



## ***Gesund durch Radfahren***

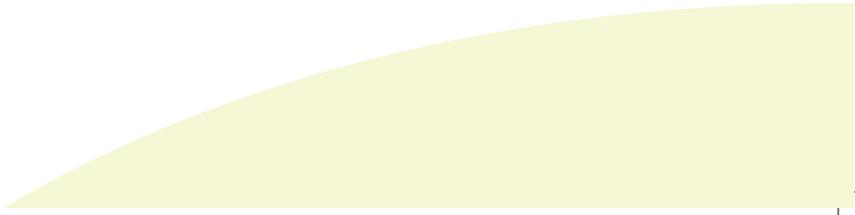
Prozessbegleitung und Handlungsempfehlung  
zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen  
für den Radverkehr





## **Inhaltsverzeichnis**

	Seite
Inhaltsverzeichnis .....	2
Einleitung .....	3
Entwicklung des Projektes.....	4
Der Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012 .....	5
Stilllegung von Bahnstrecken .....	5
Chancen für den Tourismus.....	6
Schwierigkeiten mit „Bahntrassen“.....	7
Kommunalpolitische Voraussetzungen.....	7
Wie kommen die Gemeinden an „ihre“ Trasse?.....	8
Verkauf der Strecke durch die Deutsche Bahn .....	8
Deutsche Bahn - Ansprechpartner.....	9
Vorreiter in Nordrhein-Westfalen .....	10
Wie werden Trassen veräußert?.....	10
Prüfdauer des Trassenverkaufs seitens der Deutschen Bahn .....	11
Planungsrecht.....	11
Förderung von Radwegen – Kommunalpolitische Besonderheiten .....	12
Fördermöglichkeiten von Radwegen in Thüringen .....	13
Förderung von Radwegen – Antragsinhalte für Thüringen .....	14
Technische Realisierung – der ideale Radweg .....	15
Verweise und Quellen .....	16
Schlusswort .....	17
Kontakt / Impressum.....	17





## ***Einleitung***

### **„Prozessbegleitung und Handlungsempfehlung zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr“**

Zeitraum: 2007

Projektleitung: Soziales Arbeitnehmer-Bildungswerk  
in Thüringen e.V. (SABiT)

Zielgruppe: Städte und Kommunen in Thüringen  
und in anderen Bundesländern in Deutschland

Gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

## **Entwicklung des Projektes**

Seit einigen Jahren besteht die interministerielle Projektgruppe „Radfahren in Thüringen“ unter Leitung des Thüringer Ministeriums für Soziales, Familie und Gesundheit (TMSFG).

Sie hat sich zum Ziel gesetzt, das Radfahren als Teil des umweltfreundlichen Verkehrsverbundes zu fördern und vor allem der Bevölkerung die gesundheitlichen Vorzüge des Radfahrens bewusst zu machen. Der Präventionscharakter spielt dabei eine herausragende Rolle.

Daraus entstanden neben dem aktuellen Projekt verschiedene Aktionen und Wettbewerbe. Das „Soziale Arbeitnehmer-Bildungswerk in Thüringen e.V.“ (SABiT) ist Partner des TMSFG, der koordinierend und unterstützt durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) diese Aufgabe mit trägt. Die ehemaligen Bahntrassen haben besonders für Familien und Gelegenheitssportler einen hohen gesundheitsbewussten Freizeitwert.

SABiT will mit dem Projekt „Bahntrasse“ das Interesse von Behörden, Politik und Wirtschaft wecken. In einem Fachgespräch im Oktober 2007 mit mehreren Thüringer Kommunen wurden der materielle und ideelle Wert dargestellt, wie wichtig z. B. der Erhalt des Streckenprofils und die Durchgängigkeit von Brücken und Tunnel sind. Außerdem wurde das Tourismuspotential von Radrouten auf Bahnstrecken benannt sowie deren Umsetzung und Förderung aufgezeigt und diskutiert.

Die touristische Nachnutzung stillgelegter Bahntrassen erfreut sich seit einiger Zeit großer Beliebtheit. Das hierfür verschiedene Bedingungen erfüllt werden müssen, die teilweise recht umfangreich und zeitaufwendig sein können, ist vielen Interessenten nicht bewusst.

