



Kommunen gestalten Zukunft

---

## PROJEKTbeschreibung

MEHR ALLTAGSRADVERKEHR  
FÜR DIE WERRA-WARTBURGREGION

## INHALT

1.	Hintergrund und Gebietsdarstellung .....	3
1.1.	Die Region .....	3
1.2.	Ausgangssituation und Hintergründe .....	6
1.3.	Probleme.....	6
2.	Ziele und Zielgruppen .....	7
2.1.	Ziele .....	7
2.2.	Zielgruppen .....	7
3.	Maßnahmen.....	8
4.	Modellhaftigkeit.....	13
5.	Treibhausgasminderung und Monitoring .....	13
5.1.	Treibhausgasminderung .....	13
5.2.	Monitoring .....	14
6.	Öffentlichkeitsarbeit .....	15
7.	Zeit- und Umsetzungsplan .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
8.	Begründung der Kostensteigerung im Vergleich zur Projektskizze .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
	Anhang .....	16
	Antragsteller .....	16
	Projektpartner.....	17

## ABBILDUNGEN

Abbildung 1:	Lage der Werra-Wartburgregion im Wartburgkreis und in Thüringen.....	4
Abbildung 2:	Die Werra-Wartburgregion.....	4
Abbildung 3:	Visualisierung Status Quo – Planung.....	5
Abbildung 4:	Alltags-Radwegenetz der Werra-Wartburgregion.....	12
Abbildung 5:	Zeit-und Umsetzungsplan.....	17
Abbildung 6:	Grobe Kostenschätzung.....	18

# 1. HINTERGRUND UND GEBIETSDARSTELLUNG

## 1.1. DIE REGION

Die Werra-Wartburgregion ist eine von vier Teilregionen des Wartburgkreises. Unter der derzeitigen Kommunalstruktur besteht sie aus 10 Gemeinden und 59 Ortsteilen, darunter ein Mittelzentrum (Bad Salzungen) und ein Grundzentrum (Gerstungen). Die Gemeinden der Region haben sich in einer Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) zusammengeschlossen, um Entwicklungsaufgaben von regionaler Ausdehnung oder Relevanz gemeinsam zu planen und umzusetzen. Hierzu zählen die Themen Siedlungs- und Innenentwicklung, Entwicklung der Infrastrukturen an der Werra sowie die Entwicklung des Wander- und Radwegenetzes in der Region. Die Themen wurden im Rahmen des Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzepts (ILEK) der Region erarbeitet und sind Grundlage der Entwicklung konkreter Projekte und Umsetzungsstrategien.

Mitgliedskommunen der KAG Werra-Wartburgregion

<b>Gebietskörperschaft</b>	<b>Bevölkerung gesamt</b>	<b>Ortsteile</b>
Barchfeld-Immelborn	4803	3
Moorgrund	3335	7
Gerstungen, Grundzentrum	9190	13
Krayenberggemeinde	5193	6
Bad Salzungen, Mittelzentrum	20.509	17
Leimbach	1708	3
Berka/Werra	4300	7
Großensee	185	1
Dankmarshausen	977	1
Dippach	1074	1
<b>Summe</b>	<b>51.131</b>	<b>59</b>

Stand 31.12.2017, Quelle: TLS 2017

### **Besondere Situation durch die Gemeindegebietsreform in Thüringen**

Seit Juli 2018 werden in der Region schrittweise Gemeindeneugliederungen auf der Basis freiwilliger Zusammenschlüsse umgesetzt. Im ersten Schritt sind Marksuhl und Wolfsburg-Unkeroda der Gemeinde Gerstungen beigetreten sowie Tiefenort, Frauensee und Ettenhausen der Stadt Bad Salzungen. Weitere Beitritte sind für 2019 vorgesehen. Die Gemeinden Großensee, Dankmarshausen und Dippach werden der Stadt Berka/Werra beitreten.



Abbildung 1 und 2: Die Werra-Wartburgregion, Lage im Wartburgkreis und in Thüringen (s. Anlage\_07)



