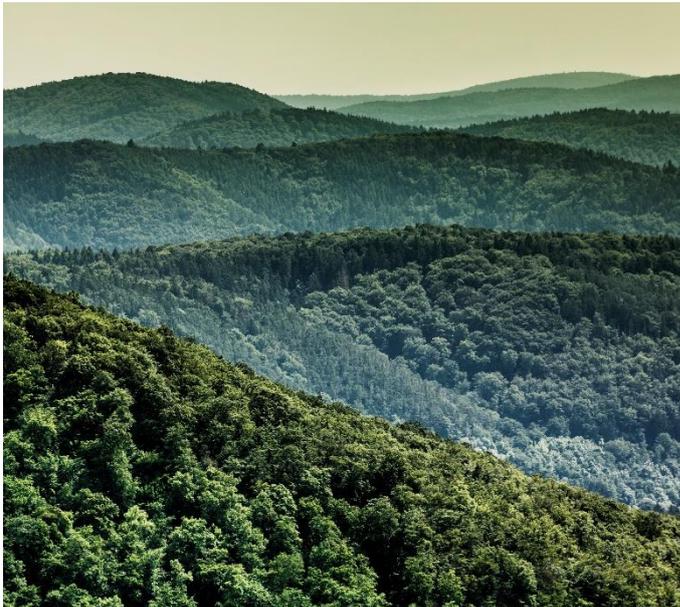


# PROJEKT GRENZTRAIL

## Europaweit einzigartig

Am 12. April 2022 stellten wir unser gemeinsames Projekt „Grenztrail“ in Ihrer Kommune Diemelsee vor. In diesem Handout finden Sie noch einmal alle Informationen ausführlich beschrieben und dargestellt wieder.



### Wir bleiben Tourismusregion Nr. 1

Unser Landkreis ist für ein Projekt dieser Größenordnung und Einzigartigkeit absolut prädestiniert. Denn nicht nur der „Grenztrail“ hat die Eigenschaft einzigartig zu sein, unser Landkreis ist es auch.

Wir, als flächengrößter Kreis in Hessen, haben so viele unterschiedliche Topographien und Angebote, welche für den Bau eines solchen Produktes optimal genutzt und damit vermarktet werden können.

### Wie bleiben wir die Nr.1?

In Ihrer Stadt und den weiteren teilnehmenden Gemeinde, soll ein Trailpark aus Singletrails angelegt werden. Diese Trailparks werden alle miteinander über bestehende Wege verknüpft, so dass wir mit ca. 200 Kilometern Verbindungswegen und 200 Kilometern neu gebauten Trails am Ende eine große Gesamtrunde von ca. 400 Kilometern haben.

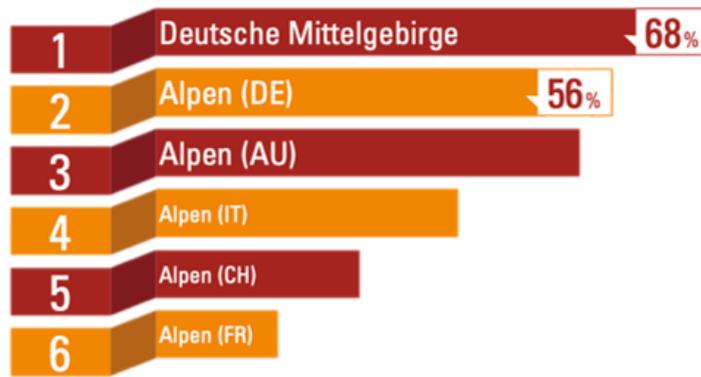
Zusätzlich werden an einigen Trails sogenannte Edutainment-Stationen eingerichtet. Hier werden interessante Themen spielerisch und unterhaltsam vermittelt. Die Themen sind je nach Kommune unterschiedlich und stellen ihr Alleinstellungsmerkmal dar.

Da Mountainbiken inzwischen eine Ganzjahres-Sportart ist, schaffen wir so ein neues, einzigartiges touristisches Angebot für nahezu 365 Tage im Jahr.



## Beliebteste Kurzreiseziele

- Deutsche Mountainbiker brauchen keine hohen Berge



Reisen bis vier Tage  
Quelle: MTB-Monitor 2017, n=2.929, Mehrfachantwort möglich

## Motivation und Vision

Radfahren erfreut sich immer größerer Beliebtheit und der Urlaub in Deutschland erhält eine besondere Aufwertung. Dies wird durch die Corona Pandemie noch zusätzlich verstärkt.

Durch die Erweiterung unseres touristischen Angebots und der Tatsache, dass der deutsche Mountainbiker keine hohen Berge zum Fahren favorisiert, sondern das deutsche Mittelgebirge bevorzugt, geben wir mit diesem Projekt einen starken Impuls, der für eine deutliche Zunahme der Übernachtungszahlen in der Region sorgen soll. Denn es sollen nicht nur aktuelle Mountainbiker angesprochen werden, sondern auch Menschen, die jetzt noch nicht wissen, dass sie in ein paar Jahren Mountainbike fahren werden.

## Unsere Zielgruppen

Mit unserem Projekt wollen wir alle ansprechen, die Fahrradfahren können. Moderne Singles und Paare, aktive Familien, aktive Best Ager und die Personen, die aktuell noch kein Mountainbike fahren. Denn durch die Erfindung des E-Bikes wird das Fahrradfahren für alle Altersklassen immer attraktiver. Im Jahr 2020 boomte der Fahrradmarkt derart, dass die Geschäfte teilweise ausverkauft waren und die Industrie mit der Produktion kaum noch hinterher kam. Die Prognosen für die kommenden Jahre sehen nicht anders aus, im Gegenteil.

Aber um diese Personen zu motivieren, unseren Landkreis zu besuchen und ihren Urlaub hier zu verbringen, müssen wir unser Mountainbike-Angebot erweitern. Aktuell bedienen wir von den unten stehenden Aktivitätssäulen nur die Säulen „Performance“ und „Sportiv“ – also die Bedürfnisse von gerade mal 15% der Mountainbiker. Wenn wir unser Angebot um die Säulen „Explorer“, „Naturerlebnis“, „Gesundheit“ und „Kultur“ erweitern, können wir damit 80% der Mountainbiker ansprechen. Das Gästepotenzial für unseren Landkreis steigt dann von aktuell 600.000 auf 4.000.000 Besucher.