Diese Informationen soll dieser Leitfaden vermitteln. Damit soll den Gemeinden und Städten in Deutschland Hilfe zur Selbsthilfe gegeben werden, um den Prozess der Nachnutzung ehemaliger Bahntrassen zu gestalten.

Besonderes Augenmerk wurde dabei auf Thüringen gelegt, da SABiT in Thüringen ansässig ist und viele Informationen direkten Bezug haben. So wurde z.B. die technische Realisierung am Beispiel des Mommelstein-Radwanderweges im Thüringer Wald erläutert.

Weitere Hinweise in Ergänzung zu den bisherigen Informationen sind stets willkommen.

Die Inhalte der Broschüre sind ebenso auf:

[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de) und

[www.gesund-durch-radfahren.de](http://www.gesund-durch-radfahren.de) zu finden.

## ***Der Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012***

**Das Projekt „Prozessbegleitung und Handlungsempfehlung zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr“** ist eine nichtinvestive Maßnahme zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 (NRVP).

Damit möchte das Bundesverkehrsministerium in Deutschland einen breiten gesellschaftlichen Dialog aller Akteure über neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Akzeptanzsicherung und -erhöhung initiieren, Handlungsempfehlungen für alle Beteiligten geben und somit letztendlich einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima leisten.

Beim NRVP handelt es sich um eine Zusammenstellung von Leitlinien, Zielsetzungen und Erläuterungen zur Bedeutung des Radverkehrs in Deutschland (BMVBW, 2002). Vorbild des NRVP, der 2002 von der Bundesregierung beschlossen wurde, ist der „Masterplan Fiets“ aus den Niederlanden.

[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)

## ***Stilllegung von Bahnstrecken***

Eisenbahnstrecken werden durch die Deutsche Bahn AG meist aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt. Das betrifft hauptsächlich den Rückgang des Individualverkehrs im ländlichen Raum, insbesondere im Osten Deutschlands durch rückläufige Einwohnerzahlen.

Für die Deutsche Bahn AG entstehen hohe Kosten für diese Strecken bei geringer Auslastung. Nach einer Wirtschaftlichkeitsprüfung der Strecken seitens der Deutsche Bahn AG und einem ggf. folgenden Streckenstilllegungsverfahren wird der

Verkehr auf der Strecke eingestellt. Die Trasse gilt aber immer noch als Betriebsanlage der Bahn. Das verursacht weiterhin Kosten. Selbst die Aufnahme des Verkehrs durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen wäre möglich. Falls dies nicht erfolgt, wird durch die Deutsche Bahn AG ein Grundstücksverkauf angestrebt. Dafür muss die bahnbetriebliche Nutzung einer alten Trasse völlig ausgeschlossen werden und neben der Stilllegung auch eine endgültige Entwidmung / körperliche Trennung erfolgen (siehe Planungsrecht).

## ***Chancen für den Tourismus***

Steigungen von maximal 4 Prozent, weiche Senken, großzügige Kurvenradien und zumeist eine gute Asphaltierung machen Radwege auf ehemaligen Bahntrassen besonders komfortabel und damit kinder- und familienfreundlich.

Abseits vom Autoverkehr bieten sie barrierefreie, lärmarme und zumeist landschaftlich reizvolle Wegeverbindungen für viele Nutzer, denn auch Nordic Walker, Wanderer, Rollstuhlfahrer und Skater sowie im Winter die Skilangläufer kommen auf ihre Kosten.

Die alten Bahntrassen sind oftmals Teil unserer industriellen Kultur und der Erhalt der häufig ortsbildprägenden Bauwerke ist überaus erstrebenswert. Der Radweg kann als Kulturweg erlebt werden.

(Beispiel: [www.route-industriekultur.de/per-rad](http://www.route-industriekultur.de/per-rad))

Zudem gewähren Überfahrten von Brücken und Viadukten grandiose Ausblicke. Bahndämme, Geländeeinschnitte und Tunnel machen das Radfahren zum Bahntrassen-Radelerlebnis.