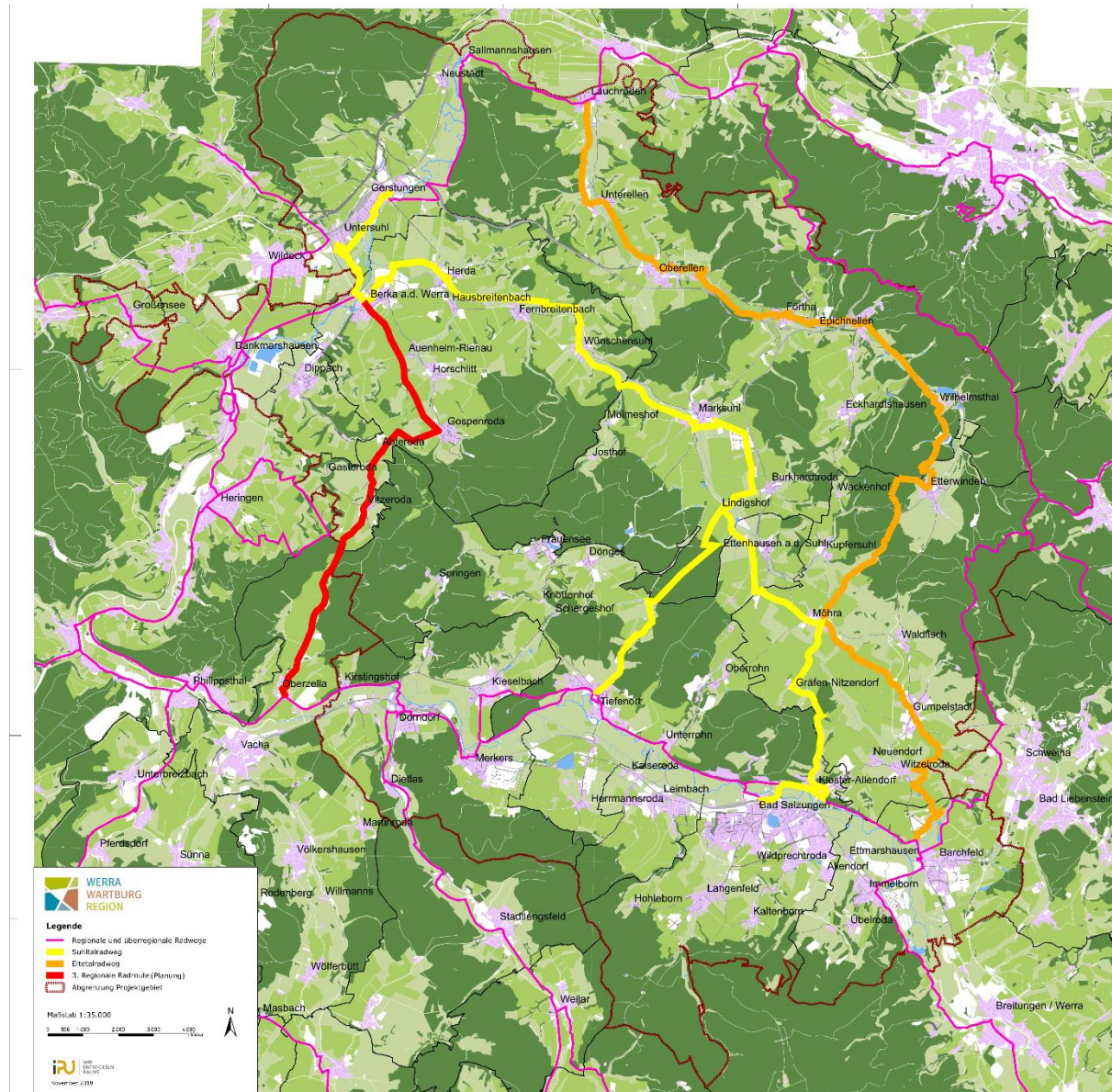


Abbildung 3: Regionale Radrouten der KAG Werra-Wartburgregion, Bestand und Planung (s. Anlage\_06)

## 1.2. AUSGANGSSITUATION UND HINTERGRÜNDE

Im Rahmen der Entwicklung des Leitprojekts Radwegenetz der KAG wurde festgestellt, dass durchgängige Radwegeverbindungen auf den touristischen Routen um die Region herum führen, die innere Erschließung der Region jedoch völlig unzureichend ist. Als Grundgerüst der inneren Erschließung für den Radverkehr wurden daraufhin drei regionale Radrouten identifiziert, die in erster Linie die Verbesserung des Freizeitradverkehrs und die Anbindung und Verknüpfung der vorhandenen touristischen Radrouten am Rand der Region zum Ziel hatten (siehe Homepage KAG <[http://www.werra-wartburgregion.de/projekte/?kat\\_wandern=1#prettyPhoto](http://www.werra-wartburgregion.de/projekte/?kat_wandern=1#prettyPhoto)>).

Nach wegebaulicher Aufwertung und Ausweisung der ersten regionalen Radroute (Werra-Suhlatal-Radweg) wurde jedoch deutlich, dass diese auch Bedeutung für den Alltagsradverkehr entwickelt. Es wurden in mehreren Gemeinden Bedarfe festgestellt, weitere Ortsteile an diese Radroute anzuschließen, um z.B. Schulkindern das gefahrlose Erreichen des Schulstandortes in der Nachbargemeinde zu ermöglichen oder den Anschluss mehrerer Ortsteile an den regionalen Arbeitsmarktschwerpunkt in Marksuhl.

Vor diesem Hintergrund entstand die Idee, die geplanten regionalen Routen so zu ergänzen und zu verknüpfen, dass alle Ortsteile der Region an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden. Begünstigend wirkt der Umstand, dass die geplanten regionalen Routen entlang der in den Flusstälern gelegenen Hauptsiedlungsachsen der Region verlaufen und daher bereits die Mehrzahl der Dörfer miteinander verbinden. Bei der Entwicklung dieser regionalen Hauptachsen wurde darauf geachtet, vorhandene Wege (Land- und Forstwirtschaftswege) und möglichst keine höherrangigen Straßen (Landes- oder Bundesstraßen) des motorisierten Verkehrs zu nutzen.

Bisher konnten zwei regionale Routen umgesetzt werden. Für die dritte regionale Route wurden Verlauf und Wegebaumaßnahmen abgeschlossen, es fehlt jedoch die Beschilderung. Darüber hinaus wurden durch die Befragung von Schlüsselpersonen Ergänzungsstrecken auf regionaler Ebene identifiziert und somit ein regionales Haupt- und Ergänzungsnetz für den Alltagsradverkehr als planerische Grundlage entwickelt (siehe Plan S.12).

Die Aufgabe besteht nun darin, dieses Netz aus Haupt- und Ergänzungsstrecken für den Alltagsradverkehr verfügbar zu machen und die vorhandenen Tendenzen zur stärkeren Nutzung des Fahrrads im Alltag hin zu einer fahrradfreundlichen Region auszubauen.

## 1.3. PROBLEME

Die Umsetzung erforderlicher Wegebaumaßnahmen erfolgte bisher in Kombination von ländlichem Wegebau und Forstwegebau. Einzelne Wegstrecken, die insbesondere für den Alltagsradverkehr von großer Bedeutung sind, können jedoch nicht über diese Umsetzungsstrategien finanziert werden, weil sie weder landwirtschaftlich noch forstwirtschaftlich genutzt werden. Z.B. ein straßenbegleitender Radweg zwischen Dippach und Dankmarshausen gesondert von der stark befahrenen Landesstraße L2117.

Die bisher vorhandenen Radrouten werden insbesondere von den Zielgruppen, Schüler, Freizeit-Radfahrern und Touristen genutzt. Die Einbeziehung der Zielgruppe Berufspendler gelingt nur in Teilbereichen, wo eine schnelle Radwegeanbindung an einen Arbeitsmarktschwerpunkt gegeben ist. Auch für Schüler, die in der Mehrheit Schulstandorte in Nachbarorten oder -gemeinden erreichen müssen, sind häufig keine radfreundlichen Verkehrsverbindungen vorhanden.

Der private PKW ist im ländlichen Raum aufgrund der zurückzulegenden Strecken im Alltag und der geringeren Dichte von ÖPNV- Angeboten (im Vergleich zu städtischen Siedlungsräumen) das kaum hinterfragte Beförderungs- und Transportmittel schlechthin. Ein Großteil des Verkehrsaufkommens ist dabei auf den Pendlerverkehr vom Wohn- zum Arbeitsort zurückzuführen. Dabei bietet die Pendlersituation in der Region und auch die Anbindung an den überregionalen ÖPNV durchaus die Möglichkeit zur stärkeren Nutzung des Fahrrads im Alltag, die jedoch aufgrund verschiedener Hemmnisse nur gering genutzt wird. Als Hemmnisse werden insbesondere genannt:

- unzureichender Wegeausbau (Grobschotter) ermöglicht keine schnelle Verbindung
- fehlende Abstellmöglichkeit für das Fahrrad am Zielort
- fehlende Mitnahmemöglichkeit im ÖPNV
- Steigungsverhältnisse auf einzelnen Teilstrecken

Mit rückläufigen Bevölkerungszahlen geht auch eine geringere Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr einher. Die geringe Nutzerdichte ist sowohl Problem als auch Chance, da die Fahrzeuge des ÖPNV hierdurch mehr Platz zur Mitnahme von Fahrrädern bieten. Um das derzeit bestehende Angebot an ÖPNV aufrecht zu erhalten ist jedoch zwingend die Erschließung neuer Nutzergruppen erforderlich.