Ausgehend von beispielsweise zusätzlich nur 80.000 Mountainbikern pro Jahr und einem laut Marktanalyse durchschnittlichen Tagesumsatz von 120€ pro Biker, würde sich daraus eine mögliche Steigerung der Wertschöpfung in Höhe von 9,6 Mio. Euro für unsere Region ergeben.

Performance	Sportiv	Explorer	Naturerlebnis	Gesundheit	Kultur
Ausleben	Bewegung	Storytelling	Erlebnis	Balance	Hintergrund
Gravity	Freiheit	Entdecken	Spaß	Genuss	Bildung
Leistung	Spaß	Abenteuer	Mobilität	Fitness	Mobilität
Training	Training	Wissen	Genuss	Therapie	Spaß
Ausdauer	Mobilität	Lernen	Freiheit	Bewusstsein	
Wettkampf		Mobilität		Spaß	
Diagnostik		Spaß			
Spaß					

## Argumente für die Umsetzung - Vorteile und Nutzen für die Menschen

Neben den bereits oben genannten Vorteilen für die ortsansässigen Betriebe und Kommunen, sprechen noch weitere Argumente für die Umsetzung des Projekts „Grenztrail“.

### Kollision von Freizeitaktivitäten

Momentan gibt es im Landkreis, oder auch in der näheren Umgebung, kein Trailnetz für Mountainbiker. Viele Fahrradfahrer fahren allerdings lieber in der Natur, statt auf angelegten Radwegen, welche meist parallel zur Straße verlaufen. So wird nicht selten auf die Wanderwege ausgewichen, auf denen es immer häufiger zu Konflikten zwischen Radfahrern und Wanderern kommt. Diese Konflikte sorgen für Unzufriedenheit und erhöhtem Stress bei beiden Nutzergruppen. Durch die neu angelegten Trails werden Mountainbiker und Wanderer getrennt und so wird auch der Erholungsfaktor, welchen uns der Wald bieten soll, massiv gesteigert.

### Für die Einwohner des Landkreises

Nicht nur für die Touristen ist der Grenztrail attraktiv, auch für die Einwohner bietet das Wegenetz eine außergewöhnliche und exklusive Freizeitbeschäftigung, die zusätzlich die Gesunderhaltung fördert.

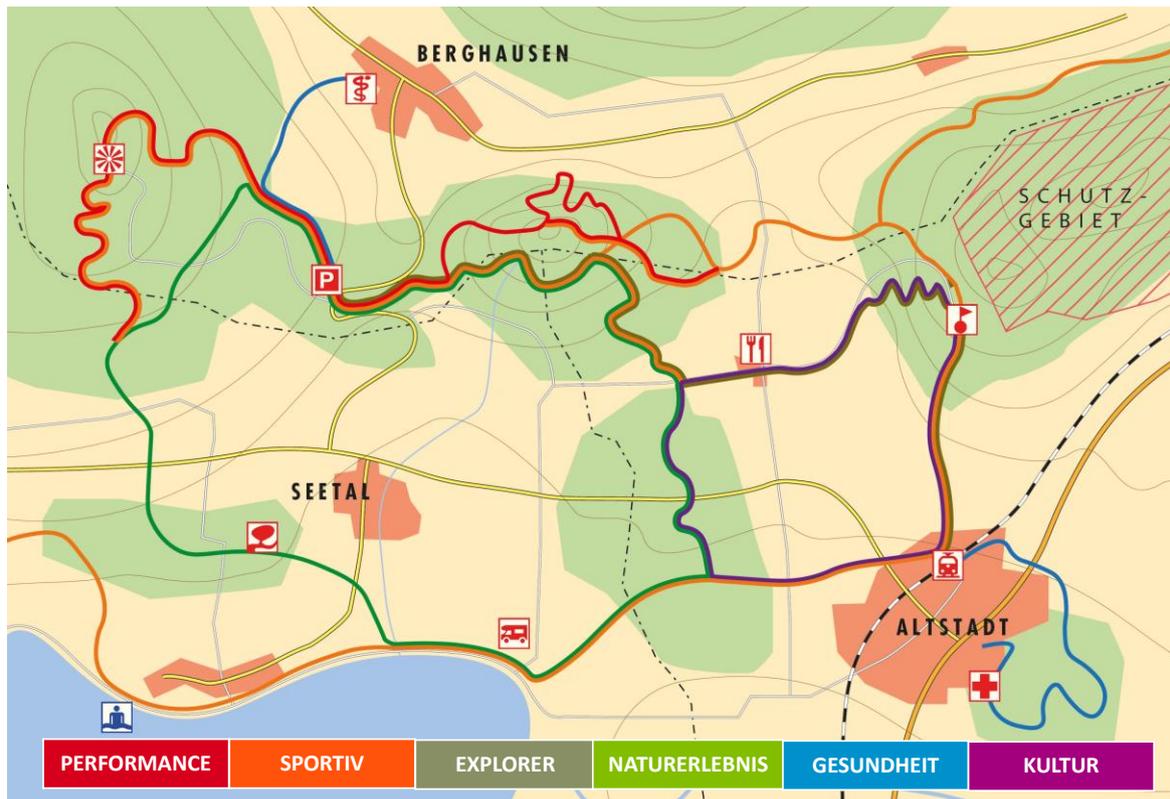
### Weiterer Nutzen für ortsansässige Betriebe

Durch den Grenztrail werden nicht nur zusätzlich Arbeitsplätze im Landkreis Waldeck-Frankenberg geschaffen, auch die ansässigen Arbeitgeber profitieren von dem Bau des Trailnetzes. Viele betreiben inzwischen das Bike-Leasing für ihre Mitarbeitenden und können durch die Strecken vor Ort die sportliche Betätigung ihrer Arbeitnehmer noch zusätzlich erhöhen. Durch das Fahren mit dem Fahrrad, halten sich die Personen fit und damit sinkt auf Dauer auch der Krankenstand was den Arbeitgebern wieder zugutekommt. Dieses Projekt ist auch ein äußerst positiver Standortfaktor der ortsansässigen Betriebe, um neue Fachkräfte zu gewinnen und auf Dauer zu binden.



