

**Antragsteller**

Ostseebad Laboe  
über das Amt Probstei

Knüll 4  
24217 Schönberg

Zukunft-Umwelt-Gesellschaft (ZUG) gGmbH  
Stresemannstraße 69  
10963 Berlin

**Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs**

Die Gemeinde Ostseebad Laboe beantragt beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit Zuschüsse aus dem Förderprogramm „Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs“ für den Ausbau des Ostseeküstenradwanderwegs im Bereich der Gemeinde Laboe.

## Inhalt

1 Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf.....	3
2 Projektziel, Zielgruppe, Akteure.....	4
3 Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken.....	4
4 Regionale Modellhaftigkeit .....	6
5 Treibhausgasminderung.....	7
6 Monitoring.....	7
7 Öffentlichkeitsarbeit.....	7
8 Arbeits- und Meilensteinplanung (tabellarisch):.....	8
9 Flächenverfügbarkeit.....	8
10 Ausgabenübersicht.....	9
Abbildung 1 Abschnitte 1-2: Reventloustraße – Professor-Munzer-Ring .....	3
Abbildung 2 Abschnitte 3-4 Naturerlebnisraum - An der Au .....	3

## 1 Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf

Die Gemeinde Laboe liegt an der Kieler Förde im Kreis Plön in Schleswig-Holstein und hat 5.344 Einwohner (stand 31.12.2021). Die 17 km entfernte Landeshauptstadt Kiel ist mit dem Fahrrad in einer Stunde zu erreichen.

Laboe ist ein zentraler Ort, in dem die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gesichert ist. Es ist ein beliebter Ort für Touristen, die Ruhe und Erholung suchen. Eine der bekanntesten Sehenswürdigkeiten in Laboe ist das Marine-Ehrenmal Laboe, das an die Opfer des Zweiten Weltkrieges erinnert. Es beherbergt eine große Gedenkstätte und ein Museum, in dem Besucher mehr über die Geschichte des Krieges erfahren können. Der Blick von der Aussichtsplattform auf die Kieler Förde ist bei Touristen sehr beliebt. Auch Laboe ist reich an Geschichte und Kultur. Jedes Jahr finden verschiedene kulturelle Veranstaltungen wie Festivals, Konzerte und Märkte statt, die den Besuchern einen Einblick in die lokale Kultur geben. Der Yachthafen mit seinen interessanten Außenanlagen und niedrigen Schwimmstegen ist ein Anziehungspunkt für Besucher.

Des Weiteren ist Laboe an den Ostseeküstenradweg angeschlossen, der als Teil des EuroVelo-Netzes rund um die Ostsee führt, so dass von Laboe aus nicht nur Kiel, sondern auch Städte wie Stralsund, Danzig, Riga, St. Petersburg oder Kopenhagen mit dem Fahrrad erreicht werden können. Der zu fördernde Radweg beginnt in der Strandstraße in Höhe der Reventloustraße und endet an der Gemeindegrenze Stein und hat eine Länge von ca. 2 km.