## 2. ZIELE UND ZIELGRUPPEN

### 2.1. ZIELE

Primäres Ziel dieses Projektes ist die Förderung des Alltagsradverkehrs in der Werra-Wartburgregion durch die Realisierung eines regionalen Radwegenetzes. Der städtische Raum hat aufgrund unterschiedlicher Verkehrsproblematiken viel Aufmerksamkeit im Bereich Radverkehr bekommen. Doch gerade die Radverkehrsstrecken im ländlichen Raum besitzen viel Potenzial aufgrund der geringeren Verkehrsdichte an motorisierten Fahrzeugen und auch des an Bedeutung gewinnenden Gesundheits- und Erlebnisfaktors.

Durch die Ausweisung eines vom motorisierten Verkehr weitgehend getrennten Radwegenetzes soll der Alltagsradverkehr gestärkt und das Kraftfahrzeugaufkommen reduziert werden. Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens und des damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sind ökologische Ziele der Region, die bundesweite Ziele zum Klimaschutz unterstützen sollen.

Ein ausdrückliches Ziel ist auch die Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer, insbesondere für Kinder und Jugendliche. Dafür sollen die Radrouten in erster Linie nicht auf vielbefahrenen Straßen sondern auf land- oder fortwirtschaftlichen Wegen mit ihren üblicherweise geringeren Geschwindigkeiten und dem geringeren Fahrzeugaufkommen geführt werden.

Darüber hinaus soll die Erhöhung der Bekanntheit und Nutzung der vorhandenen Wegeinfrastruktur für eine höhere Wertschätzung und Akzeptanz des erforderlichen gemeindlichen Kostenaufwands für die langfristige Unterhaltung dieser Wegeinfrastruktur sorgen.

Nicht zuletzt soll mit dem regionalen Radwegenetz auch die touristische Entwicklung der Region gefördert werden. Die vorhandenen touristischen Radwege sollen an das regionale Wegenetz angebunden werden und somit die Erschließung touristischer Infrastrukturen und Attraktionen innerhalb der Region ermöglichen und letztendlich zur Wertschöpfung durch den Tourismus in der Region beitragen.

### 2.2. ZIELGRUPPEN

Die im Konzept angesprochenen Zielgruppen sind in erster Linie Bewohner, die täglich zu einem bestimmten Ziel innerhalb der Region pendeln. Dazu gehören Kinder und Jugendliche (Schulverkehr), Erwerbstätige (Arbeitsverkehr) sowie Personen, die die Radwege zur Erreichung von Freizeitzielen nutzen oder das Radfahren selbst als Freizeitaktivität betreiben (Freizeitverkehr). Eine weitere Zielgruppe stellen Touristen dar. Da die Werra-Wartburgregion als Tourismusregion jedoch nur eine untergeordnete Rolle spielt, soll die touristische Nutzung des Radwegenetzes als Synergieeffekt genutzt werden, jedoch keinen zusätzlichen Aufwand hinsichtlich Streckenführung und Ausstattung erzeugen.



Schüler und Jugendliche haben den Anspruch über möglichst kurze Routenführung Schulen oder Freizeiteinrichtungen zu erreichen. Eine Grundvoraussetzung ist dabei aus Sicht der Eltern die sichere Führung auf Radrouten abseits von hoch frequentierten Bundes- oder Landesstraßen. Zur Überwindung weiterer Distanzen (z.B. zum Gymnasium) oder als Schlechtwetter Variante sollte die Kombination mit dem ÖPNV möglich sein. Hierfür ist die Verfügbarkeit von Informationen zum Fahrplan und zur Fahrradmitnahme erforderlich. Auch sichere Abstellmöglichkeiten an Zielorten oder im Verbund mit dem ÖPNV sind Grundvoraussetzungen für die Nutzung des Fahrrads durch diese Zielgruppe.

In Bezug auf schnelle und direkte Wegeverbindungen ohne Unterbrechungen haben Erwerbstätige auf dem Weg zum Arbeitsplatz die gleichen Ansprüche wie Schüler. Für diese Zielgruppe ist darüber hinaus auch die Nutzung von Pedelecs bzw. Elektrofahrrädern und Ladestationen an den Zielorten und den Übergangs- und Unterstellmöglichkeiten von Bedeutung.

Zielgruppenspezifische Anforderungen sind somit:

- Kurze schnelle Routenführung, Vermeidung großer Höhenüberwindung
- Sichere Routenführung, möglichst Trennung vom motorisierten Verkehr
- Kombination mit ÖPNV einschl. Information zu Fahrplan und Fahrradmitnahme
- Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Berücksichtigung spezifischer Anforderungen von Pedelecs, Elektrofahrrädern (Sicherheit, Ladestationen)

### 3. MAßNAHMEN

#### A) Ausbau von Ergänzungsstrecken

Der Ausbau von Ergänzungsstrecken ist eine grundlegende Maßnahme zur Stärkung des Alltagsradverkehrs. Die direkte Routenführung und Erreichbarkeit der Dörfer und Zielorte ist Grundvoraussetzung für die Akzeptanz des Radwegenetzes als Alternative im Alltagsverkehr. Durch ein vergleichsweise dichtes Netz an Landwirtschafts- und Forstwegen ist diese direkte Routenführung weitgehend gegeben. Es gibt nur wenige Ergänzungsstrecken, die jedoch zur Vermeidung großer Höhenüberwindung, stark befahrener Landesstraßen oder längerer Umwege unbedingt erforderlich sind. Diese müssen als Radwege neu angelegt werden um oben genannte Ziele hinsichtlich schneller Verbindungen und Sicherheit zu erreichen. Maßnahmen des ländlichen Wegebaus oder Forstwegebaus können hierfür nicht genutzt werden und es ist eine Förderung als Radwegeprojekt erforderlich. Dies betrifft folgende Abschnitte (siehe Abb. 4 Alltagsradwegenetz sowie Anlagen: Lageplan\_01 bis Lageplan\_06 und Beschreibung\_01, Beschreibung\_01a):