Das nachfolgend aufgeführte Potential der zahlreichen Kilometer stillgelegter Bahntrassen lässt sich vor allem für die touristische Vermarktung nutzen:

- Geringe Steigungs- und Gefällestrecken auch in bergigen Regionen
- Die besonders radfreundlichen Bedingungen motivieren insbesondere Neueinsteiger und Familien zum Radfahren
- Nutzung auch für Wanderer, Nordic Walker, Rollstuhlfahrer und Skater
- Meist zusammenhängende Abschnitte zum Radfahren abseits vom motorisierten Verkehr
- Fahrradgerechte Verbindungen von Gemeinden und Städten – häufig kürzeste Verbindung zweier Ortskerne; insbesondere auch Erschließung von Regionen abseits der Zentren
- attraktive Führung in Einschnitten und auf Dämmen mit entsprechenden Ingenieurbauwerken
- Erlebnis und Erkundung „Ehemalige Bahntrasse“ und damit Bewusstseinsbildung/ Information zu regionalen Besonderheiten und zur Geschichte – Radweg als Kulturweg
- Gastronomie/ ggf. Hotellerie in ehemaligen Bahnhöfen/ Bahnhofs- bzw. Empfangsgebäuden direkt an der Strecke

## **Schwierigkeiten mit „Bahntrassen“**

Die Gefahr, dass die industrie- und verkehrshistorischen Anlagen der Bahn unwiederbringlich zerstört werden, besteht durch Zerschneidung, Kürzung und Überbauung der ehemaligen Bahntrassen durch Verkehrsbauten, Gewerbegebiete und Wohngebiete, insbesondere bei Straßenverkehrsprojekten. Die Wiederherstellung von Ingenieurbauwerken (Brücken, Durchlässe) ist bei den meisten Bauvorhaben nicht in der Finanzierung enthalten.

Das Interesse an der Entwicklung ehemaliger Bahntrassen in den Regionen ist meist vorhanden, scheitert aber allzu oft an unzureichender Zusammenarbeit der Kommunen und nicht zuletzt an der Unkenntnis fehlender Entwicklungs- und Fördermöglichkeiten.

**Es ist daher wichtig, die Verantwortlichen der Regionen in den Behörden, in der Politik und der Privatwirtschaft aber auch bei den Bürgern entlang der ehemaligen Bahntrassen für ein Projekt „Radtrasse“ zu gewinnen.**

## **Kommunalpolitische Voraussetzungen**

Vorab - Check für Interessenten:

- Erkennen der materiellen und ideellen Werte (Grundbesitz in einem Stück, Anlagenkapital, Nivelliertes Streckenprofil, separate Verkehrsführung)
- Erhalt und (förmliche) Sicherung der vorhandenen Grundwerte (Erhalt des Streckenprofils, der Durchgängigkeit und der Brücken/Tunnel/Durchlässe)
- Erhalt des Trassenbandes (somit bleiben Entwicklungsmöglichkeiten für evtl. spätere Rücknutzung als Bahntrasse erhalten)
- Erkennen der verkehrlichen und touristischen Potentiale der ehemaligen Bahntrasse
- Erarbeitung von Nachnutzungskonzepten
- **Suche nach Verantwortungsträgern – „Wer hat den Hut auf?“**

## Wie kommen die Gemeinden an „ihre“ Trasse?

Die Gemeinden (besser die Zweckgemeinschaften) müssen ihr Interesse am Erwerb der stillgelegten Bahnstrecke bei der Deutschen Bahn – DB Services Immobilien GmbH (Ansprechpartner siehe folgende Seiten!) bekunden.

Oder sie wenden sich an das Zentrale Kundenmanagement per e-Mail unter [immobilien@bahn.de](mailto:immobilien@bahn.de) oder per Telefon unter 069 - 265 54810. Unbedingt die vollständige Adresse sowie eine Rufnummer für Rückfragen angeben!

Folgende Anlagen sind beizufügen:

- ein **Lageplan** mit Kennzeichnung der gewünschten Fläche,
- und (wenn bekannt) Angabe der **Flurstücke**,
- sowie möglichst eine Angabe zur **Kaufpreisvorstellung**.

