

Stadt Köthen (Anhalt)

Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) – Klimaschutz durch Radverkehr

Projektskizze der Stadt Köthen (Anhalt) für das Maßnahmenbündel

„Energieroute Köthen“

Einreichungsdatum: 30.10.2020

Ansprechpartner:

Stadt Köthen (Anhalt)

Abteilung Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

Jan Dornbusch (Abteilungsleiter)

Telefon 0 34 96 425 439

Fax 0 34 96 425 64 39

E-Mail j.dornbusch@koethen-stadt.de

Postanschrift:

Besucheranschrift:

Marktstraße 1-3

Wallstraße 1-5

06366 Köthen (Anhalt)

06366 Köthen (Anhalt)

Inhaltsverzeichnis

1.	Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf.....	1
1.1.	Projektgebiet: Größe, Bevölkerung, Topographie	1
1.2.	Ausgangslage: Zustandsbeschreibung und Problemstellung	2
1.3.	Maßnahmenbündel für die Antragstellung	3
2.	Projektziele, Zielgruppen und Akteure	5
3.	Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken.....	6
4.	Regionale Modellhaftigkeit.....	7
5.	Treibhausgasminderung.....	9
5.1.	Teilrechnung 1: THG-Einsparung durch Stärkung Naherholungsangebot.....	9
5.2.	Teilrechnung 2: THG-Einsparung durch Stärkung des regionalen Fahrradnetzes.....	10
5.3.	Gesamtrechnung Treibhausgaseinsparung	11
6.	Monitoring.....	11
7.	Öffentlichkeitsarbeit	12
8.	Arbeits- und Meilensteinplanung.....	13
9.	Flächenverfügbarkeit	14
10.	Ausgabenübersicht.....	14
11.	Finanzierungsübersicht.....	15

1. PROJEKTGEBIET, AUSGANGSLAGE, FÖRDERBEDARF

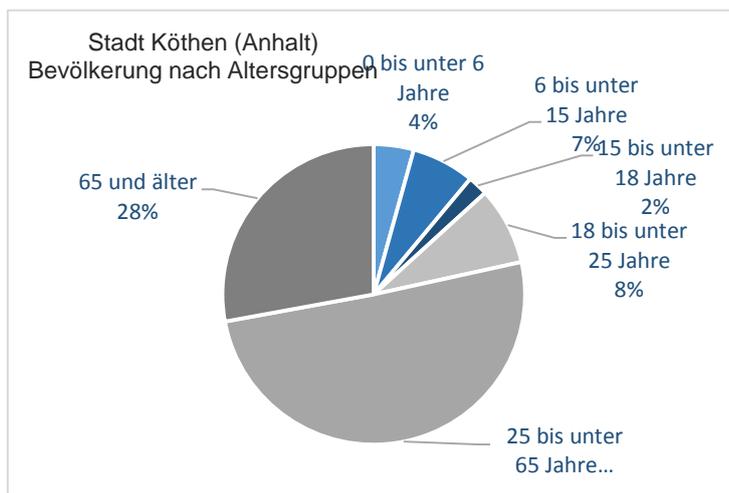
1.1. PROJEKTGEBIET: GRÖÖE, BEVÖLKERUNG, TOPOGRAPHIE

Die Stadt Köthen (Anhalt) ist Kreisstadt des Landkreises Anhalt-Bitterfeld und übernimmt laut Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt wichtige zentralörtliche Funktionen (Versorgungs- und Arbeitsplatzzentrum, wichtiger Wohnstandort, Standort für Bildung und Kultur).

Laut Landesentwicklungsplan ist Köthen Ziel- und Verknüpfungspunkt des Verkehrs. Zahlreiche regionale und überregionale Radrouten führen durch die Stadt. Hervorzuheben sind der Europaradweg R1 und die Radwegeanbindungen an den Elbe-Radweg, den Saaleradweg und die Welterbestätten in Dessau (Bauhaus Dessau und Dessau-Wörlitzer Gartenreich) und in der Lutherstadt Wittenberg.

Die Gesamtstadt Köthen besteht aus der Kernstadt Köthen und zehn Ortsteilen (vgl. Abbildung 1 in Anlage 1). Die Stadtstruktur Köthens ist geprägt von der historischen Altstadt und den die Altstadt umgebenden Wohngebieten, die in ihrer Entstehungsgeschichte von der Gründerzeit bis ins 21. Jahrhundert reichen. Köthen und seine Ortsteile liegen überwiegend zwischen etwa 75 und 90 m über NN in der „Köthener Ebene“. Die höchste Erhebung auf der Gemarkung Köthen ist die Pilsenhöhe auf 110 m über NN. Die Stadtstruktur der Kernstadt ist dank des erfolgreichen Stadtumbaus kompakt. Die Stadt Köthen ist bestrebt, diese kompakte Struktur zu erhalten.

Abbildung 1: Bevölkerung der Stadt Köthen (Anhalt) nach Altersgruppen



Köthen hat derzeit etwa 27.000 EinwohnerInnen (Stand 31.12.2019), davon leben etwa 2.500 in den Ortsteilen. Die Fläche beträgt 78,44 km² bei einer Ost-West-Ausdehnung von etwa 16 km und einer Nord-Süd-Ausdehnung von etwa 13 km.

Fast 90 % der EinwohnerInnen Köthens sind 18 Jahre und älter und damit volljährig. Nur etwa 13 % der Bevölkerung sind Kinder und Jugendliche. Der Anteil der Frauen überwiegt leicht und liegt bei 51 % (vgl. Abbildung 1).

Das Klima in der Region ist gemäßigt bis trocken. Der mittlere Jahresniederschlag in Köthen (Anhalt) liegt bei etwa 400 mm. Nur an durchschnittlich 55 Tagen im Jahr fällt Regen, Schneefall gab es im langjährigen Mittel nur an 26 Tagen im Jahr.

Mit diesen topographischen, klimatischen und städtebaulichen Voraussetzungen bietet Köthen mit seinem Umland beste Ausgangsbedingungen für die Nutzung des Fahrrads sowohl im Alltagsverkehr als auch für Freizeit- und touristische Routen.

Mittel- bis langfristiges Ziel ist es u.a., das Angebot an regionalen Routen, die im Verantwortungsbereich der Stadt Köthen liegen, auszubauen und den regionalen Freizeitradverkehr zu stärken.

Umstiegspotenziale in Köthen

Die Potenziale zur Erschließung weiterer NutzerInnen für den Radverkehr und das Umstiegspotenzial sind in Köthen als sehr hoch einzuschätzen. Die Potenziale ergeben sich z.B. aus

- den Studierenden, die ihre Hochschulstadt mit dem Rad kennenlernen können,
- den SchülerInnen aus dem Umland, die sichere Radwege benötigen, insbes. SchülerInnen des Ludwigsgymnasiums, die aus dem Umland kommen
- SchülerInnen, die mit dem Rad zur Schule fahren können, anstatt von ihren Eltern gebracht zu werden,

- den Kfz-NutzerInnen, die in der Freizeit vom Auto auf das Fahrrad umsteigen können,
- Berufstätigen, die den Arbeitsweg mit dem Rad statt mit dem Auto zurücklegen können,
- TouristInnen, die insgesamt dazu angeregt werden, im Urlaub bevorzugt das Rad und nicht das Kfz zu nehmen,
- UmsteigerInnen vom Auto auf das E-Bike/Pedelec.

