Eingang 26.06.2018

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			
	☐ Lebens- und Wirtschaftsraum insgesamt ☒ Teilraum/Kommune, und zwar Stadt Rendsburg		
4. Beschreibung der zentralen Projektinhalte			
4.1 Ziele des Projektes:	**Unmitttelbar:** Schaffung einer höhenfreien Überquerung der L47 (Kieler Straße) auf Höhe des Bahnhof / Friedrich-Rogge-Platz für Radfahrer Barrierefreie Anbindung des Bahnhofs mit dem Obereiderhafen für den Radverkehr Konversion eines ehemaligen Industriegleises in eine Radverkehrsinfrastruktur Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrer gegenüber dem bisherigen straßenbegleitenden Radweg (Alltagsradverkehr, wie auch touristischer Radverkehr) Eigenständige, getrennte Wegführung für Radfahrer abseits des Kraftfahrzeugverkehrs **Mittelbar:** Stärkung der bestehenden Infrastruktur Belebung der Fahrradmobilität		

	Schaffung eines wichtigen Segments einer Veloroute mit Anbindung des Bahnhofs an die geplante Ost-West-Veloroute (Fockbek – Büdelsdorf) Integration von Maßnahmen aus dem Gemeinschaftsprojekt „RaD stark!" und der Tätigkeit des Klimaschutzmanagers Mobilität Stärkung der Intermodularität des Verkehrs durch bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs als Umsteigepunkt für den Alltagsradverkehr Ergänzung zu bereits realisierten Projekten (Ausbau des Radwegenetzes, Fahrrad-Service-Station)
4.2 Inhaltliche Schwerpunkte:	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. 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 Wegeführung 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. Der geplante Radweg verläuft auf der Ostseite der Bahngleise (Strecke 1040 Rendsburg-Owschlag). Der Beginn liegt an der Fahrrad- und Fußgängerunterführung 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. Die Gesamtlänge dieses Weges beträgt ca. 340 m, die Breite variiert zwischen 3,00 m im Teilbereich der Überführung und 4,50 m im Rampenbereich. Auf diesem Abschnitt soll aufgrund des Gefälles ein getrennter Geh- und Radweg angelegt werden. Dieser getrennte Rad- und Gehweg schließt an den vorhandenen Weg an, der aus der Unterführung aus Richtung Altstadt entlang der Kieler Straße (L 47) verläuft. **Detaillierte Umsetzungsmaßnahmen zur Förderung**: Umbau / Ausbau des stillgelegten Industriegleises samt Brückenquerung zum Radweg inkl. Auf- und Abfahrten sowie Anbindung an die bestehende Infrastruktur. Insbesondere Maßnahmen zur/zum - Einrichtung und Verkehrssicherheit - Erdbau - Trag- und Deckschichten - Steinsetzarbeiten - Beleuchtung - Ausstattung - Brückeninstandsetzung

	Begleitende Maßnahmen in Eigenleistung (nicht förderfähig): - Genehmigungserteilung, Vergabe, Schließung der Nutzungsvereinbarung mit der Bahn **Zeitplan:** Nach Bewilligung der Förderung Nicht förderfähig 11/18 – 03/19: vorbereitende Planung 04/19 – 06/19: Vergabe Förderfähig: 06/19 – 10/19: Durchführung
4.3 Ausgangssituation:	Im Rahmen der Bestandsanalyse des Gesamtverkehrsplanes 2002 wurden die Radverkehrsstärken mit Hilfe von Knotenpunktzählungen und Befragungen im Stadtgebiet aufgenommen. 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. Bereits im Jahre 2007 wurde für diese Radwegverbindung ein Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) gestellt. 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. Daraufhin wurde diese Baumaßnahme insbesondere aufgrund des Ergebnisses der Verkehrserhebung vom Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr als förderfähiges Projekt anerkannt. 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. 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.

4.4 Projektstand:	☐ bereits in der Realisierung ☐ insgesamt ☐ in Teilbereichen ☒ noch nicht in der Realisierung ☐ Grobkonzept liegt vor ☐ 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	☒	☒	☒
	2. Land SH	☐	☐	☒
	3.	☐	☐	☐
	4.	☐	☐	☐
5.2 Private Partner	1.	☐	☐	☐
	2.	☐	☐	☐
	3.	☐	☐	☐
	4.	☐	☐	☐

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:	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. Dauerhafte Stärkung des Radverkehrs durch Entwicklung verkehrssicherer und eigenständigen Radverkehrsverbindungen und als Zubringer zu den starken Achsen im SPNV / ÖPNV – Stärkung der Intermodularität Steigerung der Attraktivität und Erreichbarkeit der Rendsburger Innenstadt mit dem Fahrrad insbesondere auch im Zusammenhang mit der überörtlichen Veloroute Fockbek – Büdelsdorf/Borgstedt.
6.2 Beitrag zur Stärkung und Umsetzungsförderung der Ziele und Strategien der Entwicklungsagentur	Stärkung der integrierten, nachhaltigen Mobilität Regionale Identität fördern Lebens- und Freizeitqualität sichern und ausbauen Wirtschaftsraum attraktiv gestalten (verbesserte Pendlerinfrastruktur (Bahn-Rad)) Stärkung des Alltags- und touristischen Radverkehrs
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	☐ bewilligt, Betrag: €, Programm ☒ beantragt, Betrag: 255.960,00 €, Programm GVFG + FAG ☐ beabsichtigt, Betrag: €, Programm
7.3 (Gesamt-)Finanzierungs-konzept	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 %)** 1) Gesamtsumme für den Neubau: 400.000,00 € abzgl. Förderung Land: 255.960,00 € abzgl. Förderung Bund: 0,00 € verbleiben für GEP-Antrag: 144.040,00 € davon 45 % kommunaler Eigenanteil: 64.818,00 € davon 55 % GEP-Mittel: 79.222,00 €
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	☒ in einer Summe im Wirtschaftsjahr € 2019 ☐ € .....im Wirtschaftsjahr..... ☐ €..... .....im Wirtschaftsjahr..... ☐ €..... ..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 i.A. Clausen 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.