Abbildung 1 Abschnitte 1-2: Reventloustraße – Professor-Munzer-Ring

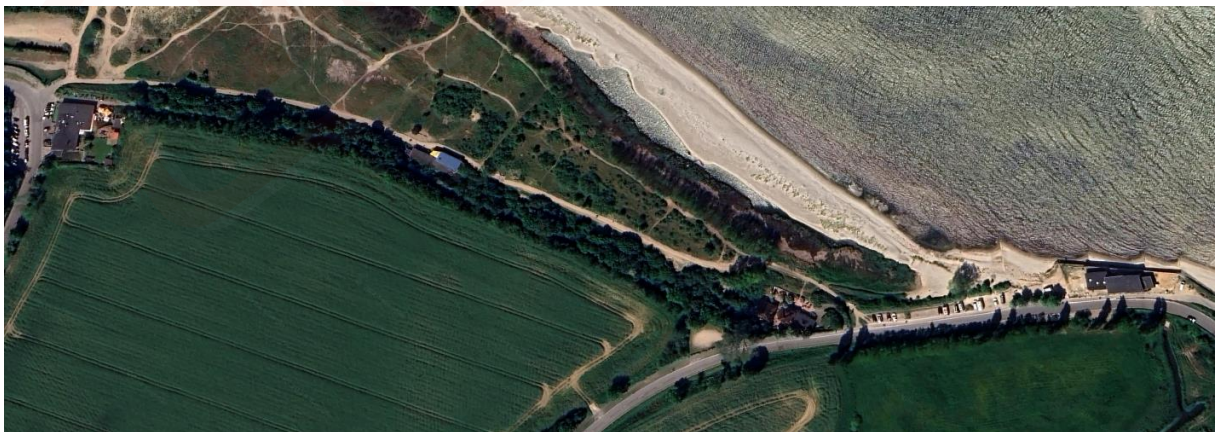


Abbildung 2 Abschnitte 3-4 Naturerlebensraum - An der Au

Der Fördewanderweg ist rund 70 Kilometer lang und führt von Kiel bis nach Laboe. Der Weg ist gut ausgeschildert und bietet Wanderern vielfältige Möglichkeiten, die Natur zu erkunden. Entlang des Weges gibt es zahlreiche Aussichtspunkte, von denen man einen Blick auf die Ostsee und die Kieler Bucht genießen kann.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, mit der Fähre auf die andere Seite der Förde zu gelangen. In allen genannten Verkehrsmitteln ist die Mitnahme von Fahrrädern erlaubt.

Darüber hinaus gibt es eine Station der SprottenFlotte. Dieses Fahrradverleihsystem wird von der KielRegion angeboten und ist in Kiel, Rendsburg, Eckernförde und weiteren Gemeinden im Kieler Umland verfügbar. Das Besondere ist, dass die ersten 30 Minuten mit herkömmlichen Fahrrädern

kostenlos sind. Für jede weitere halbe Stunde wird eine Gebühr von 1,00 € erhoben. Die Bedienung erfolgt über die App des dänischen Anbieters DonkeyRepublic, der auch die Räder zur Verfügung stellt und die Wartung und Abrechnung übernimmt. In Laboe gibt es drei Stationen, an denen die Räder ausgeliehen und wieder abgestellt werden können. Eine Station befindet sich am Nahversorgungszentrum Bullbrücke und eine weitere am Marine-Ehrenmal, das ebenfalls an der zu fördernden Route liegt.

Die geplante Fahrradstraße beginnt in der Strandstraße. Dieser Abschnitt ist sehr touristisch geprägt und durch die Hotels, Ferienwohnungen und anderen Unterbringungsmöglichkeiten Ziel vieler Touristen. Durch die vielen Restaurants und Cafés herrscht hier vor allem in der Sommersaison ein hohes Fußgängeraufkommen. Die Straße selbst befindet derzeit in einer Tempo-30-Zone. Die Reventloustraße kreuzt die Strandstraße und bildet die Verbindung zwischen der Einkaufsstraße und dem Strand. Die Kreuzung ist verkehrsberuhigt ausgebaut und der Kfz-Verkehr muss den entgegenkommenden Verkehrsteilnehmern bei Einfahrt die Vorfahrt gewähren.