Klimaschutz und Radverkehr

Die Stadt Köthen ist sich des Klimawandels bewusst und sieht den Klimaschutz als Aufgabe für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Stadtstruktur und einer nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung. Bereits im Jahr 2014 nahm die Stadt Köthen die Förderung für eine Einstiegsberatung im Bereich Klimaschutz in Anspruch. Daraus resultierte

- die Beauftragung des Konzepts „Beratungsleistungen für Kommunen, die am Anfang ihrer Klimaschutzaktivitäten stehen“ samt Maßnahmenkatalog. Am 15.10.2015 wurde der Endbericht vom Stadtrat gebilligt und der Maßnahmenkatalog wurde als zukünftige Handlungsgrundlage beschlossen.
- die Erstellung eines Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts (IKSK). Das IKSK samt Maßnahmenkatalog wurde am 28.06.2018 vom Stadtrat beschlossen.
- seit März 2020 die Einrichtung eines kommunalen Klimaschutzmanagements in der Stadtverwaltung.

Die Stadt Köthen sieht in einer Stärkung des Radverkehrs einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, was u.a. im Klimaschutzkonzept der Stadt von 2018 ausgeführt wird. So wird der Stärkung des Umweltverbundes und der Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes eine hohe Priorität beigemessen (Maßnahme E 02). Mit der Maßnahme M 02 wird empfohlen, im Rahmen des Klimaschutzmanagements die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2013 voranzutreiben. Hier ordnet sich die vorliegende Antragstellung „Klimaschutz durch Radverkehr“ ein.

1.2. AUSGANGSLAGE: ZUSTANDSBESCHREIBUNG UND PROBLEMSTELLUNG

Die Stadt Köthen ist seit vielen Jahren bestrebt, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Hierfür wurden sowohl konzeptionelle als auch planerische Grundlagen geschaffen:

In den Jahren 1998/1999 wurden vertiefte Untersuchungen zum Radverkehr durchgeführt. Diese wurden mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2006 und im Jahr 2013 mit dem „Radverkehrskonzept für die Stadt Köthen – Weiterentwicklung auf der Grundlage der ERA 2010“ fortgeschrieben. Im Ergebnis werden zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur vorgeschlagen. Das Radverkehrskonzept 2013 stellt somit derzeit die Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Köthen dar.

Insbesondere die baulichen Maßnahmen zum Neubau, Ausbau oder der Sanierung von Radwegen sind aufgrund der seit Jahren bestehenden Finanzschwäche der Stadt nur mit Fördermitteln möglich. So konnten seit Ende der 1990er Jahre z.B. im Rahmen der Stadterneuerung etliche innerstädtische Radwege angelegt werden. Diese wurden meistens als geteilter Fuß-/Radweg realisiert, wobei der Radweg mit roten Pflastersteinen farblich abgesetzt ist. Aufgrund ihrer Breite entsprechen sie heutigen Anforderungen nicht mehr, teilweise wurde die Benutzungspflicht aufgehoben. Dennoch stellen diese Wege ein wichtiges Gerüst für den innerstädtischen Radverkehr und auch für die radtouristischen Routen, die durch Köthen führen, dar, zumal die markanten roten Pflastersteinwege geblieben sind.

Defizite und Handlungsbedarf gibt es bei der Führung des Radverkehrs an vielbefahrenen Straßenabschnitten, bei der Anlage neuer Radwege, bei der separaten Führung von Radwegen abseits von Kfz-Straßen, bei der Oberflächenbeschaffenheit von Wegen und bei der Anbindung der Ortsteile. Ein weiteres Thema sind sichere Schulwege sowohl innerstädtisch als auch aus den Ortsteilen und dem nahen Umland, welches Einzugsgebiet für die GymnasiastInnen ist. Für solche Streckenabschnitte und Maßnahmen, die in der Baulast der Stadt Köthen liegen, ist die Stadt dringend auf Finanzhilfen angewiesen.

Die Stadt Köthen (Anhalt) kann den weiter erforderlichen Neubau von Radwegen aufgrund der prekären kommunalen Finanzsituation nicht aus dem Kommunalhaushalt stemmen. Für den kommunalen Straßenbau erhält der Landkreis Anhalt-Bitterfeld Finanzhilfen, die jedoch aufgrund des hohen Bedarfs im Flächenlandkreis nicht an die kreisangehörigen Kommunen weitergereicht werden. Einzig im Zusammenhang mit (geförderten) Straßenbaumaßnahmen anderer Baulastträger können Radwege realisiert werden, da hier die Kosten durch Land oder Bund übernommen werden. Auch bei der Errichtung von sicheren Abstellanlagen für Fahrräder ist die Stadt Köthen auf Finanzhilfen angewiesen.

Im Ergebnis dieser Ausgangssituation gehen der Ausbau, die Anpassung und Erneuerung der Radinfrastruktur in Köthen sehr langsam voran und können häufig nur punktuell erfolgen.

Dies bedeutet z.B., dass

- an vielbefahrenen Straßen ein großes Gefahrenpotenzial für RadfahrerInnen besteht,

- Radwege im Nichts enden,
- es (gefährliche) Lücken im Radwegenetz gibt,
- Radwegführungen außerhalb der Innenstadt über unbefestigte Straßen führen,
- bei mancher Streckenführung Umwege zulasten des Radverkehrs in Kauf genommen werden,
- der Radverkehr in Kreuzungsbereichen häufig eine untergeordnete Rolle einnimmt,
- RadfahrerInnen und FußgängerInnen häufig Wege teilen müssen,
- die Mehrzahl der Fahrradabstellanlagen nicht zeitgemäß ist,
- der Radverkehr von anderen VerkehrsteilnehmerInnen insgesamt als untergeordnet wahrgenommen wird,
- durch parkende Autos eine Gefährdungssituation für RadfahrerInnen besteht.

Um hier insgesamt Verbesserungen zu erreichen, die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenbild zu stärken und damit eine größere Attraktivität zu erreichen, ist die **Umsetzung eines Maßnahmenbündels** erforderlich und Entwicklungsziel der Stadt Köthen (Anhalt). Hierzu wird auch der Austausch mit anderen Kommunen gesucht. So beschloss der Stadtrat der Stadt Köthen am 07.11.2019 der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt“ (AGFK) beizutreten. Von der Zusammenarbeit erhofft man sich wichtige Impulse für die Verbesserung des Alltags- und touristischen Radverkehrs. Die A

Allgemeiner Handlungsbedarf

Die Radverkehrsinfrastruktur in Köthen kann teilweise als gut bewertet werden. Dies trifft auf Streckenabschnitte zu, die in den vergangenen Jahren gebaut wurden.

In vielen Bereichen gibt es jedoch großen Handlungsbedarf. Hierzu zählen z.B.

- Wegführungen und Ausschilderungen,
- Ertüchtigung der bestehenden Radinfrastruktur durch den Ausbau notwendiger Radwege und den Ausbau von Wegen, über die regionale und überregionale Radrouten führen,
- die Entschärfung von Gefahrenstellen,
- die Schaffung von sicheren Schulwegen auch für den Radverkehr, sowohl innerstädtisch als auch aus den Ortsteilen und dem nahen Umland
- die Einrichtung von mehr, zeitgemäßen und sicheren Fahrradabstellanlagen,
- die Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für E-Bikes und Pedelecs
- die Stärkung des Service-Angebots vor Ort
- die Stärkung des Radverkehrs durch die Vorbildfunktion der Verwaltung
- die Verstärkung von Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr als Klimaschutzmaßnahme.