- 01, Berka – Dippach
- 03, Burkhardtroda-Ettenhausen
- 04, Dippach-Dankmarshausen
- 05, Gerstungen-Berka
- 06, Gerstungen - Neustädt

#### B) Qualitativer Ausbau der regionalen Routen auf einzelnen Abschnitten

Der Anspruch sich mit dem Fahrrad in angemessener Zeit zu einem Zielort zu bewegen, erfordert eine entsprechende Qualität der Radwegeinfrastruktur. Hierfür wird neben einer möglichst direkten Verbindung auch eine gute Oberflächenbeschaffenheiten vorausgesetzt. Die Region hat sich als Standard für ihr Radwegenetz min. 3m



breite Wege mit belastbarer Tragschicht und Feinschotter als Deckschicht gegeben. Auf einzelnen Streckenabschnitten ist aufgrund besonderer Steigungsverhältnisse oder verstärktem Auftreten von Oberflächenwasser diese Ausführung jedoch nicht ausreichend. Hier sind Asphaltdeckungen erforderlich, um unabhängig von jahreszeitlichen Beeinträchtigungen die Routen in angemessener Geschwindigkeit nutzen zu können. Betroffen sind folgende Abschnitte (siehe Abb. 4 Mehr Alltagsradverkehr sowie Anlagen: Lageplan\_07 bis Lageplan\_11 und Beschreibung\_01):

- 07, Immelborn
- 08, Lindigsmühle
- 09, Lindigsmühle – Wünschensuhl
- 10, Marksuhl-Burkhardtroda
- 11, Möhra - Etterwinden

### C) Unterstellmöglichkeiten an den Zielorten, Übergangspunkten zum ÖPNV, Arbeitsmarktschwerpunkten

In direkter Verbindung zum allgemeinen Ausbau des Radwegenetzes steht die Erweiterung infrastruktureller Ausstattungen. In der Konzeptregion fehlt es an grundlegenden Fahrrad-Infrastrukturen, wie Radstellplätzen, Unterstellmöglichkeiten oder Bike + Ride – Anlagen. Für den Aufbau einer Radregion sind diese Ausstattungen ebenso elementar wie die Radwege. Nur wenn an Knotenpunkten oder Zielorten auch entsprechend sichere Unter- und Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, können die Nutzer das Angebot umfangreich ausschöpfen. Daher sollen in dieser Maßnahme überdachte und sichere Fahrradstellplätze an den jeweiligen Zielorten (Schulen, Arbeitszentren) und Übergangsmöglichkeiten zum ÖPNV errichtet werden. Die Maßnahmen an Schulen und Übergangspunkten zum ÖPNV werden im Rahmen der beantragten Förderung durch die Gemeinden umgesetzt. Die Maßnahmen an Gewerbestandorten werden durch die ansässigen Firmen ohne Inanspruchnahme von Förderung umgesetzt und sind nicht Gegenstand des vorliegenden Fördermittelantrags.

Fahrradabstellanlagen sind an folgenden Standorten vorgesehen (siehe Abb. 4 Alltagsradwegenetz sowie Anlagen: Beschreibung\_02 bis Beschreibung\_03 und Standort\_01 bis Standort\_14):

#### Abstellanlagen an Schulen

Bezeichnung	Standort	Stellplätze
Standort 01	Grundschule Berka-Werra	10
Standort 02	Grundschule Gumpelstadt	10
Standort 03	Grundschule Barchfeld	10
Standort 04	RS Marksuhl	30
Standort 05	RS Berka-Werra	30
Standort 06	RS Bad Salzungen "Erste Schule"	30
Standort 07	RS Bad Salzungen "Werratal"	30
Standort 08	Gymnasium Gerstungen	30
<b>Summe</b>		<b>180</b>

### Abstellanlagen an ÖPNV – Übergangspunkten

Nr.	Standort	Stellplätze
Standort 09	Gerstungen Bahnhof	10
Standort 10	Berka/Werra Mitte	10
Standort 11	Kieselbach Wendeschleife	10
Standort 12	Ettenhausen a.d.S. Bahnhof	10
Standort 13	Marksuhl Bahnhof	10
Standort 14	Wolfsburg-Unkeroda Bahnhof	10
<b>Summe</b>		<b>60</b>

### **D) Ladestationen – Einführung von Elektromobilität mit dem Fahrrad**

Eine zunehmend genutzte Alternative zum PKW sind Elektrofahräder. Insbesondere in Regionen in denen das Radfahren durch die Überwindung von Höhenunterschieden erschwert wird, bieten Elektrofahräder die Möglichkeit diesem Hindernis zu begegnen. Auch für den Arbeitsverkehr sind der geringere Kraftaufwand und eine allgemein höhere Durchschnittsgeschwindigkeit motivierende Argumente zur Nutzung von Elektrofahrädern. Zudem ermöglichen sie auch älteren und gesundheitlich beeinträchtigte Personen, das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag zu nutzen. Bisher wurde dieses Thema in der Werra-Wartburgregion jedoch kaum berücksichtigt und Ladestationen bzw. -boxen für E-Fahräder sind nur ausnahmsweise oder im Zusammenhang mit touristischen Angeboten vorhanden. Um möglichst breiten Bevölkerungsschichten die Nutzung des Fahrrads zu ermöglichen, sollen Ladestationen bzw. -boxen perspektivisch an den ÖPNV-Übergangsmöglichkeiten und in den Arbeitsplatzzentren in Verbindung zu den Abstellmöglichkeiten errichtet werden. Die Ausstattung der Knotenpunkte soll neben der Erleichterung der Fahrradnutzung auch auf den längeren Distanzen des ländlichen Raums auch das Bewusstsein für Elektromobilität insgesamt stärken. Mit dem Vorliegenden Projektantrag soll eine Pilotanlage im öffentlichen Raum am Bahnhof Gerstungen umgesetzt werden. Der Betrieb der Anlage, bestehend aus 6 verschließbaren Abstellboxen mit integrierten Ladeanschlüssen, erfolgt durch die Gemeinde Gerstungen. Die Nutzung der Boxen wird über ein Pfandsystem kostenlos angeboten.