Der Abschnitt der Strandstraße zwischen Reventloustraße und Schwimmbad bleibt als Tempo-30-Strecke erhalten. Auf Höhe des Schwimmbades geht die Straße in den Parkplatz über. Dort gibt es keine Trennung zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kfz. Die Strandstraße wird als Promenade bis zum Restaurant „Strandklausen“ an der Kreuzung Professor-Munzen-Ring weitergeführt. Es gibt keinen benutzungspflichtigen Radweg, so dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren müssen. Die Straße ist weiterhin mit Tempo 30 beschildert. Der Radweg verläuft entlang des Naturerlebensraumes „Dünenlandschaft Laboe“ auf einer eigenen asphaltierten Trasse. Parallel dazu verläuft der Fuß- und Wanderweg auf einem wassergebundenen Weg. Beide Wege enden an der Straße „An der Au“. Die Einmündung in den Radweg ist für Radfahrer sehr gefährlich gestaltet und zu schmal. Weiter nördlich verläuft der Radweg als gemeinsamer Geh- und Radweg in nördlicher Richtung bis zur Gemeindegrenze. Durch die Parkplätze auf der Fördeseite ist das Ein- und Ausparken für den Radverkehr besonders gefährlich. Auf Höhe des ehemaligen Gasthofes befindet sich gefahrlos die Gemeindegrenze zu Laboe und gleichzeitig der zu fördernde Abschnitt des Ostseeküstenradweges. Der Förderbedarf entspricht dem fahrradgerechten Ausbau des Ostseeküstenradweges auf dem Abschnitt in der Gemeinde Laboe.

**Begründung des Förderbedarfes und Abgrenzung zu bestehenden Fördermöglichkeiten (EU-Programme, Landesprogramme, Bundesprogramme wie z. B. Kommunalrichtlinie des BMU). -> vom AG zu liefern!**

## 2 Projektziel, Zielgruppe, Akteure

Ziel des Projektes ist der Ausbau des Ostseeküstenradweges in Laboe zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split im Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Insbesondere Laboe mit seinem hohen Anteil an Tagestouristen ist prädestiniert für den Radverkehr. Die Tagestouristen nutzen den Radweg in und außerhalb der Saison, um zum Strand zu gelangen. Durch die bereits vorhandenen, teilweise gut ausgebauten Radwege rund um Laboe, besonders der Fördewanderweg aus Richtung Heikendorf, ergänzt sich der Ausbau und die Aufwertung des Radwegenetzes positiv.

## 3 Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken

### **Abschnitt 1: Strandstraße - Schwimmbad**

Der Abschnitt 1 soll entsprechend den rechtlichen Rahmenbedingungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) als Fahrradstraße mit dem Verkehrszeichen 244.1 StVO beschildert werden. Zusätzlich wird dieses Verkehrszeichen um die Freigabe für den Kfz-Verkehr ergänzt. Die VwV-StVO erläutert, dass Fahrradstraßen „[...] in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Die ERA 2010 ergänzen, dass Fahrradstraßen den Radverkehr bündeln und Radhauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar machen können. Dies ist in diesem Abschnitt der Fall, da ein Großteil des Radverkehrs, ob Durchgangs-, Quell- oder Zielverkehr, über die zu fördernde Route durch die Gemeinde Laboe geführt wird. Außerdem sollen sie einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr ermöglichen. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der Kfz-Verkehr muss seine Geschwindigkeit an den

Radverkehr anpassen, da dieser weder behindert noch gefährdet werden darf. In Fahrradstraßen ist das Nebeneinanderfahren erlaubt.

Um die erforderliche Fahrbahnbreite von 4,00 m zu erhalten, muss das absolute Halteverbot auf beiden Straßenseiten und den Seitenstreifen unbedingt beibehalten und kontrolliert werden. Die Vorfahrt der Fahrradstraße ist zu sichern, um ein flüssiges Radfahren zu ermöglichen. Dies soll durch das Verkehrszeichen „Vorfahrt gewähren“ (Zeichen 205) und eine gestrichelte Fahrbahnmarkierung an den Einmündungen verdeutlicht werden.