Notwendig sind auch die Aktualisierung des Radverkehrskonzepts einschließlich der Erhebung und Analyse von NutzerInnenzahlen sowie ein laufendes Monitoring zur Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen. Diese Maßnahmen sollen in den nächsten Jahren nach und nach angegangen werden. Die Aktualisierung des Verkehrs- und Radverkehrskonzepts für die Stadt Köthen einschließlich der Ortschaften ist in den Jahren 2021-2022 vorgesehen, sofern es gelingt, dafür Finanzmittel zu erhalten.

1.3. MAßNAHMENBÜNDEL FÜR DIE ANTRAGSTELLUNG

Mit dem Ziel der Verbesserung der regionalen und überregionalen Anbindung Köthens und der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs hat die Stadt Köthen ein Maßnahmenbündel entwickelt, das unter dem Label „Energieroute Köthen“ zum einen die Radnutzung sowohl im Alltag als auch in der Freizeit fördern und zum anderen die Aspekte von Klimaschutz und CO₂-Einsparung beim Umstieg auf das Fahrrad beinhalten soll. Auf der Energieroute soll demonstriert und mit Schautafeln erläutert werden,

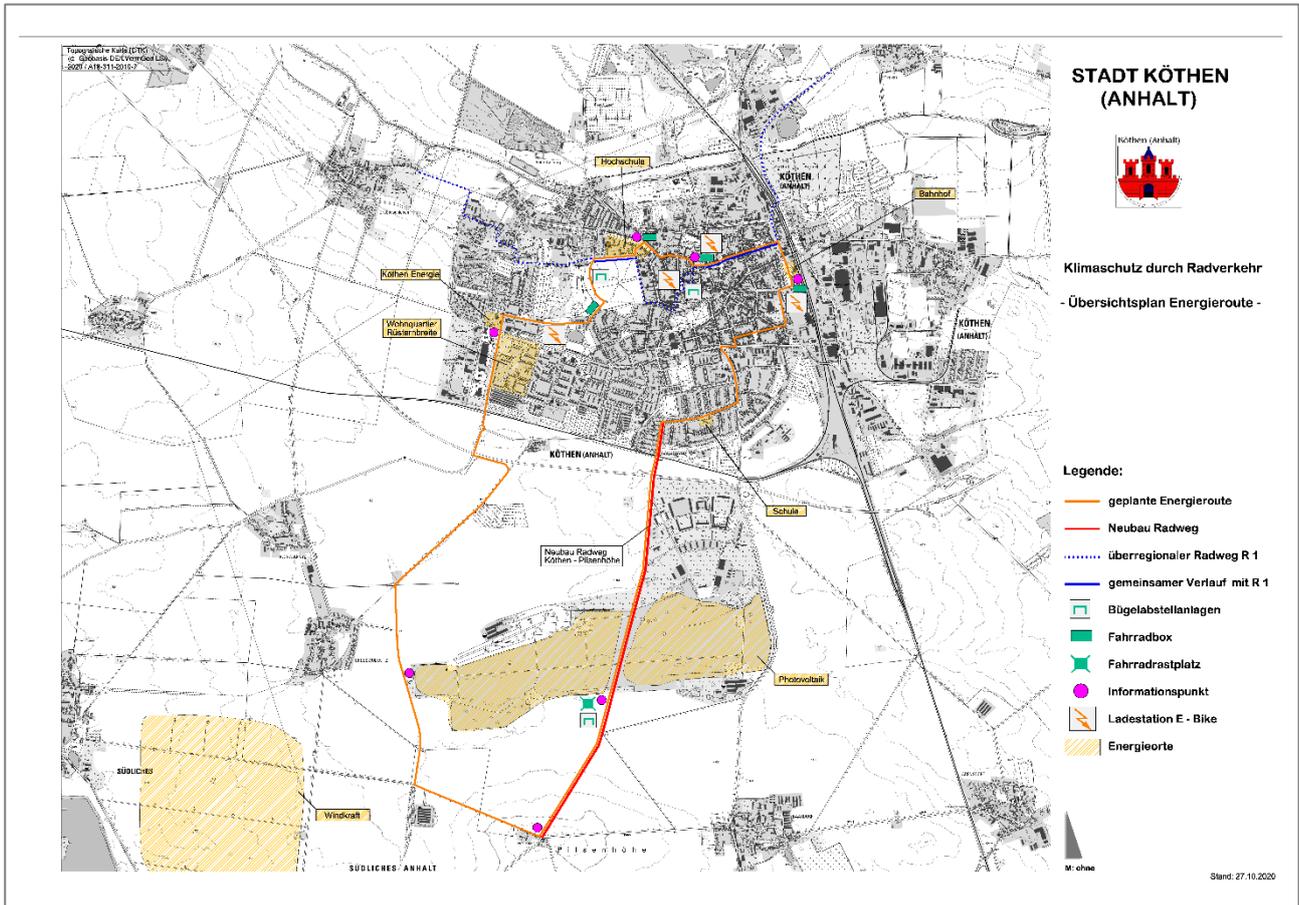
- welchen konkreten Beitrag die Radnutzung im Vergleich zur Kfz-Nutzung auf der Energieroute leistet,
- an welchen Stellen JedeR durch die Verkehrsmittelwahl und das eigene Handeln zum Klimaschutz beitragen kann,
- welchen Beitrag die Nutzung der „Energieroute Köthen“ zur CO₂-Einsparung und zum Klimaschutz leistet.

Dazu beantragt die Stadt Köthen folgendes **Maßnahmenbündel** (vgl. Abbildung 2):

1. Herstellung des Streckenabschnittes Köthen-Einmündung Hugo-Junckers-Straße/Edderitzer Straße bis Pilsenhöhe für die thematische „Energieroute Köthen“
2. Einrichtung von Lern- und Informationspunkten zum Thema „Klimaschutz durch Radverkehr“ an der „Energieroute Köthen“
3. Herstellung eines Rastplatzes (in Verbindung mit einem Lern- und Informationspunkt)
4. Errichtung von Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs an ca. vier Standorten

5. Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen entsprechend DIN 79008-1 und nach den Kriterien: gute Lage, gute Ausstattung, gute Gestaltung an ca. vier Standorten
6. Marketing einschließlich Logoentwicklung und digitaler Aufbereitung des Routenverlaufs (App)
7. Projektbegleitende zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit
8. Monitoring zur Bewertung der Projektwirkung

Abbildung 2: Übersichtsplan Maßnahmenbündel der „Energieroute Köthen“



Exemplarische Zustandsbeschreibung des Streckenabschnitts Hugo-Junkers-Straße/ Edderitzer Straße bis Pilsenhöhe (M01 des Maßnahmenbündels):

Derzeit gibt es keine direkte Anbindung der Pilsenhöhe nach Köthen. Gleichwohl ist schon lange ein Radweg vorgesehen. Hierfür gilt der entsprechende Streckenabschnitt seit Jahren als Freihaltefläche und wurde gemäß Bebauungsplan von Bebauung freigehalten.

Der Streckenabschnitt von der Hugo-Junkers-Straße bis zur Pilsenhöhe teilt sich in **fünf** Abschnitte. Das erste Teilstück ist eine Kopfsteinpflasterstraße in sehr schlechtem baulichem Zustand mit einerseits einem unbefestigten Fußweg und andererseits einem unbefestigten Bankett. Ein Radweg ist nicht vorhanden. Im Zuge des Neubaus der Bundesstraße wurde dieses Straßenstück abgehängt, so dass hier eine Sackgasse für den Anliegerverkehr entstanden ist.