## Die Ziele unseres Projekts und der Mehrwert für Ihre Kommune – kurz und knapp

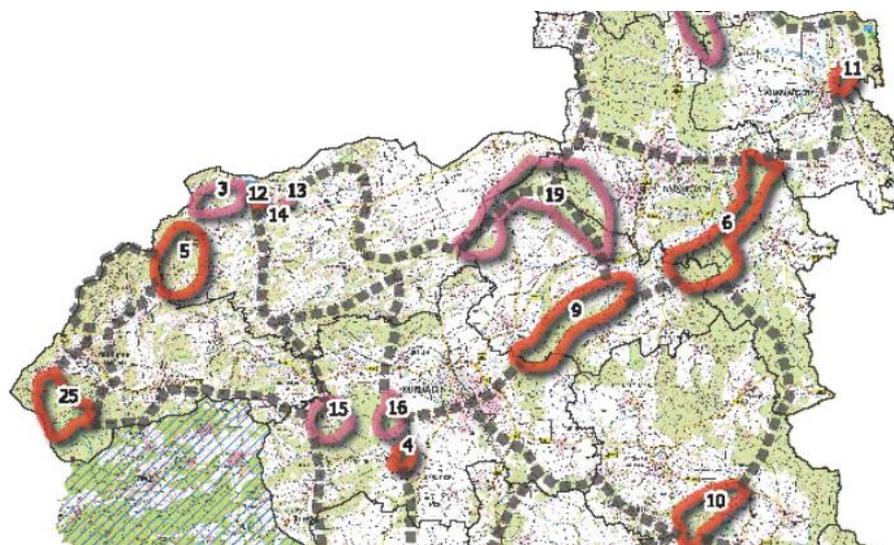
- ✓ Wir schaffen mit dem Grenztrail ein nachhaltiges touristisches Angebot, für eine außergewöhnlich große Zielgruppe, welches das ganze Jahr über funktioniert.
- ✓ Wir steigern durch dieses einzigartige Projekt und durch das entsprechende Marketing sowohl den nationalen, als auch den internationalen Bekanntheitswert und dadurch auch die Übernachtungszahlen pro Kommune.
- ✓ Durch die Imageoptimierung erfährt die gesamte Region eine enorme Aufwertung.
- ✓ Die Radfahrer werden kanalisiert und gezielt durch die Natur über unsere Trails gelenkt.
- ✓ Das Mountainbiken etablieren wir als Sportart und Freizeitbeschäftigung bei uns im Landkreis.
- ✓ Für die Einwohner unseres Landkreises schaffen wir ein weiteres Freizeit- und Sportangebot.



### Wie soll der „Grenztrail“ aussehen, wenn er fertig ist?

In der oben stehenden fiktiven Karte sehen Sie ein fertiges Trailnetz, wie es hinterher auch beim Grenztrail aussehen kann. Zunächst wurden in dieser Karte die Points of Interests (POI´s - Orte von Interesse) eingezeichnet. Diese POI´s wurden anschließend durch ein Trailnetz verbunden. Diesen Trails wurden danach den zuvor genannten Aktivitätssäulen zugeordnet. So entstehen Bereiche, in denen sich die Trails konzentrieren und Wege, mit denen die Trails attraktiv verbunden werden. Ähnlich wie in dieser Karte gehen wir aktuell vor.

Im Jahr 2020 haben Ihre Mitarbeitenden, unsere Ansprechpersonen in Ihrer Kommune, unserem Projektbüro die Points of Interest (POI´s) gemeldet. Zusätzlich haben Sie sich über den zukünftigen Streckenverlauf Gedanken gemacht und uns die sogenannten Potentialräume gemeldet, indem Ihr Trailpark gebaut werden könnte. Die roten und Violetten Linien umgrenzen die Gebiete, in denen später Trails gebaut werden sollen, es handelt sich hierbei nicht um Streckenverläufe. Grau gestrichelt sind Trassen für mögliche Verbindungen der Trails auf bereits ausgebauten Wegen. So entstand die erste Karte unseres Landkreises, in der die Potentialräume durch grobe Wege (welche sich zu einem späteren Zeitpunkt im Projekt noch einmal ändern können) verbunden wurden. Die Karte in der gesamten Größe finden Sie am Ende des Handouts.