An der Kreuzung Strandstraße/Reventloustraße soll die Fahrradstraße aufgehoben werden. Die Reventloustraße ist die Haupteinkaufsstraße in Laboe und verbindet das Ortszentrum mit dem Strand und der Promenade. Der Fußgänger ist hier der dominierende Verkehrsteilnehmer. Dieser kurze Abschnitt ist als verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325.1) ausgeschildert, was unbedingt beibehalten werden sollte, auch wenn der Vorrang vor dem Fußgängerverkehr beibehalten werden sollte

### **Abschnitt 2 Schwimmhalle – Professor-Munzer-Ring**

Der zweite Abschnitt beginnt an der Parkfläche bei der Schwimmhalle, die weiterhin als Mischfläche genutzt werden soll. Diese Fläche wird vor allem von Kraftfahrzeugen zum Ein- und Ausparken genutzt, wodurch die Fahrradstraße in diesem Abschnitt zeitweise unterbrochen wird. Die Mischfläche an der Schwimmhalle stellt eine Herausforderung dar, da der Parkplatz stark frequentiert ist und Fahrzeuge häufig rangieren. Um Konflikte zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen zu minimieren, ist eine eindeutige Kennzeichnung der Flächen für beide Verkehrsteilnehmer erforderlich.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Beschilderung: An den Zufahrten zur Mischfläche sollten deutliche Hinweise auf die unterbrochene Fahrradstraße angebracht werden, damit Radfahrer frühzeitig informiert sind. Ein Hinweis auf die Fortsetzung der Fahrradstraße ab der Promenade ist ebenfalls vorgesehen, um den Radfahrern die Orientierung zu erleichtern.

Ab dem Beginn der Promenade wird die Fahrradstraße dann wieder aufgenommen. Die Promenade bietet ein attraktives Umfeld für den Radverkehr und verbindet die Schwimmhalle mit dem Professor-Munzer-Ring. Um den Radverkehr auf dieser Strecke zu fördern, sollte die Fahrradstraße durch eine entsprechende Beschilderung und eine komfortable Fahrbahngestaltung hervorgehoben werden. Dies könnte durch eine 4,00m breite Fahrbahn und eine Bevorrechtigung des Radverkehrs erreicht werden.

### **Abschnitt 3 Naturerlebnisraum „Dünenlandschaft“**

Die Einfahrt in den Radweg ist durch Beschilderung und Fahrbahnmarkierung zu verdeutlichen. Der geradeaus fahrende Radfahrer hat Vorrang vor dem einfahrenden Kraftfahrzeug. Der Fuß- und Wanderweg verläuft nahezu parallel durch den Naturerlebnisraum. Die Trennung von Rad- und Wanderweg ist zu verdeutlichen. Eine Informationstafel soll die Nutzer über die Verkehrsführung informieren. Außerdem soll die Einfahrt zum angrenzenden Parkplatz weiter nach Westen verlegt werden, um den Konfliktbereich an der Ecke Strandstraße/Professor-Munzer-Ring zu entschärfen.

### **Abschnitt 4 An der Au**

Die Ausfahrt aus dem Naturerlebnisraum in die Straße „An der Au“ ist so zu verbreitern und zu verschwenken, dass Radfahrer sicher in die Straße einbiegen können.

Der Abschnitt zwischen dem Rad- und Wanderweg aus dem Naturerlebnisraum soll als gemeinsamer Geh- und Radweg erhalten bleiben. Aus Platzgründen und ohne in den Straßenverkehr einzugreifen

Der straßenseitige Parkplatz wird auf die gegenüberliegende Straßenseite in die Ackerfläche verlegt. Dadurch erhöht sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität in diesem Bereich, da der Fuß- und Radverkehr nicht mehr durch ausparkende Fahrzeuge auf dem gemeinsamen Gehweg behindert wird. Zudem entsteht durch die Verlegung eine große und ausreichende Fläche, um eine ausreichende Fahrbahn für den Radverkehr und Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr zu schaffen.