Die Durchfahrt für den Radverkehr unter der Bundesstraße ist möglich. Ein Geh-Radweg wurde unter der Bundesstraße neu angelegt. Der neu angelegte Geh-Radweg (ab Ausbauende Radwegunterführung) führt auf eine Betonplattenstraße (Abschnitt 2). Im Anschluss daran existiert ein unbefestigter Weg (Abschnitt 3), der in einen Acker mündet (Abschnitt 4). Das fünfte Teilstück ist wieder ein Kopfsteinpflasterweg.

Insgesamt ist keine durchgängige Befahrung des Weges von Köthen bis Pilsenhöhe – und im weiteren Verlauf bis nach Edderitz und zum Edderitzer See - möglich.

Streckenalternativen sind in ähnlichem Zustand: Entweder sind sie unbefestigt, es gibt Lücken im Streckennetz oder die Straßen müssen im Mischverkehr genutzt werden, was aufgrund des Kfz-Verkehrs und der geringen Straßenbreite gefährlich ist.

Begründung des Förderbedarfes und Abgrenzung zu bestehenden Fördermöglichkeiten

Der Förderbedarf ergibt sich

1. aus dem Bestreben der Stadt Köthen (Anhalt), den Fahrradverkehr in der Stadt umfassend zu stärken. Um dies zu erreichen, werden integrierte Maßnahmen angestrebt, die sowohl das Radverkehrsnetz an sich aufwerten, wie auch durch begleitende Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit zu einem Bewusstseinswandel der NutzerInnen führen.
2. aus der Finanzsituation der Stadt Köthen (Anhalt). Wie bereits dargestellt, ist die Stadt Köthen (Anhalt) aufgrund ihrer Haushaltssituation nicht in der Lage, finanzielle Mittel für den Ausbau der Radinfrastruktur bereitzustellen (vgl. Anlage „Bescheinigung der Finanzschwäche durch die Kommunalaufsicht“).
3. aus dem Bestreben der Stadt Köthen (Anhalt), aufbauend auf dem integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen und dadurch die Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet zu verringern.
4. aus dem Tatbestand dass die Spielräume bei der Umsetzung von innovativen Projekten mit Strahlkraft oft begrenzt sind. Das Förderprogramm eröffnet in dieser Hinsicht wichtige Handlungsspielräume.

Mit den beantragten Fördermitteln soll eine Radroute geschaffen werden, die sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr geplant ist. Es handelt sich zum einen um einen Teilabschnitt, der völlig getrennt vom Autoverkehr angelegt wird. Zum anderen verfolgt der Gesamtansatz der Route einen Bildungscharakter, was sich im Informations- und Bildungsgedanken zu den Themen Klimaschutz/ Energieeffizienz durch den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad als Verkehrsmittel ausdrückt. Für die Umsetzung dieses integrierten Gesamtansatzes gibt es keine adäquaten anderen Fördermöglichkeiten.

Alternative Fördermöglichkeiten wurden mit folgendem Ergebnis geprüft.

EU-Programme, Landesprogramm: Das Land Sachsen-Anhalt bietet zwar im Rahmen der Strukturfondsförderung ein Programm zur „Förderung nachhaltiger Mobilität“ an. Jedoch werden hier Radverkehrsanlagen gefördert, für die der verkehrliche Bedarf nachgewiesen werden muss (z.B. Verkehrs- und Unfallsituationen, Stärke des Kfz-Verkehrs). Da es sich bei den beantragten Maßnahmen der Stadt Köthen (Anhalt) um die Radwegführung abseits von Kfz-Straßen handelt, ist das Landesprogramm nicht geeignet.

Bundesprogramme: Kommunalrichtlinie: Ähnlich wie beim Förderprogramm „Nachhaltige Mobilität“ des Landes Sachsen-Anhalt zielt die Kommunalrichtlinie vorrangig auf die Förderung der Alltagsmobilität.

Strukturstärkungsgesetz: Das Strukturstärkungsgesetz zielt auf die Stärkung touristischer Infrastrukturen ab mit dem Ziel des Erhalts und der Schaffung von Arbeitsplätzen.

2. PROJEKTZIELE, ZIELGRUPPEN UND AKTEURE

Angestrebte Projektziele / Klimaschutzziele

- Aufbau einer thematischen Fahrradroute
- Schaffung einer nicht-straßenbegleitenden Teilstrecke mit Naherholungsmöglichkeiten
- Erhöhung der NutzerInnenzahlen im Alltags-, Freizeit- und touristischen Radverkehr
- Erhöhung der Umstiegszahlen vom Kfz aufs Fahrrad sowohl im Schul- und Berufsverkehr als auch in der Freizeit. Damit Verringerung der Treibhausgasemissionen
- Verbesserung des Wissensstandes über Zusammenhänge zwischen Klimaschutz/Energieeinsparung und Mobilitätsverhalten/Verkehrsmittelwahl
- Verbesserung des Streckennetzes, Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr
- Verbesserung der Anbindung an regionale und überregionale Radrouten, an touristische Attraktionen in der Stadt Köthen und an das Naherholungsgebiet Edderitzer See
- Umsetzung wichtiger Punkte aus dem Energie- und klimapolitischen Leitbild der Stadt:
 - o Mobilität – Unterstützung von Maßnahmen zur Schaffung von Rahmenbedingungen für eine verbesserte nicht motorisierte Nahmobilität
 - o Kooperativer Klimaschutz – Stärkung von regionalen Netzwerken durch die Energieroute – Verbindung von Akteuren – Betreiber Solarpark, Energieversorgungsunternehmen, Schulen etc.
 - o Klimawandel – Bereitstellung von Informationen im Rahmen der Energieroute

adressierte Zielgruppen / Nutzergruppen

- Bevölkerung der Stadt Köthen
 - o Alle Altersgruppen dabei besonders: Familien (Naherholung Energieroute + Ausflugsziel Edderitzer See)
 - o RadsportlerInnen (Rundroute)
 - o Beschäftigte Kreisverwaltung (Verbesserung der Anbindung)
- Bevölkerung des Landkreises Anhalt-Bitterfeld, insbesondere der umliegenden Gemeinden
 - o Arbeitende (Verbesserung der überregionalen Verbindung)
 - o SchülerInnen (Verbesserung der Verkehrssicherheit)
- Touristen
 - o NutzerInnen R1 (Anknüpfungspunkt gemeinsamer Routenverlauf)
 - o WochenendbesucherInnen (Unternehmung)

Weitere Akteure mit Projektbezug

Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Köthen Energie GmbH, energieavantgarde anhalt e.V., Betreiber Solarpark, Fahrradgeschäfte, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK)

Darstellung des Eigeninteresses am Vorhaben

- Anlage einer sicheren Radwegeverbindung, abseits vom Kfz-Verkehr, von Köthen nach Pilsenhöhe
- Schaffung von Anreizen und Möglichkeiten vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen
- Darstellen der Zusammenhänge von Energieverbrauch und Einsparmöglichkeiten bei der Verkehrsmittelwahl und damit verbunden
- Stärkung der Wahrnehmung der Bedeutung der Energievermeidung und der CO₂-Einsparung durch jedeN EinzelneN
- Darstellung des Zusammenhangs von CO₂-Emissionen, Klimafolgen und Klimaschutz
- Schaffung von Anreizen, im Kleinen mit der CO₂-Reduktion anzufangen

3. BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN UND DEREN ZUSAMMENWIRKEN

	Maßnahme	Wirkung
M 01	Herstellung des Streckenabschnitts Köthen-Edderitzer Straße-Ehemaliger Flugplatz-Pilsenhöhe	Stärkung regionales Fahrradnetz, Anbindung von Ortsteilen, Wegeführung abseits des motorisierten Verkehrs
M 02	Erstellen einer Marketingkonzeption samt Logoentwicklung	Stärkung der Sichtbarkeit des Angebots, Erhöhung der NutzerInnenzahl
M 03	Entwicklung eines Internetauftritts und einer App	Vernetzung Einzelmaßnahmen, Sichtbarkeit,
M 04	Einrichtung von Lern- und Informationspunkten an der „Energieroute Köthen“, die die Zusammenhänge von Klimaschutz und Mobilitätsverhalten erläutern (z.B. durch Informationstafeln, Einbindung der Informationsanzeige des Solarparks am Bahnhof, Zusammenarbeit mit Schulen und lokalen Akteuren)	Stärkung des Fahrradverkehrs als emissionsarme Alternative zum MiV Verbesserung des Wissenstandes über Zusammenhänge zwischen Klimaschutz/ Energieeinsparung und Mobilitätsverhalten Stärkung von regionalen Netzwerken Stichwort kooperativer Klimaschutz
M 05	Herstellung eines Rastplatzes zur Erhöhung der Verweilqualität und Verweildauer	Verbesserung des Naherholungsangebots Erhöhung NutzerInnenzahl Freizeit
M 06	Errichtung von vier Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs	Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für E-Bikes und Pedelecs

	Maßnahme	Wirkung
M 07	Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen entsprechend DIN 79008-1 und nach den Kriterien: gute Lage, gute Ausstattung, gute Gestaltung an 3-4 Standorten	Einrichtung von mehr, zeitgemäßen und sicheren Fahrradabstellanlagen Stärkung des Service-Angebots vor Ort
M 08	Bewerbung der Energieroute an zentralen Orten der Innenstadt (Infotafeln)	Erhöhung Umstiegszahlen, Steigerung der Sichtbarkeit und Bedeutung des Radverkehrs
M 09	Projektbegleitende zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit	Aktivierung aller Nutzergruppen, Vernetzung Einzelmaßnahmen/Akteure
M 10	Monitoring zur Bewertung der Projektwirkung	Beurteilung der Wirksamkeit

Inhaltliches und räumliches Zusammenwirken der Einzelmaßnahmen (Wirkungskette des Maßnahmenpaketes der „Energieroute Köthen“)

Köthen hat vielfache Bezugspunkte zum Thema Energie. Herausragende Merkmale der Stadt sind der innovative Hochschulstandort und die großflächige Solarenergieproduktion auf dem alten Militärflugplatz der Stadt. Die Versorgung von Wohnquartieren mit Fernwärme und die Nutzung von Biogasanlagen sind als weitere Eckpfeiler effizienter Energieversorgung zu nennen.

Diese Aspekte der Stadt und weitere Orte der näheren Umgebung sichtbar und erfahrbar zu machen ist eine wichtige Aufgabe der Energieroute Köthen. Auf diesem Weg werden zentrale „Energieorte“ der Stadt und des Umlands (Windkraftanlagen) verbunden. Gleichzeitig wird durch den Neubau eines Streckenabschnitts die Route komplettiert und gleichzeitig eine wichtige Verbindung für den regionalen Radverkehr in Richtung Edderitz geschaffen (Strandbad, Alttagebau – ehemalige Energiegewinnung).

Eine weitere Verbindung wird auch auf informativer Ebene geschaffen. Die Route präsentiert erneuerbare Energien und Innovation, bewirbt das Radfahren als emissionsarme Fortbewegungsoption und lädt dazu ein, die Region zu erkunden und das Auto stehen zu lassen.

Das Maßnahmenbündel hat in seiner Wirkung eine hohe Effektivität, da es infrastrukturelle Maßnahmen (Neubau Radweg, Fahrradabstellmöglichkeiten, Ladesäulen) und Marketing- und Informationsmaßnahmen kombiniert. Dadurch werden Treibhausgasemissionen sowohl durch die Stärkung des Naherholungsangebots wie auch durch die Stärkung von Alltagsrouten erreicht.

Beschreibung des angestrebten Zustands

Im Ergebnis soll eine „Energieroute Köthen“ als attraktive Radroute entstehen, die weitgehend abseits des Kfz-Verkehrs verläuft. Der neu herzustellende Streckenabschnitt ist dafür unabdingbar, da dort derzeit keine Verbindung existiert. Der Streckenverlauf und die Streckenqualität der „Energieroute“ machen Lust auf Radfahren – sowohl mit einem herkömmlichen Fahrrad als auch mit einem E-Bike oder Pedelec.

Die Radroute ist sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr attraktiv. Durch die verbesserte Anbindung an die Stadt Köthen werden SchülerInnen motiviert, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen.

Die Radroute verläuft entlang herausragender Orte der nachhaltigen Energiegewinnung. So kann an vielfältigen Informationspunkten plastisch über die Möglichkeiten jedes und jeder Einzelnen zum Klimaschutz durch die individuelle Verkehrsmittelwahl – auch im Vergleich zu anderen CO₂-Emittenten - und zur Energieeinsparung informiert werden. Hier wird ein Bezug zur Nutzung von E-Bikes/Pedelecs hergestellt.

Mit dem angestrebten Label „Energieroute Köthen“ wird bei potenziellen NutzerInnen Neugierde geweckt und zur Nutzung des Rades und der Radroute animiert.

Beim Marketing für die Energieroute kann der Begriff „Energie“ spielerisch und mehrdeutig verwendet und eingesetzt werden.

4. REGIONALE MODELLHAFTIGKEIT

Regionale Impulswirkung / Vorbildcharakter des Vorhabens

Die „Energieroute Köthen“ wird als regionale Freizeit- und Alltagsroute konzipiert, die für Köthen und sein Umland Modellcharakter hat. Sie führt vom Bahnhof über die südliche Stadterweiterung zum ländlich strukturierten südlichen Stadtrand, dann Richtung Westen, vorbei am Teilort Großwülknitz, um von dort in

einem Bogen über die westliche Stadterweiterung und die Innenstadt zurück zum Bahnhof zu gelangen (vgl. Abbildung 2).

Diese Routenführung – von der Innenstadt in die ländlichen Gebiete bzw. Ortsteile der Stadt Köthen – eignet sich als Vorbild, um in den nächsten Jahren eine Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt und den Bahnhof und zum anderen weitere thematische Routen auch in die östlich, nördlich und westlich gelegenen Ortsteile zu entwickeln. Zudem kann so eine bessere Vernetzung in die Umlandgemeinden erfolgen. Im Ergebnis wird mit der Energieroute als Vorbild in den nächsten Jahren ein regionales Radwanderroutensystem entstehen, so dass mittel- bis langfristig über eine Routenvielfalt der Alltags- und Freizeitradverkehr nachhaltig attraktiv gemacht und gestärkt werden.

Die regionale Impulswirkung wird zudem durch die Mitgliedschaft der Stadt Köthen in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK) und die Bekanntmachung des Ansatzes bei den anderen Mitgliedskommunen verstärkt und kann als Vorbild für ähnliche Ansätze dienen. Anmerkung: Die AGFK ist über die Antragstellung der Stadt Köthen informiert. Wir haben dort angeregt, einen regelmäßigen Austausch zum Thema Förderung seitens der AGFK zu organisieren.

