



Projekt:	„Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in der Region Rosenheim“	Lfd. Nr.:	
		Datum:	08.03.2016
1.	Nachhaltigkeits-Check:		
1.1	Beitrag zum Umweltschutz (P)	Einschätzung	Wertung
•	Negativer Beitrag	<input type="checkbox"/>	0
•	Neutraler Beitrag	<input type="checkbox"/>	1
•	Indirekter positiver Beitrag	<input type="checkbox"/>	2
•	Direkter positiver Beitrag	<input checked="" type="checkbox"/>	3
	Begründung: Das Projekt trägt direkt zum Umweltschutz bei durch die Entlastung vom MIV (Stau, Abgase, Lärm) sowie eine erwartete CO2-Reduzierung.		
1.2	Beitrag zur „Eindämmung des Klimawandels/ Anpassung an seine Auswirkungen“ (P)	Einschätzung	Wertung
•	Negativer Beitrag	<input type="checkbox"/>	0
•	Neutraler Beitrag	<input type="checkbox"/>	1
•	Indirekter positiver Beitrag	<input type="checkbox"/>	2
•	Direkter positiver Beitrag	<input checked="" type="checkbox"/>	3
	Begründung: Das Projekt trägt direkt zur Eindämmung der Folgen des Klimawandels bei, da eine deutliche CO2-Reduzierung erwartet wird.		
1.3	Beitrag zum Thema "Demographie" (P)	Einschätzung	Wertung
•	Neutraler Beitrag	<input type="checkbox"/>	1
•	Indirekter positiver Beitrag	<input checked="" type="checkbox"/>	2
•	Direkter positiver Beitrag	<input type="checkbox"/>	3
	Begründung: Durch das Projekt soll die Attraktivität der Region für die Einwohner gefördert werden, das Verkehrsaufkommen reduziert, sowie alternative Angebote geschaffen werden, den Arbeitsplatz zu erreichen.		
1.4	Beitrag zur wirtschaftlichen Nachfrage (Z)	Einschätzung	Wertung
•	Neutraler Beitrag	<input type="checkbox"/>	1
•	Indirekter positiver Beitrag	<input checked="" type="checkbox"/>	2
•	Direkter positiver Beitrag	<input type="checkbox"/>	3
	Begründung: Das Projekt trägt indirekt zur wirtschaftlichen Nachfrage bei, da Radschnellwege die Attraktivität der Gemeinden der SUR und die Lebensqualität in der Region erhöhen.		
	Bewertung	Min	Max
		4	12
		33%	100%
			Wert
			10
			83%