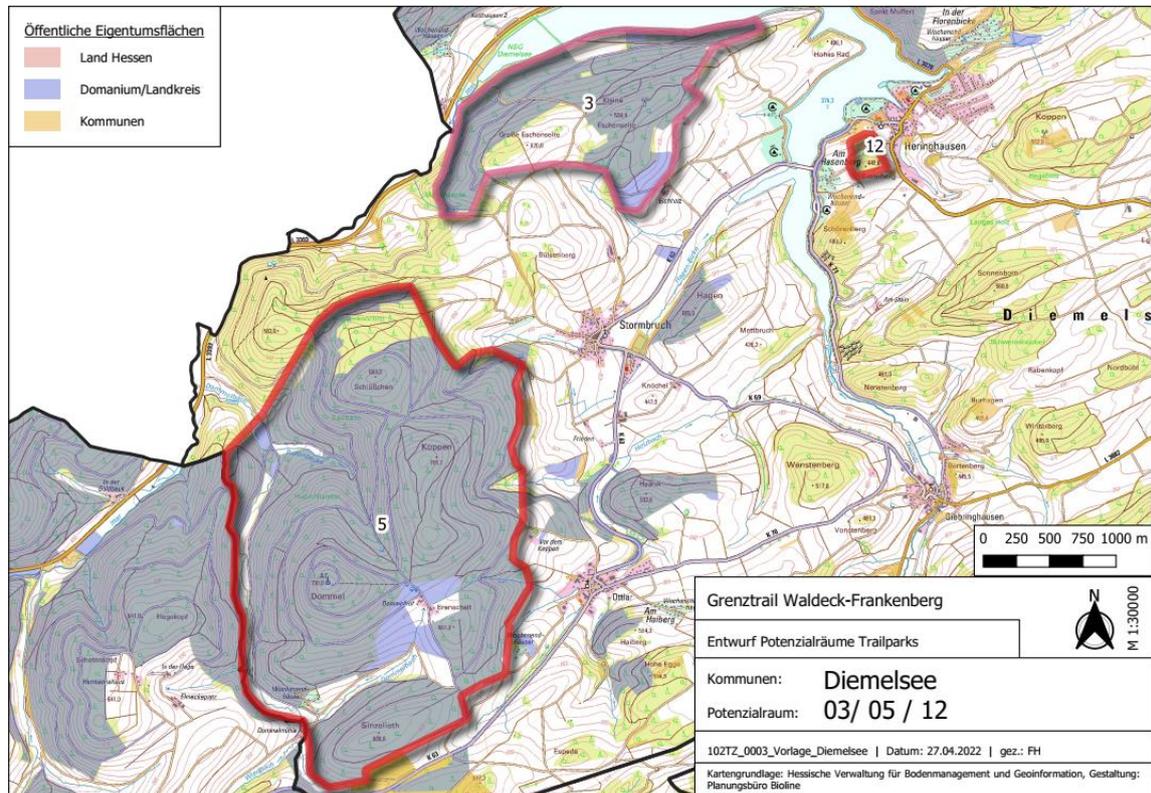


## Ihre Kommune Diemelsee

In den folgenden Karten sehen Sie die Potentialräume Ihrer Kommune Diemelsee.

Bild 1 zeigt die topographischen Gegebenheiten, das Bild unten und auf den Folgeseiten bereits mögliche Korridore für die Trails.

Aktuell ist unser Projektbüro dabei, diese Korridore vor Ort zu besichtigen und innerhalb dieser eine genauere Streckenführung zu planen. Sie begutachten hier insbesondere die Gegebenheiten von Boden, naturschutzrechtliche Belange, eine mögliche Führung des Trails für den meisten Fahrspaß, und vieles mehr.



## STRECKENCHARAKTERISTIK

Die Trails werden auf unterschiedliche Arten angelegt. Damit Sie eine genauere Vorstellung davon bekommen, wie so ein Trail eigentlich aussehen kann, haben wir hier vier Beispiele zur Veranschaulichung aufgenommen.

### 1. gebaut, schmal, ohne Belag

Diese Art von Trail ist recht schmal (unter 1 Meter breit) und wird nur mit natürlichem Material (von vor Ort) ohne zusätzlichen Belag erstellt.

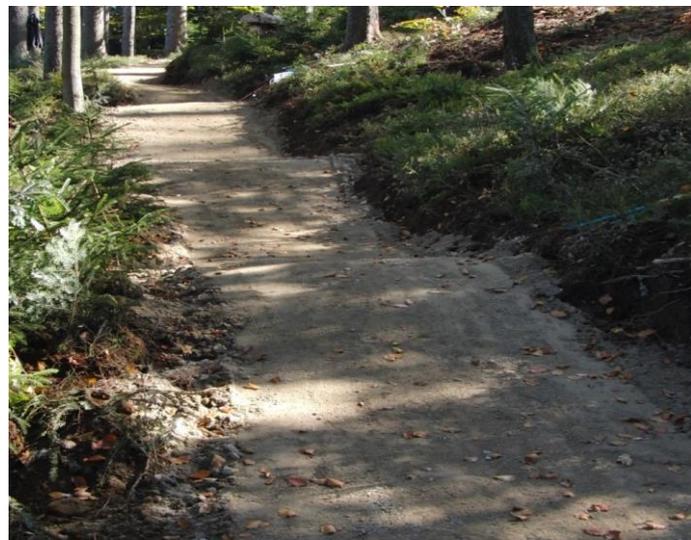


### 2. gebaut, eben, mit Belag, mittelbreit

Hier wird ein Mineralgemisch als Bodenbelag eingearbeitet. Damit schafft man einen sehr ebenen Trail.

### 3. gebaut, eben, mittelbreit, mit Belag, mit Rollern

Auch auf diesem Trail wird Belag zur Herstellung einer planen Oberfläche eingebracht. Hier sieht man einen Bereich mit langgezogenen Wellen, die ein spaßiges Fahrerlebnis vermitteln.





#### **4. gebaut, breit (überhöhte Kurve), mit Belag**

Auf diesem Bild sieht man eine erhöhte Kurve. Diese Art von Kurven ermöglicht es den Streckenbauern, die Strecken auch an steileren Hängen mit einem Gefälle oder einer Steigung von maximal 5% zu bauen.

Den Mountainbikern ist es hier selbst überlassen, ob sie schneller und damit außen in der Kurve, oder innen und damit lieber langsam und vorsichtiger fahren möchten.

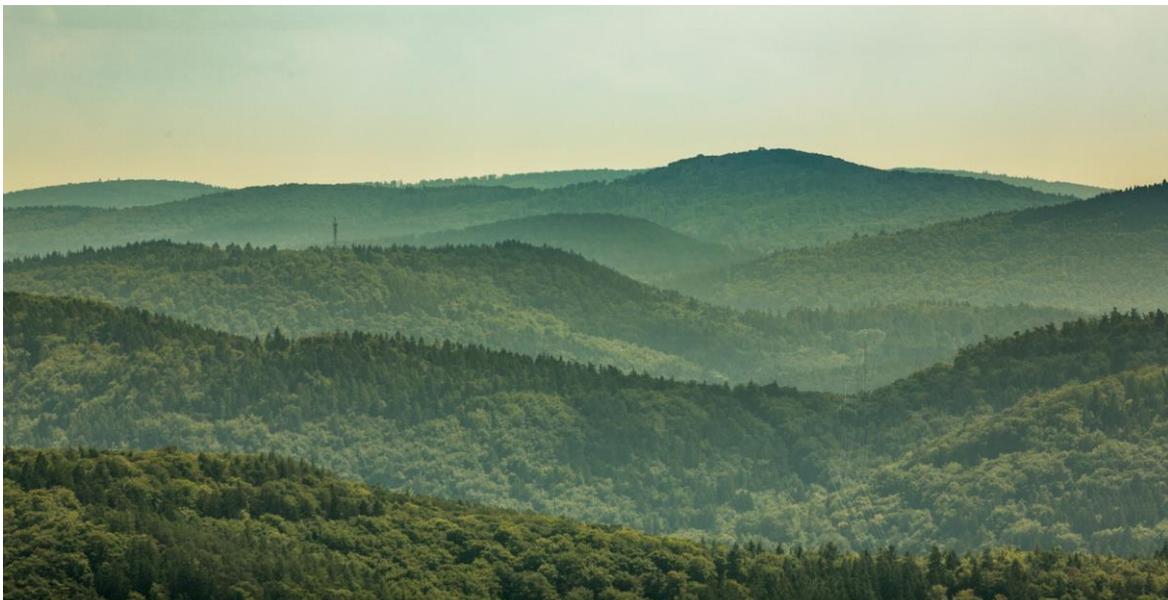
Auch hier wird mit Belag gearbeitet.