Beschreibung der innovativen Maßnahmenverknüpfung

Die regionale Innovation besteht zunächst darin, dass eine neue, bisher nicht existente Radwegeverbindung von der Innenstadt Köthen in Richtung Süden geschaffen wird. Diese Wegeführung war aus mehreren Gründen bislang nicht möglich:

1. Das Areal, durch das der neu zu bauende Streckenabschnitt verläuft, war bis in die 1990er Jahre militärisches Sperrgebiet, so dass eine Durchfahrt nicht möglich war. Mit der sukzessiven Altlastenbeseitigung und Revitalisierung des Areals – inzwischen ist dort die Landkreisverwaltung ansässig, Wohnnutzung ist entstanden, weitere gewerbliche Nutzungen auf Brachflächen sind vorgesehen – wird die Durchquerung nun möglich.
2. Nach einer langen Planungsphase wurde Ende 2014 ein Teilstück der B6n, das südlich zwischen der Kernstadt Köthen und dem ehemaligen Flugplatzgelände verläuft, fertiggestellt. Im Zuge dieser Baumaßnahme wurde in Verlängerung der Edderitzer Straße eine Unterführung für den Rad- und Fußverkehr angelegt. Die Trassenführung des geplanten Radwegs zur Pilsenhöhe wurde bereits vor Jahren gesichert. Vor der Fertigstellung des B6n-Streckenabschnitts wäre eine querende Baumaßnahme, wie sie der Radweg darstellt, nicht möglich gewesen.

Regional innovativ ist auch die Anlage des Streckenabschnitts als Vorrangstrecke für den Radverkehr. Bislang sind Radwege in Köthen überwiegend straßenbegleitend vorhanden.

Innovativ sind zudem weitere Bausteine des Maßnahmenbündels, wie z.B. die Thematik der Route, die geplanten öffentlichen Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs, die es in der Region noch nicht gibt, und die sicheren Fahrradabstellboxen. Auch die vorgesehenen Marketingmaßnahmen für eine regionale Radroute sind auf regionaler Ebene innovativ.

Bezug zu vorheriger Konzept-Förderung

Die neu zu bauende Radwegeverbindung beruht auf langjährigen Überlegungen einer Trassenführung von der Kernstadt Köthen über die Pilsenhöhe bis zum Edderitzer See (Naherholungsziel) und von dort weiter Richtung Süden. Hierfür wurde der Radroutenverlauf planerisch gesichert und von Bebauung freigehalten.

Im Maßnahmenplan des Radverkehrskonzepts 2013 wird eine Querungshilfe im Zuge des B6n-Neubaus gefordert, die nun realisiert wurde.

Im Klimaschutzkonzept der Stadt Köthen (Anhalt) von 2018 wird der Stärkung des Umweltverbundes und der Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes eine hohe Priorität beigemessen (Maßnahme E 02). Mit Maßnahme M 02 wird empfohlen, im Rahmen des Klimaschutzmanagements die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2013 voranzutreiben. Hier ordnet sich die vorliegende Antragstellung „Klimaschutz durch Radverkehr“ ein.

Die regionale und überregionale Routenführung wurde von der Stadt Köthen (Anhalt) für den Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt 2030 vorgeschlagen, der sich derzeit in Aufstellung befindet. Zudem hat der Landkreis Anhalt-Bitterfeld aktuell (im Oktober 2020) die Erstellung eines Radverkehrskonzepts für den Landkreis beauftragt, in dem sich die Energieroute ebenfalls wiederfinden soll.

Weiterhin wird die regionale Einbindung der Route in das derzeit in Aufstellung befindliche Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Köthen (Anhalt) erfolgen. Auch das ab 2021 neu zu erstellende Kreisentwicklungskonzept des Landkreises Anhalt-Bitterfeld wird den Radverkehr und seine regionale und überregionale Einbindung behandeln.

Bundesweite Strahlkraft (Sichtbarkeit, Vernetzung, Ausmaß, Besonderheiten)

Die „Energieroute“ zeichnet sich durch ihren einzigartigen Charakter aus, der eine Verbindung von zukunftsweisenden Orten der Energieerzeugung herstellt und gleichzeitig als „energiesparende Verbindung“ an sich einen bedeutenden Beitrag zur erlebbaren Treibhausgaseinsparung leistet. In Kombination mit spielerischen Lern- und Informationselementen sowie Orten der Erholung spricht das Maßnahmenbündel seine NutzerInnen multisensorisch an. Das Projekt schafft durch seinen „erfahrbaren“ Charakter einen niedrigschwelligen Zugang für eine große Spannbreite von NutzerInnen (Schulen, Tourismus, Naherholung, Berufsverkehr). Diese können durch die Nutzung der Route einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und bekommen zusätzlich Zugang zu zentralen Zukunftsthemen.

Durch multiple Anknüpfungspunkte ist das Projekt zum einen regional vernetzt (Schulexkursionen, Energieanbieter, Fahrradnetz), zum anderen kann es durch seine Thematik und seinen aktiven Charakter in ein überregionales Erlebnis-Portfolio aufgenommen werden (z.B. „Klimaschutz spielerisch“, „Klimaschutz erfahren“ etc.). Die „Energieroute Köthen“ wird im Internet vorgestellt und beworben. Bundesweite Strahlkraft erhält sie zum einen durch das Thema und zum anderen durch die Einbindung in die überregionalen Radwegernetze, z.B. durch Hinweisschilder am Europaradweg R1 oder am Elberadweg.

Nachahmungscharakter / Übertragbarkeit im Bundesgebiet (mögliche Projektgebiete, Handlungsfelder, Akteure)

Das Thema der Energieroute ist zum einen regional und thematisch erweiterungsfähig und zum anderen auf andere Projektgebiete übertragbar. Überall dort, wo sich Energiethemen und Themen der CO₂-Einsparung zeigen, ist die Übertragbarkeit gegeben: Neben der regional sinnvollen Routenführung stehen der Informationscharakter und die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Themenfelder Klimaschutz, CO₂- und Energieeinsparung im „Vorbeifahren“ im Mittelpunkt. Denkbar ist eine regionale Erweiterung der Route im Landkreis Anhalt-Bitterfeld und in der Region Anhalt. Dies wird in das derzeit in Erstellung befindliche Radverkehrskonzept des Landkreises Anhalt-Bitterfeld Eingang finden.

Die „Energieroute“ soll zudem den Auftakt für die mittel- bis langfristige Entwicklung weiterer regionaler thematischer Radrouten sein. Zielstellung ist, die Bevölkerung für eine CO₂-sparende Freizeitnutzung zu sensibilisieren und hierzu Angebote zu schaffen. Die Nutzung des Rads in der Freizeit soll forciert und dadurch die Autonutzung reduziert werden.

Handlungsfelder sind jeweils die Stärkung des Radverkehrs, die Sensibilisierung für Klimaschutz und CO₂-Einsparung durch Radverkehr und die Information und Sensibilisierung für das Thema.

Regionale und überregionale Akteure bei der Übertragung auf andere Regionen sind zunächst der Landkreis Anhalt-Bitterfeld, die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune Sachsen-Anhalt und das für Radverkehrs zuständige Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt.

5. TREIBHAUSGASMINDERUNG

Die Treibhausgasminderung des Projekts zielt auf zwei Bereiche ab. Zum einen wird durch die Energieroute die Naherholung vor Ort gestärkt. Dadurch werden Autofahrten zu anderen touristischen Zielen vermieden. Zum anderen wird durch die Verbindung Edderitzer Straße – Pilsenhöhe eine wichtige direkte und autofreie Radverbindung in südlicher Richtung aus dem Stadtgebiet geschaffen. Dadurch werden regionale und überregionale Autofahrten in dieser Richtung vermieden.