Die Umsetzung der Anlage erfolgt am Standort 09, Gerstungen Bahnhof (siehe Abb. 4 Alltagsradwegenetz sowie Anlagen: Beschreibung\_04 und Standort\_09)

### **E) Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen**

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn ist regional nicht durchgängig möglich. In Bussen ist die Mitnahme mitunter nicht ganztägig möglich und auch Regionalbahnen bieten nicht immer die Möglichkeit zur Mitnahme der Fahrräder. Es ist auch schwierig Informationen darüber zu erhalten, ob und zu welchen Zeiten eine Mitnahme des Fahrrads möglich ist. Ziel der Maßnahme ist es, die Mitnahme von Fahrrädern im Busverkehr auszubauen. Es sollen hierfür Informationen in eine regional bereits verfügbare Fahrrad-App eingespeist werden (siehe Abs.F), in einer Pilotphase Fahrradträger auf der regionalen Buslinie Bad Salzungen – Gerstungen angeboten und gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen Wartburgmobil Handling-Modelle erprobt werden, die eine Mehrbelastung des Fahrpersonals vermeiden. Hierzu sollen Haltestellenmarkierungen an Haltestellen eingeführt werden, an denen die Standzeit der Busse zusätzliche Dienstleistungen (Hilfe bei der Befestigung des Fahrrads am Träger) durch das Fahrpersonal ermöglicht. In der Pilotphase sollen die Fahrradträger vor allem für den Freizeitverkehr eingesetzt werden. Nach Auswertung der Erfahrungen ist die Ausweitung des Angebots geplant. Die Möglichkeit zur unkomplizierten Mitnahme von Fahrrädern soll zum einen die Fahrradnutzung auch bei langen Wegstrecken ermöglichen und darüber hinaus zusätzliche Nutzergruppe zur Steigerung der ÖPNV-Nachfrage gewinnen.

Folgende Maßnahmen sind Bestandteil des Fördermittelantrags:

- Markierung von Haltestellen mit Fahrradmitnahme (Fahrradlogo als zusätzliches Schild an relevanten Bushaltestellen)
- Anschaffung von 2 Fahrradträgern für den Busverkehr

#### **F) Fahrrad-App für die Region**

Die ursprünglich vorgesehene Entwicklung einer Fahrrad-App wurde durch neue Erkenntnisse hinsichtlich der Nutzung bereits vorhandener Apps wieder verworfen. Die VMT-App, die in der Region zur Verfügung steht, wurde aufgrund fehlender Informationsmöglichkeiten zur Fahrradmitnahme als nicht geeignet für die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV angesehen. In der Region wird jedoch eine andere App für den ÖPNV viel stärker genutzt (Öffi-App: [https://offi.schildbach.de/download\\_de.html](https://offi.schildbach.de/download_de.html)), die Möglichkeiten zur Integration von Informationen zur Fahrradmitnahme anbietet. Entsprechende Informationen sollen durch das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil bereitgestellt und in die App integriert werden.

#### **G) Öffentlichkeitsarbeit (Aktionstag an Schulen mit ADFC und Verkehrspolizei, Sattelhauben, jährliches Radevent)**

Das Thema Radfahren als Mittel der Alltagsmobilität besitzt bisher einen geringen Stellenwert im ländlichen Raum. Vor allem die fehlende Radinfrastruktur ist hierbei ein Hindernis, aber auch die Dominanz des Autos als sowieso vorhandener und oft notwendiger Ersatz öffentlicher Angebote. Durch zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit soll auf das Radfahren im Alltag und seine Vorteile aufmerksam gemacht werden. Radfahren für die Radregion soll mit Ausbau und Erhalt von Infrastrukturen, ökologischem Handeln, Gesundheit und gemeinschaftlicher Aktivität in Verbindung gebracht werden. Hierfür sind zum Beispiel Aktionstage an Schulen in Zusammenarbeit mit dem ADFC und der Verkehrspolizei sowie eine Sattelhauben-Kampagne und die Weiterführung des 2017 begonnenen jährlichen Radevents als Aktionstag für den Alltagsradverkehr vorgesehen. Zur Vermittlung von Informationen über neue bzw. vorhandene Infrastrukturen und Angebote zum Alltagsradverkehr sollen Informationsmaterialien erstellt werden, die im Rahmen der Aktionstage genutzt und verteilt werden.

Folgende Maßnahmen sind Bestandteil des vorliegenden Fördermittelantrags:

- Durchführung je eines regionalen Aktionstags des Radverkehrs in den Jahren 2021 und 2022 (Kosten s. Anlage Vergleichsangebot\_08)
- Erstellung von Infomaterial für Schulen (Kosten s. Anlage Vergleichsangebot\_05)
- Erstellung von Infomaterial für Bürger / Pendler (Kosten s. Anlage Vergleichsangebot\_05)
- Herstellung von Sattelhauben mit weiterführenden Infoangeboten über die Homepage der KAG (s. Anlage Vergleichsangebot\_01 bis Vergleichsangebot\_03)

#### **Aufwertung der Lebensqualität**

Die zu erwartenden positiven Aspekte sind vielfältig und wurden im Rahmen der angebotenen Lösungsansätze für die benannten Probleme bereits dargestellt. Zusammenfassend sind die folgenden wesentlichen Aspekte hervorzuheben, die in hohem Maße die Motivation der beteiligten Akteure spiegeln und ihren Erwartungen entsprechen.

- Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Schüler- und Freizeitradverkehr sowie weniger Fahrzeiten für Elterntaxis
- Mehr Möglichkeiten, Sport und Gesundheit durch Radfahren in den Alltag einzubinden



- Verbesserung der Möglichkeiten für naturnahen Sport- und Freizeitgestaltung sowie Naherholung
- Stärkung von Naturerlebnis und Sicherheitsempfinden durch Trennung von Radwegen und Straße