### **Ihre Kommune: Diemelsee – Aktivitätssäulen und Thementrails**

In Ihrem Trailpark wird der Schwerpunkt wahrscheinlich auf den Aktivitätssäulen Sportiv, Explorer und Naturerlebnis liegen. Die Edutainment-Station für Thementrails werden gemeinschaftlich mit Touristikexperten aus der Region entwickelt. Wie diese aussehen können und in welcher Kommune sie eingesetzt werden, steht jedoch noch nicht fest. Um Ihnen allerdings einen Eindruck zu vermitteln, was wir mit Thementrails bzw. Edutainment-Station meinen, haben wir hier zwei Beispiele aufgeführt.

1. Das Kellerwaldhaus in Herzhausen hat viele unterschiedliche Edutainment-Stationen zum Thema Kellerwald eingerichtet. Auf der ersten Seite dieses Handouts können Sie ein Bild einer solchen Station sehen.
2. Die Upländer Molkerei in Usseln hat einen Milch-Erlebnispfad gebaut. Hier lernt man alles rund um die Milch auf eine unterhaltsame und interessante Art.

Uns ist es sehr wichtig, dass Besonderheiten der Kommunen herausgestellt und Informationen spielerisch an Jung und Alt vermittelt werden.



## Planungs- und Baukosten - Die Finanzierung des Zweckverbandes und die Umlagen pro Kommune

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Planungskosten (LP 1-3)	633 Tsd. €	570 Tsd. €	285 Tsd. €				= <b>1,4 Mio. €</b>

gefördert über EFRE – Förderquote 50-100 %

Zweckverband							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Planungskosten (LP 4-9)		180 Tsd. €	730 Tsd. €	530 Tsd. €	180 Tsd. €	180 Tsd. €	= <b>1,8 Mio. €</b>
Baukosten		1,6 Mio. €	3,8 Mio. €	3,3 Mio. €	6 Mio. €	1,6 Mio. €	= <b>16,6 Mio. €</b>

gefördert über GRW – Förderquote 65%

**insgesamt 19,8 Mio. €**

Im Jahr 2019 haben wir mit allen 14 Kommunen eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen. Diese Vereinbarung beläuft sich auf die Leistungsphasen 1-3 für die Jahre 2020 bis 2022 und damit auf Kosten von insgesamt 1,4 Mio. Euro. Diese Kosten wurden durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung zu 50 %, zeitweise zu 100 % gefördert. Der übrige Restbetrag wurde durch Umlagen der Kommunen, durch die öffentlich-rechtliche Vereinbarung gedeckt.

Die Kosten der Leistungsphasen 4-9 werden vom Zweckverband getragen. Hierbei handelt es sich um die Genehmigungsplanung, Baubegleitung o. ä. diese belaufen sich auf 1,8 Mio. Euro. Insgesamt kostet die Planung des Grenztrails 3,2 Mio. €. Dieser Wert wurde nach der Ausschreibung, aufgrund des Angebots, angenommen.

Auch die Baukosten werden vom Zweckverband getragen. Diese sind prozentual an die Förderung (Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW) und den damit verbundenen Baufortschritt angepasst und belaufen sich - von Baubeginn 2021 bis Bauende 2025 - auf 16,6 Mio. Euro.

Somit betragen die Gesamtkosten des Grenztrails 19,8 Mio. Euro Brutto.



### Der laufende Betrieb

Die Kosten des laufenden Betriebes wurden auf 1.040.891,16 Euro pro Jahr festgesetzt.

In diesen Kosten sind enthalten:

- Unterhaltungskosten der Strecke
- Verkehrssicherung
- Personal Zweckverband
- Öffentlichkeitsarbeit
- Bankzinsen/Abschreibung
- Weiter betriebliche Aufwendungen.

Es wird vorgeschlagen die Baukosten, welche durch die Förderung nicht gedeckt sind über einen Kredit zu finanzieren und gemeinsam mit dem laufenden Betrieb über 40 Jahre (gemäß der Abschreibungsdauer) zu tilgen.

Für diese Gesamtkosten wurde gemeinsam ein Verteilungsschlüssel festgelegt:

- 25 % Übernachtungszahlen
- 25 % Einwohnerzahlen
- 50 % Anzahl der Mitglieder im Zweckverband

Daraus ergibt sich die erste Spalte „Summe“ der unten stehenden Tabelle.

Um eine zu hohe Belastung einzelner Kommunen zu vermeiden, hat sich der Landkreis bereiterklärt, die Kosten pro Kommune bei 45.000 Euro zu deckeln und die übrigen Kosten zu übernehmen. So ergeben sich die endgültigen Kosten.

Stadt/Gemeinde	Kosten pro Kommune
Bad Arolsen	35.575,73 €
Bad Wildungen	45.000,00 €
Battenberg (Eder)	21.655,56 €
<b>Diemelsee</b>	<b>22.918,60 €</b>
Diemelstadt	21.501,59 €
Edertal	24.724,08 €
Hatzfeld	18.641,86 €
Korbach	40.277,69 €
Lichtenfels	20.595,63 €
Twistetal	19.932,41 €
Vöhl	28.949,34 €
Volkmarsen	22.383,89 €
Waldeck	26.789,58 €
Willingen	45.000,00 €
Landkreis	300.000,00 €
	<b>693.945,97 €</b>

Wie oben bereits geschrieben, wird die Umlage Ihrer Kommune nicht direkt zu 100% fällig, sondern richtet sich nach dem Baufortschritt des Gesamtprojektes pro Prozent.

2021	2022	2023	2024	2025
10%	35%	56%	90%	100%
20 km	70 km	112 km	180 km	200 km
2.291,86 €	8.021,51 €	12.834,42 €	20.626,74 €	22.918,60 €

## Der Zweckverband

Der Zweckverband übernimmt:

- Verkehrssicherung
- Pflege der Strecke
- Vermarktung
- Planung der Events
- Ggf. Refinanzierung

Und vieles mehr...