Da es sich bei der Teilstrecke Edderitzer Straße - Pilsenhöhe um eine neue Verbindung handelt, ist eine direkte Prognose der vermiedenen Personenkilometer nicht möglich. Die Kalkulationen basieren aus diesem Grund auf repräsentativen Erhebungen einer Nebenstrecke in südlicher Richtung (K2074). Für die Treibhausgasminderung durch die Stärkung des Naherholungsangebots wurden gesamtstädtische Daten genutzt und mit Zahlen einer repräsentativen Studie kombiniert.

5.1. TEILRECHNUNG 1: THG-EINSPARUNG DURCH STÄRKUNG NAHERHOLUNGSANGEBOT

ID	Daten		Einheit	Datenquelle
a	mittlere Jahresfahrleistung Pkw	14.700,00	km	MiD (2017)
b	Einwohnerzahl Köthen (Anhalt)	26.956,00	p	Stadt Köthen (Anhalt)
c	Pkw pro 1000 Einwohner	550,00	Pkw/1000p	VEP (2006)
d	Anteil Pkw Leistung Fahrtzweck "Freizeit"	30,00	Anteil	MiD (2017)

Annahme 1

e	% der Fahrten des Zwecks "Freizeit" werden zu Naherholungsfahrten eingesetzt	20,00	Anteil
---	------------------------------------------------------------------------------	-------	--------

Annahme 2

f	% der Naherholungsfahrten werden durch das Angebot der Energieroute mit dem Fahrrad durchgeführt	10,00	Anteil
---	--------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	--------

Berechnung

			Berechnungsweg	
g	Jahresfahrleistung Köthen	217.939.260,00	km/a	a*c*(b/1000)
h	Jahresfahrleistung Freizeit	65.381.778,00	km/a	g*(d/100)
i	Jahresfahrleistung Naherholung Annahme1	13.076.355,60	km/a	h*(e/100)
j	Jahresfahrleistung vermieden Annahme2	1.307.635,56	-km/a	i*(f/100)
k	vermiedene Personenkilometer	876.115,83	-km/a	j*0,67 km
l	CO2-Einsparung im Jahr in g	182.670.149,55	g CO2/a	k*208,5 g CO2/-km
m	CO2-Einsparung im Jahr in t	182,67	t CO2/a	l/1000000
n	CO2-Einsparung insgesamt (20 Jahre)	3.653,40	t CO2/20a	m*20

5.2. TEILRECHNUNG 2: THG-EINSPARUNG DURCH STÄRKUNG DES REGIONALEN FAHRRADNETZES

Um die Treibhausgaseinsparung durch die Stärkung des regionalen Fahrradnetzes zu berechnen, wird die Verkehrsbelastung der zentralen Verkehrsachse in südlicher Richtung aus dem Stadtgebiet betrachtet. Die Daten stellen die tägliche Verkehrsbelastung in PKW pro Tag dar und beziehen sich auf die Verkehrssituation vor dem Bau der B6n. Dadurch kann die Verkehrsbelastung auf dieser Strecke gut abgebildet werden.

Die Annahme dieser Berechnung ist, dass durch die autofreie Verbindung Edderitzer Straße – Pilsenhöhe Fahrten auf diese Strecke vermieden werden. Durch die klimatischen Bedingungen in Köthen ergibt sich eine vergleichbar hohe Anzahl an Tagen, an denen das Fahrrad genutzt werden kann.

ID	Daten		Einheit	Datenquelle
a	Verkehrsbelastung K2074	5.900,00	Kfz/d	RVK (2010)
Annahme 1				
b	Durchschnittliche Wegstrecke Fahrten K2074	10,00	km	
Annahme 2				
c	X Tage an denen vom Auto aufs Fahrrad umgestiegen werden kann	290,00	d	
Annahme 3				
d	% Überregionale Fahrten auf nordsüdlicher Achse werden vermieden	10,00	Anteil	
Berechnung				
e	Wegstrecke pro Tag K2074	59.000,00	km/d	a*b
f	Wegstrecke pro Fahrradtag	17.110.000,00	km/a	e*c
g	Wegstrecke vermieden pro Jahr	1.711.000,00	-km/a	f*d
h	vermiedene Personenkilometer	1.146.370,00	-km/a	g*0,67 km
i	CO2-Einsparung im Jahr in g	239.018.145,00	g CO2/a	h*208,5 g CO2/-km
j	CO2-Einsparung im Jahr in t	239,02	t CO2/a	i/1000000
k	CO2-Einsparung insgesamt (20 Jahre)	4.780,36	t CO2/20a	J*20

5.3. GESAMTRECHNUNG TREIBHAUSGASEINSPARUNG

Die beiden Teilberechnungen adressieren grundsätzlich unterschiedliche Bereiche der Treibhausgas-minderung. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass sich Minderungseffekte nicht überschneiden. Aus diesem Grund wird der Gesamtbetrag um einen Überlagerungsfaktor gemindert.

Teilrechnung 1:	3.653,40	t CO2
Teilrechnung 2:	4.780,36	t CO2

Summe	8.433,77	t CO2
-Überlagerungseffekt (5%)	421,69	t CO2

Gesamteinsparung	8.012,08	t CO2

Die Baumaßnahmen des Projekts sollen Ende 2024 abgeschlossen sein. Es wird damit gerechnet, dass der angenommene Umstieg dann innerhalb von zwei weiteren Jahren vollständig erfolgt ist. Die berechneten Treibhausgaseinsparungen werden aus diesem Grund ab dem 01. Januar 2026 wirksam.

6. MONITORING

Vorgehensweise zur Erhebung, Aufbereitung und Analyse (Art und Methodik, Parameter, Häufigkeit, Dauer)

Die angestrebte Treibhausgaseinsparung wird zu großen Teilen durch die neu zu erstellende Radverbindung Edderitzer Straße – Pilsenhöhe erreicht. Um die anvisierte Klimaschutzwirkung auf die unterschiedlichen Zielgruppen zu erfassen, wird eine Mischung aus qualitativer und quantitativer Erhebung auf diesem Streckenabschnitt gewählt. Durch die erhobenen Daten wird Rückschluss auf die vermiedenen Fahrzeugkilometer gezogen.

Um die erzielte Klimaschutzwirkung des Projektes zu erheben werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

Maßnahme	Parameter	Häufigkeit	Methodik
Messung Radverkehrsaufkommen	Radverkehrsaufkommen pro Tag	4 Stichtage pro Jahr	Messinstrument AGFK
Befragung	Wegstrecke Nutzungszweck Umstieg auf Fahrrad	4 Stichtage pro Jahr	Erfassung vor Ort

Kriterien und Indikatoren zur Bewertung der Klimaschutzwirkung

Als Indikator für die Klimaschutzwirkung wird die Entwicklung der Nutzungszahlen der Wegstrecke Edderitzer Straße – Pilsenhöhe herangezogen. Da es sich um eine Radverbindung abseits des motorisierten Verkehrs handelt, ist ein direktes Monitoring des gesunkenen Kfz-Aufkommens nicht möglich. Durch repräsentative Stichproben wird das Radverkehrsaufkommen pro Tag aufgezeichnet. Mittels qualitativer Erfassung werden Wegstrecken, Wegezweck und ob ein Umstieg erfolgt ist ermittelt. Die Kombination der Informationen ermöglicht die Berechnung der vermiedenen Fahrzeugkilometer pro Jahr:

$$\text{Wege pro Tag} \times \text{Wegstrecke} \times \text{Tage Umstieg} = \text{vermiedene Fahrzeugkilometer}$$

7. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Geplante Maßnahmen zur begleitenden zielgerichteten Informations- und Öffentlichkeitsarbeit (Art, Anzahl, Häufigkeit, Dauer, Zielgruppe)

