

Projektinitiative **GENIAL zentral**



Bericht 2011

Impressum

erstellt von der	Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH Abteilung Stadt- und Regionalentwicklung Mainzerhofstraße 12 99084 Erfurt
	Tel.: 0361/56 03-230 Fax: 0361/56 03-336 Mail: sre@leg-thueringen.de URL: http://www.leg-thueringen.de
bearbeitet durch	Herrn Dr.-Ing. Reinhard Scholland Herrn Dipl.-Ing. Matthias Unbehau Herrn Dipl.-Ing. Kay Salberg Frau Dipl.-Ing. Rita Zorn
im Auftrag des	Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr Abt. Städte- und Wohnungsbau, Raumordnung und Landesplanung Referat Städtebau, Städtebauförderung Frau Dipl.-Ing. Simone Hold Frau Dipl.-Ing. Simone Strähle Steigerstraße 24 99096 Erfurt
	Tel.: 0361/37 91-240 Fax: 0361/37 91-299 Mail: simone.hold@tmbvlv.thueringen.de URL: http://www.thueringen.de

Erfurt, 31. März 2012

Gliederung

Vorbemerkung

Teil 1

Zusammenführung der 2 Phasen der Projektinitiative
„GENIAL zentral – Unser Haus in der Stadt“ und
„GENIAL zentral – Entwicklung innerstädtischer Brachflächen“

1 Arbeitsschwerpunkte

2 Ergebnisse

3 Fortführung 2012

Teil 2

Projektstrukturen

1 Arbeitsschwerpunkte

2 Ergebnisse

3 Fortführung 2012

Teil 3

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit

1 Arbeitsschwerpunkte

2 Ergebnisse

3 Fortführung 2012

Teil 4

Bahnbrachen Flächenkooperation Thüringen

1 Arbeitsschwerpunkte

2 Ergebnisse

3 Fortführung 2012

Anlagen

Karte Projektkommunen
Standortübersichten

Vorbemerkung

Die tiefgreifenden Umstrukturierungsprozesse nach der Wende haben sich in Thüringen auch auf Stadtstrukturen ausgewirkt. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverluste, Wohnungsleerstände und Brachflächen sowie Suburbanisierungstendenzen haben insbesondere die Funktionsfähigkeit der Mittelzentren beeinträchtigt. Daneben fanden angesichts der in den Stadtzentren zu Beginn der 90er Jahre ungeklärten Eigentumsverhältnisse, aber auch wegen der Ansiedlungsoffensive großer Handelsketten, Abwanderungen wichtiger Dienstleistungsfunktionen auf die "grüne Wiese" statt.

Als Reaktion auf diesen Strukturwandel und dessen Folgen wurde ein Stadtbau in vielen Städten erforderlich, dessen Hauptziel die Aufwertung und Weiterentwicklung der historischen Stadtstrukturen war und nach wie vor ist. Über verschiedene Bausteine sollen die städtebauliche Entwicklung, der Rückbau von nicht mehr benötigten Wohnungen und dazugehöriger Infrastruktur, erforderliche Instandsetzungs- und Modernisierungsinvestitionen sowie die Eigentumsbildung in den Städten gefördert werden. Ein Baustein ist die Projektinitiative „**GENIAL zentral**“.

Die im Oktober 2002 unter dem Titel „**GENIAL zentral** - Unser Haus in der Stadt“ gestartete Projektinitiative hatte zunächst den Schwerpunkt, brach gefallene innerstädtische Flächen in überschaubaren Zeiträumen einer attraktiven Wohnnutzung zuzuführen. Vorrangig wurde angestrebt, jungen Familien die Bildung von Wohneigentum in den Innenstädten zu ermöglichen. Durch intensive Beratung der Projektgemeinden und einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch zwischen Projektgemeinden, Ministerien, Behörden und externen Fachleuten konnten beachtliche Erfolge erzielt werden, zum Beispiel in Bad Langensalza, Gotha, Saalfeld oder Sömmerda.