## Verkauf der Strecke durch die Deutsche Bahn

Nach entsprechendem Antrag - Bekundung des Kaufinteresses - kann der Kauf der Strecke durch die Gemeinden theoretisch erfolgen. Hierbei ist es Verhandlungssache, in welchem Zustand die Strecke von der Bahn übergeben wird. Wegen der schlecht zu kalkulierenden Kosten für die Entsorgung der kontaminierten Schwellen und des aufwändigen Rückbaus der Schienen, ist es oftmals günstiger, die Trasse reduziert auf das Schotterbett zu übernehmen. Das verteuert zwar den Kaufpreis, bewahrt aber ggf. vor unvorhergesehenen Kosten.

Ebenso nicht außer Acht gelassen werden darf der Aufwand durch das evtl. Entfernen von Bäumen und Sträuchern auf den ehemaligen Bahngleisen. (siehe auch Technische Realisierung).

Das Grundeigentum ist die Voraussetzung für die Beantragung öffentlicher Fördermittel.

**Wichtig:**  
**Der Grunderwerb ist nicht förderfähig!**



## **Deutsche Bahn - Ansprechpartner**

### **Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen:**

DB Services Immobilien GmbH  
Niederlassung Leipzig  
Brandenburger Str. 3a  
04103 Leipzig  
Tel.: 0341-968 8675, Fax: 0341-968 8590

### **Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern:**

DB Services Immobilien GmbH  
Niederlassung Berlin  
Caroline-Michaelis-Str. 5-11  
10115 Berlin  
Tel.: 030-297 57233, Fax: 030-297 57233

### **Hamburg, Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein:**

DB Services Immobilien GmbH  
Niederlassung Hamburg  
Museumsstr. 39  
22765 Hamburg  
Tel.: 040-3918 2318, Fax: 040-3918 4526

### **Nordrhein-Westfalen:**

DB Services Immobilien GmbH  
Niederlassung Köln  
Deutz-Mühlheimer-Str. 22-24  
50679 Köln  
Tel.: 0221-141 5352, Fax: 0221-141 3517

### **Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland:**

DB Services Immobilien GmbH  
Niederlassung Frankfurt (M)  
Camberger Str. 10  
60327 Frankfurt (Main)  
Tel.: 069-265 41370, Fax: 069-265 29507

### **Baden-Württemberg:**

DB Services Immobilien GmbH  
Niederlassung Karlsruhe  
Bahnhofstr. 5  
76137 Karlsruhe  
Tel.: 0721-938 3677, Fax: 0721-938 2877

### **Bayern:**

DB Services Immobilien GmbH  
Niederlassung München  
Arnulfstr. 27  
80335 München  
Tel.: 089-1308 5455, Fax: 089-1308 22106

## Vorreiter in Nordrhein-Westfalen

Als erstes Bundesland hat sich Nordrhein-Westfalen zur Gründung eines Gemeinschaftsprojektes zur **Entwicklung von Brachflächen** entschlossen.

Die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG) ist für 205 Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen der zentrale Ansprechpartner, um entbehrliche Bahnareale optimal zu entwickeln. Zentrale Aufgabe der BEG ist es, die Entwicklung

gerade auch solcher Flächen anzugehen, für die es bislang keine Perspektiven gab.

Nur in dieser Zusammenarbeit kann sichergestellt werden, dass städtebauliche und stadtentwicklungspolitische Interessen besser durchgesetzt und integriert werden können. Die Bahn verbindet damit die Erwartung, für Flächen, um die sie sich bislang nicht kümmern konnte, einen neuen Eigentümer zu finden.

## Wie werden Trassen veräußert?

Wenn der Deutschen Bahn AG ein begründetes Kaufinteresse Dritter vorliegt bzw. wenn dieses wirtschaftlich erscheint, erfolgt die **Prüfung auf Entbehrlichkeit für den Eisenbahnbetrieb** im Rahmen des sog. 10-Stufen-Verwertungsprozesses (10-SVP).

