Anlage 2)																		
7.2 Fördermittel Dritter	<input type="checkbox"/> bewilligt, Betrag: € , Programm <input checked="" type="checkbox"/> beantragt, Betrag: 255.960,00 €, Programm GVFG + FAG <input type="checkbox"/> beabsichtigt, Betrag: € , Programm																	
7.3 (Gesamt-)Finanzierungskonzept	<table> <tr> <td>Eigenanteil</td> <td>€</td> <td>64.818,00</td> <td>(16,2 %)</td> </tr> <tr> <td>Fördermittel Dritter (7.2)</td> <td>€</td> <td>255.960,00</td> <td>(64,0 %)</td> </tr> <tr> <td>Beteiligung Strukturfonds</td> <td>€</td> <td>79.222,00</td> <td>(19,8 %) ¹⁾</td> </tr> <tr> <td>insgesamt</td> <td>€</td> <td>400.000,00</td> <td>(100 %)</td> </tr> </table> <p>1) Gesamtsumme für den Neubau: 400.000,00 € abzgl. Förderung Land: 255.960,00 € abzgl. Förderung Bund: 0,00 €</p> <p>verbleiben für GEP-Antrag: 144.040,00 € davon 45 % kommunaler Eigenanteil: 64.818,00 € davon 55 % GEP-Mittel: 79.222,00 €</p>	Eigenanteil	€	64.818,00	(16,2 %)	Fördermittel Dritter (7.2)	€	255.960,00	(64,0 %)	Beteiligung Strukturfonds	€	79.222,00	(19,8 %) ¹⁾	insgesamt	€	400.000,00	(100 %)	
Eigenanteil	€	64.818,00	(16,2 %)															
Fördermittel Dritter (7.2)	€	255.960,00	(64,0 %)															
Beteiligung Strukturfonds	€	79.222,00	(19,8 %) ¹⁾															
insgesamt	€	400.000,00	(100 %)															
Hinweis zu 7.3	Die Förderung bleibt auf eine Anteilsfinanzierung von max. 55% der Brutto-Projektkosten beschränkt. Der Projektträger trägt 10% der Brutto-Projektkosten. Fördermittel Dritter sind mit Vorrang einzusetzen.																	
7.4 Beteiligung des Förderfonds der Entwicklungsagentur	<input checked="" type="checkbox"/> in einer Summe im Wirtschaftsjahr € 2019 <input type="checkbox"/> €im Wirtschaftsjahr..... <input type="checkbox"/> €im Wirtschaftsjahr..... <input type="checkbox"/> €im Wirtschaftsjahr.....																	
8. Sonstiges	Die Folgekosten für späteren Unterhalt werden von der Stadt Rendsburg im Rahmen des Haushalts für die Verkehrsinfrastruktur getragen. Die Stadt Rendsburg wird auf die Förderung in geeigneter Weise hinweisen.																	
9. Unterschrift des Antragstellers																		
26.06.2018  Datum, Unterschrift des Antragstellers																		

- Anlagen:
- GVFG-Antrag
 - Anl. 1 zu GVFG-Antrag
 - Übersichtslageplan
 - Ausbauquerschnitt
 - Straßenbaulageplan
 - Kostenberechnung

Hinweise:

Das Projektdatenblatt bildet die Grundlage für die förmliche Bewerbung. Projektdatenblatt und ergänzende Unterlagen sind schriftlich **und in digitaler Form** an die Geschäftsstelle der

Entwicklungsagentur für des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg
c/o Stadt Rendsburg
Herr Jan Dumke
Am Gymnasium 4
24768 Rendsburg
Mail: Jan.Dumke@rendsburg.de

zu richten.