2.	Programm-Check:Übereinstimmung mit den LEADER-Grundsätzen		
2.1	Innovativer Ansatz des Projekts (P)	Einschätzung	Wertung
•	Kein innovativer Ansatz	<input type="checkbox"/>	0
•	Lokal innovativer Ansatz	<input type="checkbox"/>	1
•	Regional innovativer Ansatz	<input type="checkbox"/>	2
•	Überregional innovativer Ansatz	<input checked="" type="checkbox"/>	3
	Begründung: Die bisher eher touristisch und freizeitmäßig genutzten Radwege bieten den Pendlern keine adäquate Alternative zum MIV. Untersuchungen von Verkehrsexperten haben ergeben, dass Radwegschnellverbindungen in Verdichtungsräumen eine relevante Alternative zum MIV darstellen. Nach Dänemark und den Niederlanden steht Deutschland erst am Anfang der Entwicklung von Radwegschnellverbindungen. Das Projekt ist damit in der Region und darüber hinaus als sehr innovativ anzusehen.		
2.2	Vernetzungsgrad (P) (Dopplung)	Einschätzung	Wertung
•	Keine Vernetzung bzw. Kooperation	<input type="checkbox"/>	0
•	Geringe Vernetzung zwischen Partnern/Sektoren/Projekten erkennbar	<input type="checkbox"/>	2
•	Mittlere Vernetzung zwischen Partnern/Sektoren/Projekten erkennbar, Abstimmung in wesentlichen Punkten	<input checked="" type="checkbox"/>	4
•	Vorbildliche Vernetzung/Kooperation	<input type="checkbox"/>	6
	Begründung: Die Radwegschnellverbindungen verbessern die Erreichbarkeit der SUR-Gemeinden untereinander und stellen ein unmittelbares Gemeinschaftsprojekt dar. Es wird in der SUR versucht, die Intermodalität des Mobilitätsverhaltens als Ganzes zu sehen und entsprechend zu bearbeiten (MIV, ÖPNV, SPNV, Radfahrer und Fußgänger). Gleichzeitig werden im Projekt die Bestände an Radwegen und Beschilderungen berücksichtigt, sodass hier eine Vernetzung mit anderen LEADER-Projekten aus der letzten und dieser Förderperiode stattfindet.		
2.3	Grad der Bürger- und Akteursbeteiligung (P)	Einschätzung	Wertung
•	Keine Beteiligung der Bürger bzw. relevanter Akteure	<input type="checkbox"/>	0
•	Nur bei Planung oder Umsetzung	<input type="checkbox"/>	1
•	Bei Planung und Umsetzung oder Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/>	2
•	Bei breiter Bürgerbeteiligung im gesamten Prozess	<input type="checkbox"/>	3
	Begründung: Wesentliche Beteiligte des Projekts sind bereits identifiziert und werden sukzessive in den Planungs- bzw. Umsetzungsprozess eingebunden. Neben den Kommunen ist hier auch an Verkehrs- und Fahrradvereine sowie touristische Vereine gedacht.		
2.4	Bedeutung/ Nutzen für das LAG-Gebiet (P)	Einschätzung	Wertung
•	Keine Bedeutung/Nutzen für das LAG-Gebiet	<input type="checkbox"/>	0
•	Nur lokale Bedeutung/Nutzen für Einzelne	<input type="checkbox"/>	1
•	Bedeutung/Nutzen nur für Teile des LAG-Gebietes	<input checked="" type="checkbox"/>	2
•	Überregionale Bedeutung/Nutzen für Viele (für gesamtes LAG-Gebiet und darüber hinaus)	<input type="checkbox"/>	3
	Begründung: Durch Radschnellverbindungen wird es gelingen die Verkehrsinfrastruktur in der Region zu verbessern. Die Erreichbarkeit der SUR-Gemeinden untereinander wird steigen. Mit einem gut ausgebauten attraktiven System von Radwegen und Radwegschnellen (evtl. auch in Verbindung mit dem SPNV) kann die durch den prognostizierten Bevölkerungszuwachs zunehmende Mobilitätsbelastung in Region ohne relevanten zusätzlichen Straßenbau und ohne relevante erhöhte CO2 Belastung aufgefangen werden.		
	Bewertung	Min	Max
		0	15
		0%	100%
			Wert
			11
			73%