Dieser beinhaltet kurz gefasst:

- die Inventarisierung (Ermittlung aller Verträge und Rechte bei den entsprechenden rechtlichen Eigentümern),
- eine **Machbarkeitsprüfung** = Kernstück des Prozesses (Dauer mindestens 6 Wochen), die die Kerngeschäftsnotwendigkeit der Liegenschaft untersucht,
- die Einschätzung der transaktionsbegleitenden Maßnahmen (inklusive zeitlichem und monetärem Aufwand),

- eine immobilienpezifische Objektanalyse (z.B. Wertermittlung, Segmentierung, Szenariorechnung),
- und die Erstellung einer Verwertungsempfehlung, die dann in Abstimmung mit den Eigentümern zur Verwertungsentscheidung wird.

Eigentümer der Trassen-Grundstücke können neben den Töchtern der DB AG noch das Bundesbahnvermögen (BEV) oder Dritte sein. BEV-Flächen werden, sofern sie veräußerbar sind, direkt durch das BEV veräußert. Der Vertrieb der DB Services Immobilien GmbH gibt nach entsprechender Anfrage einen Zwischenbescheid zu ggf. abweichenden Eigentumsverhältnissen und zur Prüfung der Verfügbarkeit.

## ***Prüfdauer des Trassenverkaufs seitens der Deutschen Bahn***

Aufgrund der Vielzahl der erforderlichen Maßnahmen besonders in Mitteldeutschland und je nach Größe und Beschaffenheit der Flächen kann die gesamte Prüfung bis zu einem Jahr und besonders bei Strecken auch länger dauern. Das gesamte Ver-

fahren der DB Services Immobilien GmbH gewährleistet jedoch einen zielgerichteten Einsatz der vorhandenen Ressourcen. Aufbauend auf diesen Unterlagen werden die Vertragsverhandlungen aufgenommen.

## ***Planungsrecht***

Für die Stilllegung bis hin zur Umwidmung gilt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG).

Eine **Stilllegung** von Eisenbahntrassen nach §11 AEG wird durch die DB AG beim Eisenbahnbundesamt (EBA) beantragt.

[www.bundesrecht.juris.de/aeg\\_1994/\\_11.html](http://www.bundesrecht.juris.de/aeg_1994/_11.html)

Die Strecke wird vom Bestandsnetz der DB AG abgebunden (z.B. Weichen werden körperlich stillgelegt, setzen eines Gleisendabschlusses), evtl. wird ein Rückbau vorgenommen oder durch den Käufer selbst veranlasst. Zu beachten ist der §18 AEG.

[www.bundesrecht.juris.de/aeg\\_1994/\\_18.html](http://www.bundesrecht.juris.de/aeg_1994/_18.html)

Trotzdem bestehen für die DB AG Pflichten hinsichtlich der Verkehrssicherung von Eisenbahnkreuzungen (z.B. Straßen) – die Schwierigkeit dabei ist die Frage nach den Straßenbaulastträgern, die ebenfalls von den Kreuzungen betroffen sind.

Erst nach erfolgter Stilllegung und körperlicher Trennung kann die **Freistellung von Bahnbetriebszwecken** durch das EBA erfolgen. Antragsteller können der Eigentümer, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) oder die Gemeinde auf dessen Gebiet sich die Fläche befindet, sein. In der Regel wird im Kaufvertrag die Kostenübernahme durch den Käufer vereinbart (EBA-Gebühr dafür derzeit ca. 200 EUR zzgl. der Kosten für Antragstellung).

Mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken geht die Fläche in die kommunale Planungshoheit über. Rechte und Pflichten werden im Kaufvertrag geregelt. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken regelt nicht die Aufhebung der Eisenbahnkreuzungen, siehe hierzu Eisenbahnkreuzungsgesetz (§ 14a).

[www.bundesrecht.juris.de/ebkrg/\\_14a.html](http://www.bundesrecht.juris.de/ebkrg/_14a.html)

## **Förderung von Radwegen** – Kommunalpolitische Besonderheiten

Radwege-Förderung für Wege mit überregionaler Bedeutung ist grundsätzlich möglich. Die Förderfähigkeit wird in der Regel durch die Radverkehrskonzepte der Länder geregelt. Die Prioritäten der Wege sind in den Netzplanungen für Europa, Deutschland und die Bundesländer festgelegt. Das bedeutet, dass an erster Stelle die Radfernwege, gefolgt von den Radhauptwegen stehen. Für Erlebnisrouten und andere Wege mit regionaler Bedeutung besteht eine bedingte Förderfähigkeit – das sollte dann im Einzelfall geklärt werden.