Somit ein rundum Paket, welches die Attraktivität Ihrer Kommune - unseres Landkreises - stärkt und im Tourismusbereich etabliert.

Der Zweckverband Grenztrail wurde zum 01.09.2021 gegründet.



Dieses Projekt ist ein Leuchtturmprojekt für unseren Landkreis. Noch nie wurde kommunenübergreifend so eng zusammengearbeitet und die Gemeinschaft als ein Ganzes betrachtet. Wir stellen gemeinsam etwas für unseren Landkreis auf die Beine und am Ende kann jede Kommune einen enormeren Mehrwert aus diesem Projekt ziehen. Darum gilt:

**Wir gemeinsam für unser Waldeck-Frankenberg!**

## Projektleitung

**Matthias Schäfer**  
**Tanja Reitmaier**  
**Julia Schulte**  
**Stephanie Hofmann**  
**Yasmine Huthwelker**

**Thomas Trachte**  
**Christoph Bangert**  
**Christina Hochbein**

## Projektbüro

**Bioline**  
Bernd Wecker  
**Bike Projects**  
Thomas Schlecking  
**Consulting - Supervising -**  
**Streckendesign Diddie Schneider**  
Diddie Schneider

 **EUROPÄISCHE UNION:**  
Investition in Ihre Zukunft  
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

**Noch Fragen? -Wir sind für Sie da.**

Tel.: 05631 954-459  
E-Mail: grenztrail@lkwafkb.de

# Häufig gestellte Fragen

In diesem Bereich stellen wir alle häufig aufgetretenen Fragen mit Antworten dar. Sollten Sie hier nicht die Antwort finden die Sie suchen rufen Sie uns gerne an oder schreiben Sie uns eine E-Mail. Unsere Kontaktdaten finden Sie auf Seite 10 dieses Handouts.

## **Warum wurden keine Potentialräume, für neu gebaute Trails, im Bereich des Nationalparks Kellerwald angelegt?**

Bereits im Jahr 2019 gab es Gespräche zwischen dem Landkreis Waldeck-Frankenberg und der Leitung des Nationalparks. Dabei wurde uns erläutert, dass neu gebaute Trails nicht in das Konzept des Nationalparks Kellerwald gehören. Somit wurde sich darauf verständigt, dass bereits bestehende Wege als Verbindungswege genutzt werden können, allerdings kein Bau von neuen Wegen erfolgen darf.

## **Können die Verbindungswege an Geschäften etc. vorbeigeführt werden?**

Ja. Es ist geplant die Verbindungswege so festzulegen, dass sie den Betrieben vor Ort den meisten Nutzen bringen.

## **Wie können die Strecken befahren werden?**

Bei den neu angelegten Trails handelt es sich um sogenannte „Singletrails“. Diese werden nur in eine Richtung befahren (Einbahnstraße). Man fährt auch nicht nebeneinander, sondern hintereinander. Wiederum die Verbindungswege, somit die vorhandenen Wege mit denen die Trailparks verbunden werden, können natürlich in beide Richtungen befahren werden, es sei denn die Straßenverkehrsordnung sieht hier etwas anderes vor.

## **Sind Planungen im Bereich der Infrastruktur unternommen worden?**

Der Landkreis, sowie alle teilnehmenden Kommunen, liefern mit diesem Projekt den Unternehmen in unserer Region ein Produkt, bei dem sie sehr viel Gewinn erwirtschaften können. Allerdings müssen die Unternehmen sich auch den neuen Gegebenheiten anpassen. Auch die Kommunen müssen Ihre Infrastruktur auf die Touristen anpassen, indem man zum Beispiel auf Fahrradfahrer ausgerichtete Unterkünfte geschaffen werden. Damit werden wir Sie aber nicht alleine lassen. Sondern der Landkreis/Zweckverband wird mit Ihnen zusammen Pläne entwickeln und umsetzen um den bestmöglichen Gewinn für Sie zu erwirtschaften. Auch im Rahmen der Produktentwicklung durch das Projektbüro werden Handlungslinien für die flankierende Infrastruktur erstellt.

## **Sollen auch Servicestationen eingerichtet werden?**

Die Mountainbiker sollen möglichst viele gute Momente auf unseren Strecken erleben. Dazu gehört auch eine Versorgung rund um das Bike. Somit denken wir auch jetzt schon an Servicestationen, welche jedoch nicht im Wald platziert werden sollen, sondern wahrscheinlich eher auf Plätzen o. ä. vor den Trails um das Wald-Bild nicht zu stören.

## **Wo können die Besucher ihren Müll entsorgen?**

Da es sich bei den meisten Mountainbikern um naturbewusste Menschen handelt, werden diese ihren Müll nicht einfach in der Natur entsorgen. Wir weisen in den allgemeinen Nutzungsregeln daraufhin, dass Müll auch wieder mitzunehmen ist. An Servicestationen o. ä. sollen auch Möglichkeiten eingerichtet werden, Müll zu entsorgen. Ein genaueres Konzept wird erstellt, sobald das Projekt weiter fortgeschritten ist.

## **Was ist in den jährlichen Umlagen der einzelnen Kommunen enthalten?**

Sie bezahlen mit der jährlichen Umlage ein Rundumpaket. Der Zweckverband kümmert sich um die Öffentlichkeitsarbeit, Streckenpflege, Verkehrssicherung und alle weiteren Aufgaben die anfallen.

### **Gibt es eine Marketingstrategie für das Produkt und wer ist für die Umsetzung verantwortlich?**

Neben der Planung der Streckenverläufe erstellt unser Projektbüro auch ein dazugehöriges Marketing- und Kommunikationskonzept. Dazu gehören unter anderem auch das Logo, die Entwicklung eines Namens und ein Corporate Design sowie die Strategie der Vermarktung an sich. Die Strategie umzusetzen ist Aufgabe des Zweckverbands. Natürlich ist eine Unterstützung bei der örtlichen Vermarktung durch die Kommunen, welche näher an den Einwohnern wie auch Touristen sind, hilfreich.