### **Inhaltliches und räumliches Zusammenspiel der Einzelmaßnahmen**

Mit den Einzelmaßnahmen wird für den Radverkehr eine durchgängige Premiumradroute durch Laboe geschaffen. Radfahrende können den Ort auf einer hochwertigen Route mit überwiegend Vorfahrt und

breiter Fahrbahn durchqueren. Darüber hinaus werden die Ferienwohnungen, der Hafen, die Promenade, das Ehrenmal und der Naturerlebnisraum direkt angebunden. Die Route soll als Hauptachse für den touristischen Radverkehr, den Pendlerverkehr und den Alltagsradverkehr in Laboe dienen.

## 4 Regionale Modellhaftigkeit

Laboe und die angrenzenden Gemeinden am Ostufer der Kieler Förde und der Ostsee sind bei Tagestouristen aus ganz Schleswig-Holstein sehr beliebt und der Ausbau dieser Route für den Radverkehr würde einen enormen Schub bedeuten. Vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass dieser Radweg durchgehend am Wasser bzw. in der Nähe von Naturräumen verläuft, wird das Bewusstsein der Bürger gestärkt, mit dem Fahrrad, statt mit dem Auto zu fahren.

Ein gut ausgebautes Radwegenetz macht das Ostseebad Laboe für Touristen attraktiver, da es die Möglichkeit bietet, die Umgebung umweltfreundlich und sportlich zu erkunden. Es kann dazu beitragen, dass sich Touristen für eine bestimmte Region entscheiden, weil sie sich ein Fahrrad ausleihen und die Landschaft auf eigene Faust erkunden können. Es kann auch zur Verlängerung der Aufenthaltsdauer von Touristen in der Region und zur Erhöhung ihrer Ausgaben beitragen. Sie haben mehr Möglichkeiten, die Umgebung zu erkunden und können an einem Tag mehrere Ziele besuchen. Dies kann zu einer höheren Auslastung von Hotels, Restaurants und anderen touristischen Einrichtungen in den umliegenden Orten führen. Außerdem kann es zur Entwicklung regionaler Wirtschaftszweige beitragen, die mit dem Fahrradtourismus in Verbindung stehen. Dazu gehören Fahrradverleih, Fahrradwerkstätten, geführte Radtouren und andere Dienstleistungen.

Die KielRegion und das Ostufer der Kieler Förde stärken ihr Image als sportliche Destination und leisten einen Beitrag zur Gesunderhaltung und Fitness der Touristen. Ein gut ausgebautes Radwegenetz kann dazu beitragen, dass sich Touristen mehr im Freien, insbesondere an der Promenade, am Strand und am Ehrenmal aufhalten und körperlich aktiv sind. Zur Verbesserung der Lebensqualität in einer Region kann ein gut ausgebautes Radwegenetz beitragen. Mehr Möglichkeiten, sich mit dem Fahrrad fortzubewegen, können dazu beitragen, dass sich die Menschen wohler fühlen und die Natur, insbesondere den Naturerlebnisraum Dünenlandschaft der Region, besser kennenlernen. Insgesamt kann ein gut ausgebautes Radwegnetz dazu beitragen, dass das Ostufer der Kieler Förde attraktiver wird, mehr Touristen anzieht, die Wirtschaft stärkt und gleichzeitig die Umwelt schont.

Die zu fördernde Radfahrroute kann für Pendler in der Region viele Vorteile bieten. Durch die Schaffung einer Fahrradstraße als schnelle Verbindung zwischen verschiedenen Wohn- und Arbeitsgebieten können Pendler schneller und stressfreier zur Arbeit gelangen. Das Fahrrad kann im Vergleich zum Auto eine sehr kostengünstige Fortbewegungsart für die Gemeinde und die Nutzer sein. Pendler können ihr Auto stehen lassen und stattdessen auf das Fahrrad umsteigen.

Das Fahrrad kann im Vergleich zum Auto eine sehr kostengünstige Fortbewegungsart für die Gemeinde und die Nutzer sein. Pendler können ihr Auto stehen lassen und stattdessen auf das Fahrrad umsteigen. Das Fahrrad kann im Vergleich zum Auto eine sehr kostengünstige Fortbewegungsart für die Gemeinde und die Nutzer sein. Pendler können ihr Auto stehen lassen und stattdessen auf das Fahrrad umsteigen.