**1. EURO-VELO** Das europäische Radverkehrsnetz mit dem Ziel, bis 2015 zwölf internationale Fernstreckenrouten für Radfahrer quer durch Europa zu schaffen.

**2. Das D-NETZ** bestehend aus zwölf überregionalen Radfernwegen in Deutschland; davon sind sieben Routen Teil des EURO-VELO-Netzes.

**3. Radfernwege** können Teil des D-Netzes sein und haben dementsprechend eine hohe touristische Bedeutung.

**4. Radhauptwege** sind oftmals Netzergänzungen zum Fernwegenetz, Anbindungen an ÖPNV-Zugänge und Verbindungen zu Routen in Nachbarländern.

**5. Lokale Erlebnisrouten** sind zumeist Tagesrouten mit regionaler Bedeutung.

Weiterhin sollten die Kommunen die Möglichkeiten prüfen, dass Beiträge von Dritten (Sponsoren) zur Senkung der Eigenanteile der Gemeinden Verwendung finden und nicht von den zuwendungsfähigen Gesamtkosten abgezogen werden. Neben dem Sponsoring sollten die Kommunen auch die Bereitschaft von Privatpersonen zur Finanzierung von Radverkehrsangeboten nutzen.

Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (siehe Förderfibel).

[www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1340](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1340)

## ***Fördermöglichkeiten von Radwegen in Thüringen***

Radwege-Förderung ist in Thüringen durch das GA-Programm – Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur grundsätzlich möglich.

Gefördert werden nur Wege auf Thüringer Gebiet. Das ist bei grenzüberschreitenden Wegen teilweise schwierig und erfordert zwischen den Regionen/ Ländern unbedingt einen Abgleich der Interessen und Prioritäten.

[www.thueringen.de/de/tmwta/tourismus/foerderung/](http://www.thueringen.de/de/tmwta/tourismus/foerderung/)

[www.thueringen.de/de/tmbv/verkehr/radwege/content.html](http://www.thueringen.de/de/tmbv/verkehr/radwege/content.html)

### **Weitere Kriterien - gefördert werden Radwege:**

- mit einer max. Breite von 2,50 m plus einem beidseitigen Bankett von 0,50 m
- mit einem max. Oberflächenaufbau von 0,30 m (bei stärkerem Aufbau z.B. bei Forstzufahrten wegen der höheren Belastung durch Fahrzeuge müssen die Mehrkosten eigen- oder drittfinanziert werden)
- inklusive der Beschilderung (Festlegungen dazu im Thür. Radverkehrskonzept), der Rastplätze, Geländer usw.
- mit Pflasterbelag nur in Ausnahmefällen z.B. in

- der Innenstadt – ansonsten i.R. Bitumenbelag
- grundsätzlich nur, wenn ein durchgängiges Konzept vorliegt. Es werden keine einzelnen Abschnitte gefördert.

Besonderer Wert wird bei der Fördermittelvergabe letztlich auf eine qualitativ hochwertige Radwege-Infrastruktur mit hoher touristischer Bedeutung gelegt. Eine Mehrfachnutzung der Wege durch z.B. Forst und Landwirtschaft wird nicht grundsätzlich ausgeschlossen; evtl. erforderliche Mehrausgaben dafür werden aber nicht gefördert.

Ebenfalls sind die Wartungskosten für die fertigen Radwege als auch die Kosten für erforderliche Erschließungswege zwischen Gemeinden und Radweg von einer Förderung ausgeschlossen – die Kommunen haben eine Erschließungspflicht als auch eine Unterhaltungspflicht.

Weitere Hinweise sind unter:

[www.thueringen.de/de/tmbv/verkehr/radwege/content.html](http://www.thueringen.de/de/tmbv/verkehr/radwege/content.html)

zu finden. Hier ist u.a. das Ende 2007 fertig gestellte Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen zu finden.

## **Förderung von Radwegen** – Antragsinhalte für Thüringen

Für eine **Fördervoranfrage** beim Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Arbeit (TMWTA) muss ein Konzept eingereicht werden.