Zur begleitenden und zielgerichteten Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sind folgende Maßnahmen geplant:

- regelmäßige Informationen im Amtsblatt der Stadt Köthen (Anhalt) und in lokalen Medien,
- projektbegleitend: Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Planungsverfahrens,
- Öffentlichkeitswirksame Installation von Hinweisschildern und Informationstafeln (als Projektbestandteil)
- Erstellung eines Informationsflyers über die Energieroute (als Projektbestandteil)
- Durchführung von Befragungen zur „Energieroute Köthen“ und zur Verkehrsmittelwahl kombiniert mit der Durchführung eines Preisausschreibens zum Thema „Klimaschutz durch Radverkehr“ mit Bezug zur „Energieroute Köthen“
- Durchführung von geführten Radtouren auf Streckenabschnitten der „Energieroute Köthen“ – je nach Fertigstellungsgrad (1x jährlich = 3 insgesamt)
- Durchführung von öffentlichkeitswirksamen Aktionen bei der Installation der Lern- und Informationstafeln, der Errichtung der Fahrradabstellanlagen und der Ladestationen sowie bei der Fertigstellung von Bauabschnitten
- Durchführung einer werbewirksamen Eröffnungsradtour auf der „Energieroute Köthen“
- Projekttag mit/ an Schulen zum Thema Klimaschutz durch Radverkehr
- Nutzung der regionalen Öffentlichkeitsarbeit der AG „Fahrradfreundliche Kommunen“

Zielgruppen der Öffentlichkeitsarbeit sind

- die Bevölkerung der Stadt Köthen und der umliegenden Gemeinden,
- politische EntscheidungsträgerInnen,
- SchülerInnen,
- NutzerInnen der „Energieroute Köthen“,
- NutzerInnen von überregionalen Radrouten wie z.B. R1 oder Elberadweg.

9. FLÄCHENVERFÜGBARKEIT

Sachstand zur Flächenverfügbarkeit der Einzelmaßnahmen

	Maßnahme	Eigentümerin
M01	Bauabschnitt1	Stadt Köthen (Anhalt)
	Bauabschnitt2	Stadt Köthen (Anhalt)
	Bauabschnitt3	WIMEX GmbH
	Bauabschnitt4	Stadt Köthen (Anhalt)
	Bauabschnitt5	Stadt Köthen (Anhalt)
M04	Lernpunkte	Stadt Köthen (Anhalt)
M05	Rastplatz	WIMEX GmbH
M06	Ladestationen	Stadt Köthen (Anhalt)
M07	Fahrradabstellanlagen	Stadt Köthen (Anhalt)
M08	Infopunkte	Stadt Köthen (Anhalt)

10. AUSGABENÜBERSICHT

Kostenübersicht nach Maßnahmen (Gesamtkosten)

	Maßnahme	Brutto-Kosten (€)	davon förderfähig (€)
M01	Neubau Radweg Streckenabschnitt Köthen-Edderitzer Straße-Ehemaliger Flugplatz-Pilsenhöhe in 5 Bauabschnitten (Kosten 5 Bauabschnitte) einschl. Puffer (nicht förderfähig)	1.355.000	1.255.000
	+ Planungskosten (nicht förderfähig)	84.000	--
	+ Bauüberwachung (nicht förderfähig)	25.000	--
	+ Ingenieurleistungen nach LP8	15.000	15.000
	+ Ausgleichsmaßnahmen	216.000	216.000
M02 M03 M08	Marketingkonzeption, Logoentwicklung, Bewerbung der Energieroute an zentralen Orten der Innenstadt (Infotafeln), digitale Aufbereitung des Routenverlaufs, Präsentation des Gesamtvorhabens im Internet	25.000	25.000
M04	Einrichtung von Informationspunkten zur „Energieroute Köthen“ (Informationstafeln, Einbindung der Informationsanzeige des Solarparks am Bahnhof)	5.000	5.000
M05	Herstellung eines Fahrradrastplatzes	15.000	15.000
M06	Errichtung von vier Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs (mögl. Kooperation mit lokalen Partnern)	10.000	10.000
M07	Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen entsprechend DIN 79008-1 und nach den Kriterien: gute Lage, gute Ausstattung, gute Gestaltung, je 10 Boxen à ca. 750 € an 4 Standorten	30.000	30.000
	je 10 Bügelabstellanlagen an 3 Standorten à ca. 300 €/Bügel	10.000	10.000
M09	Projektbegleitende zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit	5.000	5.000
M10	Monitoring zur Bewertung der Projektwirkung	5.000	5.000
	Summe	1.800.000	1.591.000

$$\text{Fördermitteleffizienz} = \frac{1.591.000 \text{ €}}{8012,08 \text{ t CO}_2} = 198,58$$

11. FINANZIERUNGSÜBERSICHT

Gesamtausgaben	1.800.000,00 €
Eigenmittel	209.000,00 €
Drittmittel	00,00 €
beantragte Zuwendung	1.591.000,00 €
beantragte Förderquote	100,00 % der zuwendungsfähigen Kosten

Begründung zur Beantragung einer erhöhten Förderquote nach Abschnitt 5 des Förderaufrufs

Die Stadt Köthen (Anhalt) befindet sich seit dem Haushaltsjahr 2003 in der Haushaltskonsolidierung. Seitdem unternehmen Verwaltung und Stadtrat gemeinsam erhebliche Bemühungen, durch Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen die finanzielle Situation der Stadt zu verbessern. Zudem nimmt die Stadt am Entschuldungsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt Stark II teil. Es ist so gelungen, einen erheblichen Teil der Investitionskredite abzubauen.

Besonders schwierig ist und bleibt die Höhe der Liquidationskredite. Aktuell liegt die Stadt Köthen (Anhalt) weit über der Genehmigungsfreigrenze entsprechend § 110 der KomHVO LSA. Die letzte große Kreditaufnahme erfolgte im Haushaltsjahr 2008 aus der Notlage heraus, da die Stadt im Rahmen einer Bürgschaft zur Zahlung i.H.v. ca. 8,2 Mio. € verpflichtet war. In den Jahren 2010/2011 erfolgte lediglich im Rahmen der Förderprogramme Konjunkturpaket 2 und Investitionspakt 2009 eine Kreditaufnahme zur Gegenfinanzierung der Eigenanteile i.H.v. ca. 397 T€.

Seitdem versucht die Stadt Köthen (Anhalt) lediglich die Investitionen anzugehen, die sie selbst bzw. mit Fördermitteln finanzieren kann. Der Investitionsstau erhöht sich stetig. Die Stadt Köthen (Anhalt) ist deshalb in besonderem Maße auf Fördermittel angewiesen, um wichtige Investitionen für Klimaschutz und Radverkehr zu finanzieren.

Nach aktueller Haushaltsplanung 2021 (Entwurf) schafft es die Stadt bis 2023 nicht, aus der laufenden Verwaltungstätigkeit (Saldo aus den Einzahlungen und Auszahlungen) die laufende jährliche Tilgung der bestehenden Investitionskredite zu decken. Entsprechend der aktuellen Entwurfsplanung des Haushaltsjahres 2021 wird es der Stadt Köthen (Anhalt) bis zum Haushaltsjahr 2022 zudem nicht gelingen, den Saldo der laufenden Verwaltungstätigkeit auszugleichen. Für das Haushaltsjahr 2023 geht die Stadt aktuell zwar von einem positiven Saldo des Finanzhaushaltes aus, jedoch reicht dieser nicht, um daraus die laufende Tilgung der bestehenden Investitionskredite zu decken. Die Bestätigung der Finanzschwäche der Kommune liegt vor.