### **Wird es eine Möglichkeit der Navigation o. ä. für den Grenztrail geben?**

Der ganze Grenztrail wird mit einer Beschilderung versehen, mit der man gänzlich auf Navigationssysteme verzichten kann. Zusätzlich sollen die Strecken in die schon bekannten Systeme übernommen werden und es wird ggf. auch eine eigene App erstellt. Wie wir hier genau verfahren werden, wird sich im weiteren Projektverlauf zeigen.

### **Werden Verbände wie zum Beispiel NABU mit eingebunden?**

Von Beginn dieses Projekts an wurde der Fachdienst Umwelt, als Genehmigungsbehörde, sowie die Domänialverwaltung mit den Revierleitungen und HessenForst eingebunden. Wir sind sehr darauf bedacht, die naturschutzrechtlichen Belange in jedweder Hinsicht zu beachten und einzuhalten. Die Verbände sind größtenteils bereits im Projekt eingebunden.

### **Wird die Natur durch das Projekt beeinträchtigt?**

Ziel dieses Projektes ist es unter anderem den Nutzern den Wald und die Natur näher zu bringen. Eine unserer Aktivitätssäulen beinhaltet sogar explizit das Naturerlebnis. Somit ist es uns ein sehr großes Anliegen, die Natur so wenig wie möglich zu belasten. Aus diesem Grund wurden der Fachdienst Umwelt, als Genehmigungsbehörde, sowie die Domänialverwaltung mit den Revierleitungen und HessenForst von vornherein miteingebunden. Das Projektbüro verfügt über eine sehr große Datenbank von naturschutzrechtlichen Informationen. Diese werden bei der Planung berücksichtigt und können so von vornherein umgangen werden.

### **Warum beteiligt sich der Südkreis (abgesehen von Battenberg und Hatzfeld) nicht an diesem Projekt?**

Im Jahr 2019, als wir mit Ihnen die öffentlich-rechtliche Vereinbarung für die Machbarkeitsstudie geschlossen haben, hat sich der südliche Landkreis dazu entschlossen, sich bei diesem Projekt nicht zu beteiligen. Zu diesem Zeitpunkt konnten wir auch noch nicht so viel präsentieren wie heute. Allerdings können diese Kommunen immer noch, gegen einen gewissen Beitrag für die bereits erbrachten Leistungen, dem Zweckverband beitreten.

### **Wie wird die Verbindung nach Battenberg und Hatzfeld geschaffen?**

Wenn die Trailparks in den Landkreis Kommunen nach und nach gebaut werden, müssen die Mountainbiker zunächst durch die Kommunen fahren, welche aktuell nicht an dem Projekt teilnehmen. Hinterher ist es aber geplant, dass die NRW Kommunen die Verbindung zwischen dem Nord- und Südkreis bilden.

### **Können wir noch eigene Ideen einbringen?**

Kreative Ideen und Vorschläge werden gerne mit aufgenommen. Bzgl. der Strecken können bestehende Wege sicherlich als attraktive Verbindungswege genutzt werden. In der Regel haben diese aber nicht die Qualität, welche die neue Trails haben sollen. Weiterhin sind die Besitzverhältnisse der Flächen zu beachten.

### **Zu welchen Zeiten können die Trails befahren werden?**

Es sollen allgemeine Regeln für die Nutzung der Trails festgelegt werden, in denen grundsätzlich auch eine Nutzung im Dunkeln untersagt wird.

### **Wird das Wild durch die Trailparks beeinträchtigt?**

Eine Nutzung der Trails wird grundsätzlich auf die Tageszeit beschränkt. Somit überschneiden sich die Aktivitätszeiten von Mensch und Tier nicht. Erfahrungen aus Willingen haben bestätigt, dass die Tiere durch die Mountainbiker nicht beeinträchtigt werden.

### **Muss die Kommune noch eine besondere Versicherung für den Grenztrail abschließen?**

Nein, die Kommune muss sich nicht zusätzlich versichern. Der Zweckverband wird alle für ihn nötigen Versicherungen abschließen.

### **Welche Maßnahmen zum Ausgleich der neugebauten Strecken sind geplant?**

Bereits im frühen Stadium unseres Projekts haben wir das Thema Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt und befinden uns immer wieder mit der Domänialverwaltung im Gespräch. Da wir im Wald bauen, möchten wir den Ausgleich auch im Wald umsetzen. Wenn die Kommune Ideen oder Anregungen hat, wo ggf. Ausgleich auch in ihren eigenen Wäldern möglich ist, können diese gerne an uns herangetragen werden und wir werden prüfen, ob die Maßnahme dort umgesetzt werden kann. Es ist davon auszugehen, wenn es sich beim Ausgleich um Waldflächen handelt, dass diese aus der Nutzung genommen werden müssen und wenn möglich, sich an Sonderstandorten befinden (z.B. Hanglagen, besonders trockene oder besonders feuchte Standorte).

### **Wie können wir in unserer Kommune von diesem Projekt profitieren, wenn wir keine touristischen Angebote haben?**

Unternehmen in der freien Wirtschaft reagieren auf Angebot und Nachfrage. Wenn in einer Kommune ein neuer Markt im touristischen Bereich durch das Handeln der Kommune erschlossen wird, wächst vor Ort die Nachfrage von den Touristen an Unterkünften, Gastronomie, etc. Sobald die Unternehmer diese Nachfrage wahrnehmen, werden sie auf diese mit einem entsprechenden Angebot reagieren. Wenn die Kommune allerdings nicht die Bedingungen der Nachfrage schafft, wird auch kein Angebot entstehen. Zudem kann die Kommune mit Wohnmobilstellplätzen oder ähnlichen das Angebot für die Touristen noch attraktiver gestalten.

Neben der rein touristischen Impulswirkung des Projektes, ist zudem ein nicht zu unterschätzender Effekt zur Verbesserung des Images der gesamten Region nach innen und nach außen zu erwarten. Auch und gerade nicht touristische Unternehmen können hier das positive Image zur Mitarbeitergewinnung bez. Mitarbeitermotivation nutzen. Zudem wirken sich zeitgemäße und überregional bekannte Freizeitangebote positiv auf die Identifikation, gerade Jugendlicher und junger Erwachsener mit „Ihrer“ Region aus und dienen als ein Baustein dazu, den Wegzug, besonders dieser Altersgruppe abzumildern, bzw. den Rückzug zu befördern, letztlich kann das Projekt also einen Beitrag zu einer positiven Bevölkerungsentwicklung beisteuern.