Dies beinhaltet:

- Kostenschätzung
- Katasterauszug (öffentliches Gelände muss Eigentum der Gemeinde sein)
- Kurzkonzept (Plan mit Erläuterungen)

Bei positivem Bescheid seitens des TMWTA wird per Vordruck der Förderantrag gestellt. Dieser umfasst zusätzlich eine Kostenplanung und die Ausführungsplanung (ab Lph V) über ein zugelassenes Ingenieurbüro. Zusätzlich müssen die Träger öffentlicher Belange zur Befürwortung/ Auflagenerhebung usw. angeschrieben werden (z.B. Straßenbauamt, Forst, Telekom, Landratsamt, Versorger).

Ein **Förderantrag** muss möglichst bis Ende Oktober des lfd. Jahres beim TMWTA eingereicht werden, zeitgleich gehen die Unterlagen zur Information an die Thüringer Aufbaubank.

### **Unternehmerische Verantwortung**

Nur eine Gemeinde, besser der Landkreis kann einen Förderantrag stellen. Für die Erstellung von Gutachten, Kostenschätzungen, für Rück- und Neubau müssen die Eigenmittel bereitgehalten werden.

**In jedem Fall wichtig:  
Fördervoranfragen stellen!**

## Technische Realisierung – der ideale Radweg

Als erste „Hürde“ kann sich die inzwischen ausgebreitete Vegetation darstellen; teilweise wachsen schon in wenigen Jahren Bäume auf den stillgelegten Gleisen, die gerodet werden müssen. Hier sind Absprachen mit dem zuständigen Forstamt wichtig. Danach werden in der Regel die Schienen und Schwellen entfernt. Günstig ist es, wenn die DB AG den Rückbau vornimmt, denn durch die Entsorgung von kontaminiertem Material (vor allem der Schwellen) können schwer kalkulierbare Folgekosten entstehen. Die Signale und andere Armaturen sollen möglichst erhalten bleiben, um die Erlebbarkeit des Radweges als einstige Bahnanlage zu ermöglichen.

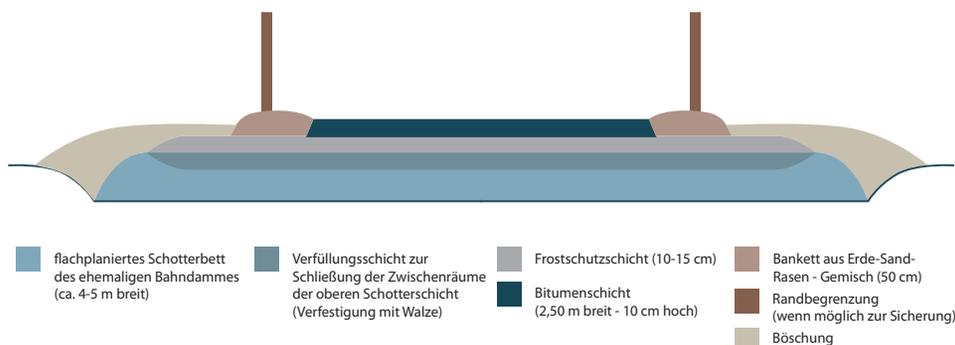
Für den *perfekten* Radweg wird der ehemalige Bahndamm auf eine Breite von ca. 4,50 m planiert. Damit nachfolgend aufgebrauchte Materialien nicht wegrieseln, wird eine Schottererschicht zur Verzahnung der Oberfläche aufgebracht. Mittels einer Walze wird alles verfestigt. Darüber kommt eine Schottertragschicht als Frostschutzschicht und abschließend ca. 10 cm Bitumen auf 2,50 m Breite. Als Seitenabschluss wird ein Bankett (unbefestigt-

ter Randstreifen aus Erde-Sand-Rasensamen-Gemisch) realisiert.

### Besonderheiten beim Bau

Ein Bitumenbelag wird teilweise von den Naturschutzämtern stark befürwortet, da er einen witterungsdichten Abschluss des ehemaligen Gleisbettes bedeutet und ein weiteres Eindringen der alten Schadstoffe verhindert wird.