3.	Prozess-Check: Übereinstimmung mit den Entwicklungszielen der LAG			
3.1	Beitrag zu Handlungsziel HZ 3.3 aus Entwicklungsziel EZ 3 (P)	Einschätzung	Wertung	1 Mindestpunkt
•	Kein messbarer Beitrag	<input type="checkbox"/>	0	2
•	Geringer messbarer Beitrag	<input type="checkbox"/>	1	
•	Mittlerer messbarer Beitrag	<input checked="" type="checkbox"/>	2	
•	Hoher messbarer Beitrag	<input type="checkbox"/>	3	
	Begründung: Radschnellwege steigern die Mobilität der Bewohner einer Region messbar, da sie Alternativen zum MIV und zum ÖPNV darstellen. Dies führt zu einer zukunftsfähigen Mobilität der Bewohner der Wachstumsregion Rosenheim. Durch die Vernetzung der Gemeinden wird deren Zusammenhalt gefördert.			
3.2	Budgetierung und Finanzrahmen des Projektes (Z)	Einschätzung	Wertung	Punkte
•	Das geplante Projekt-Budget über LEADER liegt im Rahmen zur Verfügung stehender Mittel der Gesamt-Strategie.	<input checked="" type="checkbox"/>	3	3
•	Das geplante Projekt-Budget gefährdet zu diesem Zeitpunkt die erfolgreiche Umsetzung der Gesamt-Strategie.	<input type="checkbox"/>	Keine FÖRDERUNG	0
3.3	Schlüssigkeit der bisherigen Projektentwicklung und geplante Umsetzungsstrategie (Z)	Einschätzung	Wertung	Punkte
•	Keine Projektentwicklung dokumentiert. Meilensteine und geplante Umsetzungsstrategie nicht ersichtlich	<input type="checkbox"/>	0	1
•	Projektentwicklung schrittweise dokumentiert, grobe Umsetzungsstrategie vorgelegt	<input checked="" type="checkbox"/>	1	
•	Projektentwicklung schrittweise dokumentiert, schlüssige Umsetzungsstrategie mit Meilensteinen vorgelegt	<input type="checkbox"/>	3	
	Begründung: Eine grobe Umsetzungsstrategie ist anhand zweier Meilensteine ersichtlich und die Projektentwicklung ist schrittweise dokumentiert.			
	Bewertung	Min	Max	Wert
		4	9	6
		44%	100%	67%

4.1	Beitrag zu weiteren Entwicklungszielen (Z)	Zusatzwertung		
		Einschätzung	Wertung	Punkte
•	Mittelbarer Beitrag zu einem weiteren Entwicklungsziel	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1
•	Mittelbarer Beitrag zu zwei weiteren Entwicklungszielen	<input type="checkbox"/>	3	
4.2	Beitrag zu weiteren Handlungszielen (Z)	Zusatzwertung		
		Einschätzung	Wertung	Punkte
•	Messbarer Beitrag zu einem weiteren Handlungsziel.	<input type="checkbox"/>	1	2
•	Messbarer Beitrag zu zwei weiteren Handlungszielen.	<input checked="" type="checkbox"/>	2	
•	Messbarer Beitrag zu mehr als 2 weiteren Handlungszielen	<input type="checkbox"/>	3	
	Begründung: Die Entlastung des Straßenverkehrs führt zu einer Aufwertung der Gesundheits- und Aktivregion. Die die erweiterte Mobilität generiert positive Erfahrungen bei den Gästen. Weiterhin tragen Radschnellwege dazu bei, die hohe Landschafts- und Lebensraumqualität der Region zu erhalten. Das Projekt erhöht die Anzahl der konkreten Umsetzungsprojekte seit 2015 und die Anzahl an öffentlicher Berichterstattung und leistet mit diesen Indikatoren der LAG einen messbaren Beitrag zu HZ 3.1. Zudem erhöht sich durch dieses Projekt die Anzahl tangierter Kommunen, was einen messbaren Beitrag zu HZ 1.3 darstellt.			
	Zusatzwertung	Min	Max	Wert
		0	6	3
		0%	100%	50%
	Einfach-Prüfung	Wert	Maximum	Wertung
1.	Nachhaltigkeits-Check			
	Punktwertung	Punkte	12	10
	Erfüllungsgrad	%	100%	83%
2.	Programm-Check			
	Punktwertung	Punkte	15	11
	Erfüllungsgrad	%	100%	73%
3.	Prozess-Check			
	Punktwertung	Punkte	9	6
	Erfüllungsgrad	%	100%	67%
	Erreichbare Maximalpunkte = 36	Punkte	36	27
	Erfüllung	%	100%	75%
		Min	Max	Wert
	Förderwürdig mit Zusatzwertung bei Mindestpunktzahl = 19	19	42	30
	Erfüllungsgrad (Mindestwert)	53	117%	71%
	Förderwürdig für höhere Zuwendung mit Zusatzwertung	29	42	30
	Erfüllungsgrad mindestens 80 %	80	117%	71%

Das Projekt ist zur Förderung	freigegeben	förderwürdig bei Mindestpunktzahl
--------------------------------------	-------------	-----------------------------------