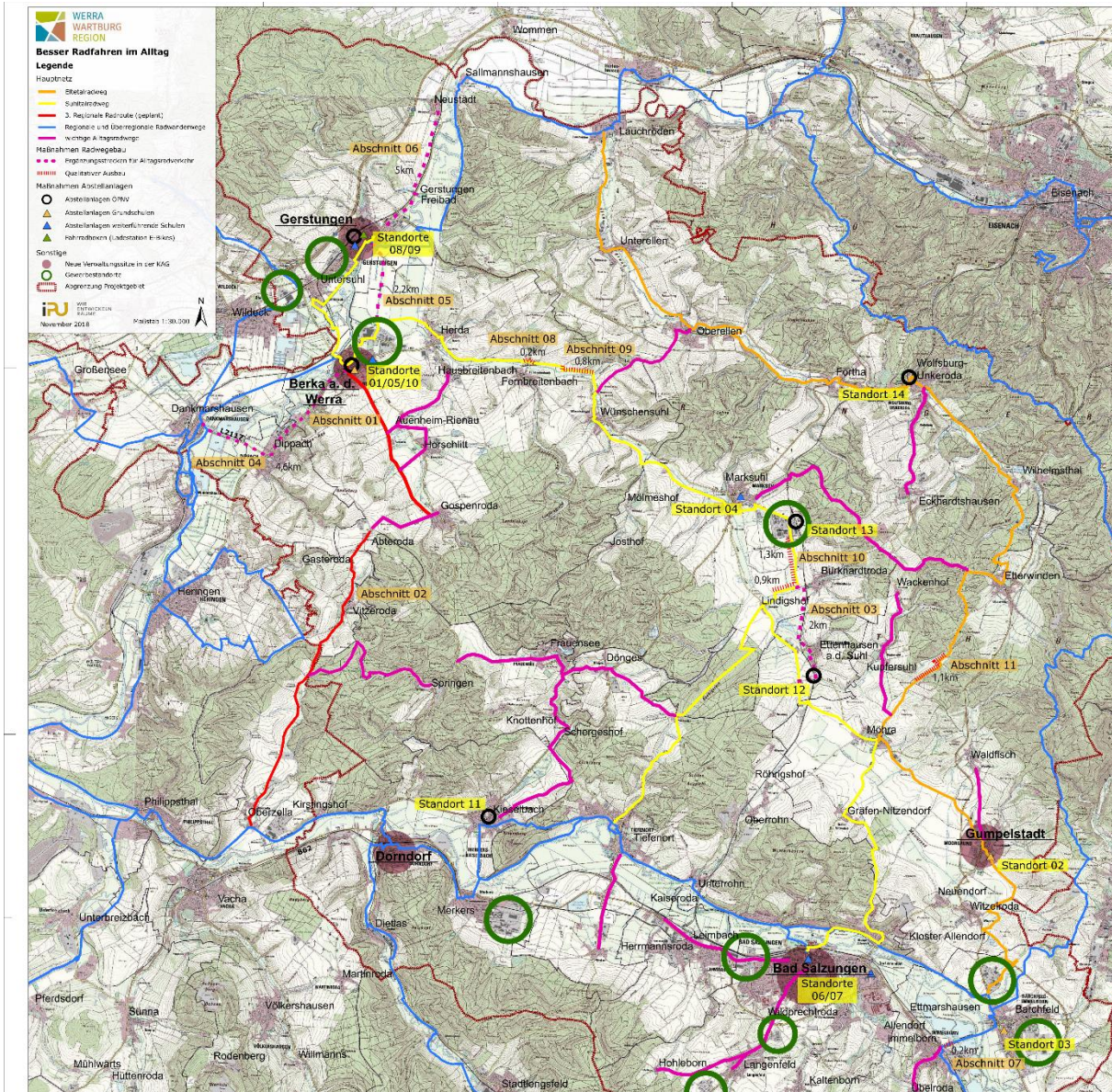


Abbildung 4: Alltags-Radwegenetz der Werra-Wartburgregion (s. Anlage\_05)



## 4. MODELLHAFTIGKEIT

Das Projekt mehr Alltagsradverkehr für die Werra-Wartburgregion ist vor allem modellhaft durch seine Umsetzung im ländlichen Raum. In städtischen Räumen gibt es bereits Erfahrungen mit der Ausweisung von flächendeckenden Radwegenetzen, mit der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV und auch dem Aufbau von Rad-Elektromobilität. Der ländliche Raum ist in dieser Hinsicht weitgehend frei von Erfahrungen, da die geringere Nutzerdichte auf Radwegen und in ÖPNV-Netzen, mitunter auch das Fehlen progressiver Milieus, die Entwicklung von Infrastrukturen für den Alltagsradverkehr und diesbezügliche Öffentlichkeitsarbeit als wenig effizient erscheinen lassen. Die vorhandenen Potenziale der Fahrradnutzung für den Alltagsverkehr werden im ländlichen Raum bisher kaum adressiert. Unsere Erfahrungen aus der Ausweisung der regionalen Radrouten zeigen jedoch, dass dieses Potenzial unterschätzt wird. Es kommt jetzt darauf an, Hinderungsgründe zu minimieren und mit den positiven Ansätzen und Infrastrukturmaßnahmen in die Öffentlichkeit zu gehen. Die Hinderungsgründe sind im ländlichen Raum durchaus abweichend von städtischen Situationen. Das Radwegenetz entkoppelt vom Straßennetz spielt für das Sicherheitsempfinden eine wesentliche Rolle. Auch Mitnahmemöglichkeit im ÖPNV oder sichere Abstellmöglichkeiten an Knotenpunkten haben aufgrund der längeren Strecken, die im ländlichen Raum zu überwinden sind, eine deutlich höhere Bedeutung. Hier gilt es Beispiele für den ländlichen Raum zu entwickeln, die auf spezifische Problemlagen des ländlichen Raums reagieren. Z.B. die Koppelung von Schüler- und Berufsverkehr, die aufgrund der Beförderungspflicht von Schülern im ländlichen Raum die Fahrradmitnahme im Schülerverkehr ausschließt. Die Nutzung von technischen Lösungen wie Fahrradanhängern wird im Wartburgkreis bisher nur für touristische Routen angeboten und ist in Stoßzeiten des Berufsverkehrs umstritten, hier sollen in der Werra-Wartburgregion Modellösungen für den Wartburgkreis entwickelt werden.

Zur Implementierung von E-Mobilität für den Radverkehr im ländlichen Raum gibt es bereits Erfahrungen aus anderen Modellprojekten wie dem E=MobilxUM - Aufbau einer (E-)Mobilitätsstruktur Fahrrad für den peripheren ländlichen Raum im Landkreis Uckermark. Neu ist in der Werra-Wartburgregion, dass mit einem Bündel von Maßnahmen sowohl das Wegenetz, die Verknüpfung zum ÖPNV und E-Mobilität verbessert werden, um Hinderungsgründe für verschiedene Zielgruppen auszuräumen, Synergien zwischen Nutzergruppen zu erzeugen (z.B. Eltern und Schüler) und mit zielgruppenspezifischer Öffentlichkeitsarbeit den Aufbruch zur Fahrradregion zu starten. Dieser gemeinsame Aufbruch wird getragen durch die Kooperation der 10 beteiligten Gemeinden in der KAG Werra-Wartburgregion sowie mit der Verkehrsplanung des Landkreises und dem Verkehrsunternehmen Wartburgmobil. An der Maßnahmenumsetzung (Abstellmöglichkeiten und Öffentlichkeitsarbeit) werden darüber hinaus Schulen und Unternehmen der Region beteiligt.