Schließlich kann die Schaffung einer Fahrradstraße dazu beitragen, die Verkehrssituation einer Region zu verbessern. Wenn mehr Pendler auf eine Fahrradstraße umsteigen, kann dies dazu beitragen, den Verkehr auf den Straßen zu reduzieren und somit den Verkehrsfluss zu verbessern. Dies kann dazu beitragen, dass der Verkehr insgesamt reibungsloser und schneller fließt.

Insgesamt kann eine Fahrradstraße den Pendlern in einer Region viele Vorteile bieten, darunter Zeit- und Kostenersparnis, bessere Gesundheit, weniger Stress, Umweltfreundlichkeit und bessere Verkehrsbedingungen. Durch die Förderung des Radverkehrs können Städte und Gemeinden dazu beitragen, eine nachhaltige, gesunde und lebenswerte Umwelt zu schaffen.

Dieses Projekt hat nationale Ausstrahlung in dem Sinne, dass in einem Ort mit hohem Tourismusanteil eine Radroute entwickelt wurde, die Touristen, Pendlern und Einheimischen eine schnelle Verbindung entlang einer Promenade und des Ortszentrums durch eine Gemeinde bietet.

## 5 Treibhausgasminderung

Die Gemeinde Laboe wird nach Regionalstatistischer Raumtyp 7 (RegioStaR 7) als ein kleinstädtischer, dörflicher Raum in einer Stadtregion eingeordnet. Diese Einordnung wird für Daten und Annahmen nach der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ genutzt.

Es kommt durchschnittlich in dieser Art von Ortschaft zu 3,1 bis 3,6 PKW-Fahrten pro Arbeitstag pro Person und einer durchschnittlichen Wegelänge von 10km zur Arbeitszwecken. Das entspricht bei der aktuellen Bevölkerungszahl von ca. 5350 Einwohnern (Dez 2021) 53.500 PKW-km pro Arbeitstag.

Annahme 1: Verlagerungspotential (vom MIV zum Rad) durch die Maßnahme von 10 Prozent, d.h. 5.350 PKW-km können eingespart werden.

Annahme 2: 51 Prozent der Fahrten sind bedingt durch den Weg zur Arbeit, 49 Prozent anderweitig bedingt, d.h. es müssen unterschiedliche Besetzungsgrade bzw. PKW-Fahrleistung berücksichtigt werden.

- ➔ Pendlerverkehr (Besetzungsgrad 1,1 Personen bzw. Fahrleistungsreduktion 0,91)  
 $5.350 \text{ PKW-km/d} * 51\% * 0,91 = 2.483 \text{ eingesparte PKW-km/d}$
- ➔ Alltagsverkehr (Besetzungsgrad 1,5 Personen bzw. Fahrleistungsreduktion 0,67)  
 $5.350 \text{ PKW-km/d} * 49\% * 0,67 = 1.756 \text{ eingesparte PKW-km/d}$
- ➔ Insgesamt: 4.239 eingesparte PKW-km/d

Zur Berechnung der Einsparung der Treibhausgasemissionen wird der Emissionsfaktor für PKW 208,5 g CO<sub>2</sub> pro PKW-km genutzt und von 220 Arbeitstagen pro Jahr ausgegangen.

- ➔ CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Tag:  $4.239 \text{ PKW-km/d} * 0,2085 \text{ kg CO}_2 / \text{PKW-km} = 884 \text{ kg CO}_2$
- ➔ CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Jahr:  $884 \text{ kg CO}_2/\text{d} * 220 \text{ d/a} = 194.480 \text{ kg CO}_2/\text{a}$

Die Baumaßnahmen des Projektes sollen im xxxx abgeschlossen sein. Es wird damit erwartet, dass der angenommene Umstieg dann innerhalb von weiteren zwei Jahren vollständig erfolgt ist. Die Treibhausgaseinsparung werden somit ab dem 1. Januar xxxx (zwei Jahre später) in der kalkulierten Höhe wirksam.