Brücken, Tunnel und andere besondere Bauwerke auf der Strecke verteuern die Baukosten, tragen aber wie auch die erhaltenen Signale erheblich zur Attraktivität der Strecke bei. Sämtliche Brücken und Überfahrten müssen vor deren Weiternutzung geprüft werden. Stahlkonstruktionen werden in der Regel neu oberflächenbehandelt und mit neuem Belag versehen. Absturzsicherungen und Geländer an den Brücken und teilweise auch auf den Bahndämmen mit steiler Böschung machen das Befahren ebenso sicher wie Absperrpfosten oder Absperrbügel an Straßenkreuzungen. Rastplätze und Beschilderungen komplettieren schließlich den Radweg.



## Verweise und Quellen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
[www.bmvbs.de/](http://www.bmvbs.de/)

Nationaler Radverkehrsplan  
[www.nationaler-radverkehrsplan.de/](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/)

Bahntrassenradeln in Deutschland  
[www.achim-bartoschek.de/bahntrassenradeln.htm](http://www.achim-bartoschek.de/bahntrassenradeln.htm)

Allgemein Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) e.V.  
[www.adfc.de/](http://www.adfc.de/)

ADFC Thüringen e.V.  
[www.adfc-thueringen.de/](http://www.adfc-thueringen.de/)

### **Vielen Dank für Informationen und Hinweise auch an:**

Deutsche Bahn AG, Claudia Kunz

Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr,  
Uta Domin

Gesellschaft für Arbeits- und Wirtschaftsförderung des Freistaates Thüringen mbH (GfAW),  
Regionalstelle Meiningen, Carsten Rausch

Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit  
[www.thueringen.de/de/tmsfg/](http://www.thueringen.de/de/tmsfg/)

Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Arbeit  
[www.thueringen.de/de/tmwta/](http://www.thueringen.de/de/tmwta/)

Thüringer Aufbaubank  
[www.aufbaubank.de/](http://www.aufbaubank.de/)

Thüringer Tourismus GmbH  
[www.thueringen-tourismus.de](http://www.thueringen-tourismus.de)

Soziales Arbeitnehmer-Bildungswerk in Thüringen e.V.  
[www.sabit.de/](http://www.sabit.de/)

Ingenieurbüro Wolfgang Schmidt,  
Obermaßfeld-Grimmenthal, Thüringen

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), Henrik Freudenau

BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG), Christoph Maisenhälder

Büro radplan Thüringen, Peter Leischner

## **Schlusswort**

Der weite Weg über die Stilllegung von Bahnstrecken hinaus – bis zur völligen Umwidmung als Voraussetzung der Umnutzung ist oft noch nicht gegangen. Zahlreiche Bahntrassen wurden stillgelegt und liegen brach in der Landschaft.

Dies ist offensichtlich, wenn man das Streckennetz z.B. in Thüringen um 1930 (ca. 2800km) mit dem heutigen Streckennetz (ca. 1700 km) vergleicht. Heute gibt es in Thüringen mit ca. 1100 km Länge

ein enormes Netz von stillgelegten Bahntrassen. In den vergangenen Jahren wurden ca. 50 km der ehemaligen Bahntrassen für den Radverkehr nutzbar gemacht (z. B. Mommelstein-Radweg, Ulster-Radweg).

Damit ist allein in Thüringen ein großes Potential noch nicht erschlossen und aktiviert...

## **Kontakt / Impressum**

### **Soziales Arbeitnehmer-Bildungswerk in Thüringen e.V. (SABiT)**

Auenstraße 54, 99089 Erfurt

Ansprechpartner:

Frau Kornmesser

E-Mail: [kornmesser@sabit.de](mailto:kornmesser@sabit.de)

Tel. 0361 - 222 48 49-02

Fax 0361 - 222 48 49-08

### **Geschäftsstelle des SABiT e.V.:**

An der Auenschanze 2, 99089 Erfurt

Tel. 0361 - 212 80 60

Fax 0361 - 212 80 61

Geschäftsführung:

Michael Frankenstein

Amtsgericht Erfurt Nr. 899

### **Haftungsausschluss:**

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links.

Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Inhaltliche Änderungen und Druckfehler vorbehalten.