Darüber hinaus dient die Umsetzung des Radverkehrskonzepts der Stärkung der überregionalen Zusammenarbeit. Aktuell gibt es eine Kooperation mit den Landkreisen Schmalkalden – Meiningen, Hildburghausen und Sonneberg in Bezug auf die Fortsetzung der regionalen Radroute (Werra-Eltetal-Radweg) bis nach Sonneberg.

## 5. TREIBHAUSGASMINDERUNG UND MONITORING

### 5.1. TREIBHAUSGASMINDERUNG

Personenkraftfahrzeuge sind das meistgenutzte Verkehrsmittel im ländlichen Raum, obwohl 78% der Haushalte mindestens ein Fahrrad besitzen und das Fahrrad dementsprechend als Verkehrsmittel zur Verfügung stünde (BMVI 2018: 11). Durch die Schaffung neuer Radwegeverbindungen mit Anbindung an ÖPNV – Übergangsstellen, Rad-Mitnahmemöglichkeiten in Bussen sowie Abstellanlagen an Schulen werden die Grundvoraussetzungen für eine Stärkung des Radverkehrs im intermodalen Alltagsverkehr geschaffen. Im Ergebnis wird von einem Anstieg des Alltagsradverkehrs im Modalsplit von 6% ausgegangen (siehe Anlage\_02).

Für die Berechnung von Treibhausgas-Einsparungen wurde in der ausführlichen Berechnung im Anhang nach drei Zielgruppen differenziert: Berufsverkehr, Schülerverkehr und Freizeitverkehr. Grundlage der Berechnungen waren frei zugängliche Daten der KAG-Gemeinden, Daten des Thüringer Landesamtes für Statistik sowie Vorgaben des Förderauftrages zum Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“. Fehlende Werte oder Indikatoren wurden durch vergleichbare Studien und Modellrechnungen ergänzt. Eine ausführliche Darstellung der Wirkungsketten und Rechenschritte ist den Anlagen zu entnehmen (s. Anlage\_02).

Im Ergebnis der Berechnung ist festzustellen, dass sich durch die zu erwartende Verkehrsverlagerung von motorisierten Verkehrsmitteln auf das Fahrrad erhebliche Reduzierungen der Treibhausgasemissionen ergeben. Pro Zielgruppe ist von einer Reduzierung in folgender Höhe auszugehen:

- Berufsverkehr 784,6 t/a
- Schülerverkehr 89,8 t/a
- Freizeitverkehr 204,5 t/a

Insgesamt ist durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen also von folgender Reduzierung auszugehen.

**Reduzierung THG-Ausstoß**

**1.079 t/a**

## 5.2. MONITORING

Das Monitoring ist in zwei Phasen eingeteilt und wird durch die beteiligten Kommunen der KAG umgesetzt. Es soll eine Erhebung von Grundlagendaten vor der Umsetzungsphase sowie ex-post Untersuchungen im Rhythmus von 2 Jahre nach der Fertigstellung des Radwegenetzes erfolgen. In der ersten Phase werden quantitative und qualitative Indikatoren zur Bewertung des Ausgangszustands erhoben. In der 2. Phase erfolgt eine regelmäßige Erhebung von Vergleichswerten, um die Veränderung der Situation durch die Umsetzung der Maßnahmen bewerten zu können. Folgende Kriterien und Indikatoren werden erhoben:

Kriterium	Indikatoren
Verbesserung der Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits- und Schulstandorten der Region mit dem Fahrrad	Anzahl der reinen Radwege in km
Verbesserung der begleitenden Nutzungsbedingungen für den Radverkehr in der Region	Anzahl der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, an Schulen und an Gewerbestandorten
Erhöhung der kombinierten Nutzung von Fahrrad und ÖPNV	Anzahl abgestellter Fahrräder an Übergangspunkten zum ÖPNV Anzahl der Fahrradmitnahmen in Fahrzeugen des ÖPNV
Nutzungsdichte des Radverkehrsnetzes der KAG	Anzahl der Radfahrer auf ausgewiesenen KAG Radwegen an drei repräsentativen Stichtagen pro Jahr
Verbesserung der Fahrradnutzung im Schülerverkehr	Anzahl der abgestellten Fahrräder an Abstellanlagen auf Schulhöfen

Die Ist-Situation (ex-ante) kennzeichnet den Stand bevor die Maßnahmen im Projekt Alltagsradverkehr umgesetzt werden und hält die Erwartungen an das Projekt fest. Zudem sollen während der Umsetzung bereits verschiedene Meilensteine bewertet und so der weitere Projektverlauf angepasst werden.

Die ex-post Erhebungen soll alle zwei Jahre durchgeführt werden. Hierzu werden:

- Qualitative und quantitative Erhebung des Infrastrukturzustandes
- automatisierte Verkehrszählungen auf den Radwegen der KAG
- Zählung der abgestellten Fahrräder an Abstellanlagen an ausgewählten Zielorten
- Zählung der Fahrradmitnahmen in Fahrzeugen des ÖPNV durchgeführt.

Auf der Homepage der KAG Werra-Wartburgregion sollen die Ergebnisse der Erhebung veröffentlicht sowie zur Öffentlichkeitsarbeit durch die lokale Presse verwendet werden.

In der Gesamtheit sollen durch ex-ante und ex-post Betrachtungen Aussagen darüber ermöglicht werden, wie die neu geschaffenen Infrastrukturen genutzt werden. Damit lassen sich konkrete Aussagen zur Erfolgsmessung treffen und Handlungsbedarfe ableiten.

## 6. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Informationsplattform für Neuigkeiten der Radverkehrsregion ist die KAG Werra-Wartburgregion mit ihrer Homepage und Facebook-Seite sowie ihren regionalen Veranstaltungen (Regionalkonferenz) und Events (jährliches Rad-Event) mit der dazugehörigen Pressearbeit. Über diese Kanäle wird das Thema Radverkehr bereits jetzt fortlaufend öffentlich wahrnehmbar diskutiert. Auch Beginn und Abschluss baulicher Maßnahmen sowie damit verbundene Einweihungen werden öffentlichkeitswirksam und medial zelebriert und fortlaufend als Anlass zur Kommunikation der Ziele und Inhalte der Radregion genutzt.