## 6 Monitoring

Von AG zu liefern

## 7 Öffentlichkeitsarbeit

Von AG zu liefern

## 8 Arbeits- und Meilensteinplanung (tabellarisch):

Von AG zu liefern

## 9 Flächenverfügbarkeit

Von AG zu liefern





## 10 Ausgabenübersicht

		E-Preis	Einheit	Mengen		Gesamt
<b>Abschnitt 1 Reventloustraße - Schwimmhalle</b>						
1.1	Fahrbahnmarkierung	25,00	€/m	180	m	4.500,00 €
1.2	Ausstattung (Pfahlrohr + VZ)	300,00	€/Stk	13	Stk	3.900,00 €
<b>Abschnitt 2 Schwimmhalle - Ehrenmal</b>						
2.1	Fahrbahnmarkierung	25,00	€/m	870	m	21.750,00 €
2.2	Ausstattung (Pfahlrohr + VZ)	300,00	€/Stk	42	Stk	12.600,00 €
<b>Abschnitt 3 Naturerlebnisraum "Dünenlandschaft"</b>						
3.1	Umgestaltung Kreuzungsbereich	190,00	€/m <sup>2</sup>	100	m <sup>2</sup>	19.000,00 €
3.2	Umsetzung Zufahrt Parkplatz	190,00	€/m <sup>2</sup>	40	m <sup>2</sup>	7.600,00 €
3.3	Pfalrohre	200,00	€/Stk	2	Stk	400,00 €
3.4	Verkehrzeichen	80,00	€/Stk	2	Stk	160,00 €
3.5	Baustelleneinrichtung	8.400,00	€	1	psc h	8.400,00 €
3.6	Sicherungseinrichtung	11.000,00	€	1	psc h	11.000,00 €
3.7	Vorarbeiten	30.000,00	€	1	psc h	30.000,00 €
3.8	Erdarbeiten	50.000,00	€	1	psc h	50.000,00 €
3.9	Straßen, Wege, Plätze	265.000,00	€	1	psc h	265.000,00 €
3.10	Vegetationstechnische Arbeiten	6.000,00	€	1	psc h	6.000,00 €
3.11	Ausstattung	2.100,00	€	1	psc h	2.100,00 €
<b>Abschnitt 4 An der Au</b>						
4.1	Herstellung Grünanlagen	10,00	€/m <sup>2</sup>	2500	m <sup>2</sup>	25.000,00 €
4.2	Wall	25,00	€/m <sup>2</sup>	150	m <sup>2</sup>	3.750,00 €
4.3	Knickbepflanzung	10,00	€/Stk	100	Stk	1.000,00 €
4.4	Wegesperre	600,00	€/Stk	4	Stk	2.400,00 €
4.5	Bushaltestelle	120,00	€/m <sup>2</sup>	30	m <sup>2</sup>	3.600,00 €
4.6	Pfalrohre	200,00	€/Stk	6	Stk	1.200,00 €
4.7	Verkehrzeichen	80,00	€/Stk	12	Stk	960,00 €
<b>Monitoring (durch AG bestimmen)</b>						
?						

<b>Unvorhergesehene</b>		50.000,00 €	1	p h	50.000,00 €
<b>s</b>					
<b>Summe netto</b>					<b>530.320,00 €</b>

$$\text{Fördermitteleffizienz} = \frac{\text{beantragte Zuwendung in €}}{\text{Treibhausgasminderung in } \frac{\text{t}}{\text{Jahr}} * 20 \text{ Jahre}}$$

→ Muss berechnet werden mit der Treibhausgasminderung aus Abschnitt