### **Zerstören wir mit diesem Projekt nicht den Rest unserer Natur?**

Die Trails werden sehr naturfreundlich angelegt. Man benötigt oft nicht mal mehr einen zusätzlichen Belag, sondern nutzt die Materialien vor Ort. Zudem werden keine großen Bagger oder sonstige Hilfsmittel benötigt, so dass der Bereich um den Trail keinen größeren Schaden nimmt. Wir können Bereiche die kritisch sind umfahren.

### **Touristen schätzen die Natur doch nicht so sehr wie Einheimische. Besteht nicht die Gefahr, dass die Besucher der Natur einen deutlichen Schaden zufügen?**

Der größte Teil der Personen, welche Mountainbike fahren, sind sehr Naturbewusst und achten auf ihr Umfeld. Zudem werden wir das Projekt unter dem Aspekt „Umweltbewusstsein“ vermarkten. Uns ist es sehr wichtig, dass die Touristen nicht nur unsere Natur erleben, sondern diese auch schätzen und achten. So werden wir auch die Personen erreichen und sensibilisieren, die aus Achtlosigkeit der Natur schaden.

### **Kommt es bei diesem Projekt nicht zu Kollisionen unterschiedlicher Nutzergruppen (Landwirte, Fußgänger, Reiter, o. ä.)?**

Der Fahrradmarkt boomt und in vielen Bereichen, auch in unserem Landkreis, verselbstständigen sich die Fahrradfahrer. Es wird auf Wander-, Feld- und Waldwegen oder auch im Wald gefahren, wo rein optisch ein Weg sein könnte. Diesen Prozess können wir nicht verhindern. Wir können aber einen direkten Einfluss darauf nehmen, wo die Fahrradfahrer fahren. Um das tun zu können, müssen wir aber ein Angebot schaffen, was den Anreiz schafft dort auch fahren zu wollen. Das machen wir mit unserem Projekt. Wir leiten die Fahrradfahrer über die gewünschten Trails und Wege und entlasten damit das Konfliktpotential zwischen den Nutzergruppen. Zudem wird dem „Wildfahren“ vorgebeugt und die Natur entlastet.

### **Ist ein späterer Einstieg in das Projekt möglich?**

Über einen späteren Einstieg einer Kommune entscheidet, nach der Satzung des Zweckverbandes, die Verbandsversammlung. Diese entscheidet dann auch über den einmaligen Beitrag sowie die Umlage, welche die beitretende Kommune leisten muss.

**Wenn die Trails in einer angemessenen Geschwindigkeit befahren werden, aber trotzdem ein Unfall passiert, wer haftet?**

Die Trails werden in einer sehr hohen Qualität gebaut. So werden Unfallrisiken bereits im Vorfeld reduziert. Wenn es jedoch trotzdem zu einem Sturz kommt, muss zunächst das Schuldverhältnis geklärt werden. Lag der Grund für den Sturz an der Strecke, dass zum Beispiel diese nicht richtig gepflegt wurde, haftet der Zweckverband. Für diesen Fall wurden bereits mit der GVV Kommunalversicherung Verträge zur Absicherung abgeschlossen. Durch regelmäßige Kontrollen und Prüfungen der Strecken im Rahmen der Verkehrssicherung, wird der Zweckverband diese Versicherung allerdings nur in absoluten Ausnahmefällen in Anspruch nehmen müssen. Sollte der Unfall aufgrund von Eigenverschulden (fehlerhaftes Fahrverhalten etc.) verursacht worden sein, trägt der Fahrer selbst die Schuld. Sollte der Unfall im Rahmen eines Schulausfluges o. ä. mit einer Lehrkraft, Betreuungsperson, o. ä. passiert sein, muss die Schuldfrage im Zusammenhang mit der Aufsichtspflicht geklärt werden.

**Die Potentialräume wurden anhand der Besitzverhältnisse der Flächen festgelegt. Wurden die Besitzer über das Vorhaben informiert?**

Ja, die Projektleitung und das Projektbüro stehen im stetigen Austausch mit den Besitzern (Domanialverwaltung und HessenForst).

**Besteht bei den neu gebauten Trails die Gefahr von Erosionen?**

Im Gegensatz zu "wilden" Trails, die oftmals steil durch das Gelände oder Forstwege welche mit einer Steigung/Gefälle über 10% verlaufen, ist die Neigung der Trails eher gering. Zudem werden die Trails so angelegt/gebaut, dass das Wasser nicht auf den Trails abläuft und somit keine Erosionsrinnen o. ä. verursachen kann. Durch qualitativ hochwertigen Bau wird das Wasser so geleitet, dass Erosion also gar nicht erst entsteht.

**Muss der Zweckverband für den Bau der Trails Flächeneigentum erwerben?**

Die Trails werden auf Flächen vom Domanium, HessenForst oder Kommunalwald gebaut. Der Zweckverband erwirbt keine Flächen. Die Eigentumsverhältnisse bleiben unberührt.

**Welche Korridore werden mit Trails versehen?**

Wir planen mehr Trails als wir eigentlich bauen können. Das hat den Hintergrund, dass wegen Forst, Jagd, naturschutzrechtlichen oder anderen Gründen Flächen auch rausfallen können. In welchen Potentialraum nachher wieviel Kilometer gebaut werden können, hängt von den Rücksprachen mit den Kommunen und der naturschutzrechtlichen Genehmigung ab.

**Wurden Gespräche mit den anderen betroffenen Fachdiensten des Landkreises geführt?**

Alle Fachdienste, welche von dem Großprojekt betroffen sind, wurden und werden weiterhin in das Projekt einbezogen.

**Wie wird die Umlage anhand der Inflation in ca. 10 Jahren aussehen?**

Aufgrund der aktuellen pandemischen Lage kann man nur schlecht sagen wie sich der Leitzins der europäischen Zentralbank in Zukunft verhält. Um eine ungerechte Behandlung durch ungenauen Zahlen zu vermeiden, hat die Verbandsversammlung das Recht, die Umlage nach Inflationsrate oder anderen Gegebenheiten neu zu bewerten.