Das jährliche Rad-Event der KAG richtet sich in erster Linie an die Bürger der Region. Es soll jedes Jahr eine andere Route der Region, die in der Regel in Verbindung mit einer Neuausweisung, Einweihung oder Instandsetzung steht thematisieren. Im Rahmen des Events soll es geführte Touren zu einem Startpunkt und eine gemeinsame Fahrt auf einer Route der Region sowie ein Fest und Informationsmöglichkeiten für alle Teilnehmer am Zielort geben. Bei der Tourenplanung werden u.a. lokale Vereine, Service-Anbieter, der ADFC Wartburgkreis und die ÖPNV-Anbieter miteinbezogen. Das Rad-Netzwerk der Region, das Grundlage der Organisation ist wird beständig ausgebaut.

Im Rahmen des jährlichen Rad-Events soll im laufenden Jahr ein Logo mit Wortmarke entwickelt werden, das sowohl das Rad-Event als auch die Rad-Region repräsentieren soll. Über das Logo sollen die verschiedenen Maßnahmen für das Radfahren in der Region wiedererkennbar mit der Radregion und der KAG verknüpft werden, die zentral für Kooperation, die Vermittlung von Information und als Ansprechpartner in der Region zur Verfügung steht. Zur Bekanntheit der Marke, der Radregion und des Informationsportals der KAG soll eine Sattelhäubenaktion beitragen, die das Logo und die Adresse für digitale Information bewirbt.

Direkte Informationsvermittlung soll durch Aktionstage in Schulen der beteiligten Gemeinden erfolgen. In Zusammenarbeit mit dem ADFC und der Verkehrspolizei sollen die Schüler für das Radfahren im Alltag sensibilisiert werden. Die KAG wird die Inhalte, die im Rahmen der Verkehrserziehung geboten werden, durch Informationen zum regionalen Radwegenetz und zu sicheren Radwegen zur Schule ergänzen und sich damit an Lehrer, Schüler und Eltern wenden.

### Beteiligte Akteure

- KAG Werra-Wartburgregion
- Bürger
- Verkehrsunternehmen Wartburgmobil
- Interessengemeinschaften (ADFC, Vereine)
- Schulen

- lokale Medien
- Fahrrad-Geschäfte
- ADFC Kreisverband Wartburgkreis
- Stadt Bad Salzungen – Tourismus
- Werratal Touristik e.V.
- Wartburgkreis

## ANHANG

In den Anlagen Bestätigung\_01 bis Bestätigung\_20 sind alle Nachweise für die Flurstücke der Gemeinden, Bestätigungen, dass keine anderweitigen Fördermittel beantragt wurden sowie die Bestätigungen zur finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen aufgeführt. Anlage\_04 beinhaltet die Nachweise für Drittmittel seitens des Wartburgkreises. Des Weiteren ist die gesamte Darstellung aller Kosten der Anlage\_01 zu entnehmen.

## ANTRAGSTELLER

### Die Gemeinde Moorgrund im Auftrag der KAG Werra-Wartburgregion

Die KAG Werra-Wartburgregion besteht aus 10 Gemeinden, die sich 2007 zur einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, um gemeinsam regionsübergreifende Themen zu entwickeln. Seit 2010 erfolgt das auf der Grundlage eines gemeinsam aufgestellten integrierten ländlichen Entwicklungskonzepts. Die Entwicklung eines regionalen Wegenetzes und regionsübergreifender Radrouten ist seither ein kontinuierlich verfolgtes Ziel.

Sitz der KAG ist die Gemeinde Gerstungen, Ansprechpartnerin ist die Bürgermeisterin Gerstungen und die Koordinatorin der KAG: Sylvia Hartung.

**Antragsteller** für das Projekt „Mehr Alltagsradverkehr in der Werra-Wartburgregion“ ist die Gemeinde Moorgrund. Ansprechpartner ist der Bürgermeister der Gemeinde Moorgrund, Hannes Knott.

Folgende Mitgliedsgemeinden der KAG sind am Projekt beteiligt:

- Bad Salzungen
- Barchfeld-Immelborn
- Berka/Werra
- Dankmarshausen
- Dippach
- Gerstungen
- Krayenberggemeinde
- Moorgrund

Die beteiligten Gemeinden schließen zur Umsetzung der Maßnahmen eine **Vereinbarung** mit der:

- Der Antragsteller (Gemeinde Moorgrund) rechtsverbindlich die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen, die Antragstellung und die Abrechnung der Fördermittel übernimmt,
- Die beteiligten Gemeinden die Umsetzung der Maßnahmen auf ihren Grundstücken genehmigen,



- Die beteiligten Gemeinden das Eigentum und die Unterhaltung der entstandenen Infrastrukturen dauerhaft übernehmen,
- Die beteiligten Gemeinden rechtsverbindlich die Zahlung der Eigenmittel im Fall der Förderung zusichern

Die Vereinbarung liegt den beteiligten Gemeinden vor. Aufgrund noch ausstehender Gemeinderatsbeschlüsse konnte die Vereinbarung jedoch noch nicht von allen Beteiligten unterzeichnet werden. Gemäß der getroffenen Absprache im Rahmen der Informationsveranstaltung am 21.9.18 in Berlin, wird die noch ausstehende Vereinbarung kurzfristig nachgereicht.

Die KAG hat zur Unterstützung ihrer Projektentwicklungen und Umsetzung ihrer Infrastrukturprojekte 2016 das Planungsbüro IPU mit einem Umsetzungsmanagement beauftragt, das bis 2020 fortgesetzt wird.

## PROJEKTPARTNER

### **Amt für Kreisentwicklung, ÖPNV, GIS des Wartburgkreises**

Das Amt unterstützt die KAG in der konzeptionellen Planung des Radverkehrskonzepts und wirkt koordinierend in der Kooperation mit den Anbietern des ÖPNV und den Schulen. Ansprechpartner ist die Sachbereichsverantwortliche Frau Dr. Ruff.

### **Verkehrsunternehmen Wartburgmobil gkAÖR**

Die Verkehrsgesellschaft ist Projektpartner für die Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV. Ansprechpartner sind die Geschäftsführer Reinhard Schieck und James R. Dürrschmid.

### **ADFC**

Der ADFC ist Projektpartner der KAG für verschiedene Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sowie für die Durchführung des jährlichen Rad-Events. Er bietet geführte Touren zu verschiedenen Anlässen in der Region an, insbesondere auch im Rahmen des Rad-Events der KAG. Ansprechpartner für den ADFC Wartburgkreis ist Christoph Meiners