Während der Begleitung der 14 ausgewählten Städte dieser Projektinitiative von 2002 bis 2006 verdichtete sich mehr und mehr die Erkenntnis, dass die Nachnutzung innerstädtischer Brachflächen in einen umfassenden inhaltlichen Bezug zur Aufwertung der Innenstädte insgesamt zu setzen ist. Somit stand 2007 sowohl eine inhaltliche als auch eine räumliche Erweiterung der Projektinitiative an, nunmehr unter dem Titel "**GENIAL zentral** - Entwicklung innerstädtischer Brachflächen". Neben dem weiterhin eine wichtige Nachnutzung darstellenden individuellen Wohnungsbau, die mit der Weiterführung der ursprünglichen Projektinitiative „**GENIAL zentral** - Unser Haus in der Stadt“ weiterhin breiten Raum einnimmt, sind es in der erweiterten Projektinitiative „**GENIAL zentral** - Entwicklung innerstädtischer Brachflächen“ sehr unterschiedliche Nutzungsarten und -formen, angefangen bei der naturnahen Grünfläche über gestaltete Freianlagen und Geschossbauten für besondere Wohnformen bis zu Gemeinbedarfsobjekten und privat finanzierten Handels- und Dienstleistungskomplexen.

Inzwischen beteiligen sich 43 Kommunen mit insgesamt 80 Einzelstandorten an der Projektinitiative „**GENIAL zentral**“.

Die einzelnen Standorte der Projektgemeinden sowohl der 1. als auch der 2. Phase wiesen einen sehr heterogenen Ausgangszustand auf. Sowohl die planungs-, bau- und städtebaurechtlichen Rahmenbedingungen, die Eigentums- und Projektträgerverhältnisse als auch die realen Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten stellen sich äußerst unterschiedlich dar. Im Interesse einer möglichst raschen Umsetzung der Planungsziele eines großen Teiles der Projektstandorte war daher die Fortführung der Zusammenführung der beiden Phasen der Projektinitiative Arbeitsschwerpunkt 2011.

Darüber hinaus ergaben sich Querbeziehungen zu Brachflächen der Deutschen Bahn AG zu zentralen Entwicklungsschwerpunkten der an der Projektinitiative „**GENIAL zentral**“ teilnehmenden Kommunen, welche in 2011 ein wichtiges Arbeitsfeld darstellte.

Vor diesem Hintergrund ergaben sich folgende Themenkomplexe für die Tätigkeiten im Jahr 2011:

- Fortführung der Zusammenführung der beiden Phasen der Projektinitiative „**GENIAL zentral** – Unser Haus in der Stadt“ und „**GENIAL zentral** – Entwicklung innerstädtischer Brachflächen“ durch Etablierung von Arbeitsstrukturen
- Abstimmung mit dem TMBLV über die künftigen Projektstrukturen und –schwerpunkte unter Berücksichtigung der wissenschaftlichen Begleitung der Projektinitiative durch die Bauhausuniversität Weimar
- Etablierung der Bahnbrachen Flächenkooperation Thüringen
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit: Durchführung einer zentralen Themenwerkstatt und einer Jahrestagung

Bereits zu Beginn der Projektinitiative im Jahr 2002 wurde der LEG Thüringen nach Abschluss eines Vergabeverfahrens die projektbegleitende Koordination der Projektinitiative jeweils jahresweise übertragen. Die inhaltliche Ausrichtung des Tätigkeitsschwerpunktes der LEG Thüringen im Bereich der Stadt- und Regionalentwicklung einerseits sowie die enge, projektbezogene Vernetzung der LEG Thüringen mit Ministerien, Behörden und Kommunen andererseits waren wichtige Eckpfeiler einer erfolgreichen Begleitung der Projektinitiative.

Der nachfolgende Bericht über die Tätigkeiten im Jahr 2011 gliedert sich in 4 Teile, die den zuvor genannten Themenkomplexen entsprechen.

Teil 1

Fortführung der Zusammenführung der beiden Phasen der Projektinitiative „**GENIAL zentral** – Unser Haus in der Stadt“ und „**GENIAL zentral** – Entwicklung innerstädtischer Brachflächen“

1 Arbeitsschwerpunkte

An der im Oktober 2002 gestarteten Projektinitiative „**GENIAL zentral** – Unser Haus in der Stadt“ nehmen mit den Städten Bad Langensalza, Gotha, Heilbad Heiligenstadt, Meiningen, Mühlhausen, Schmalkalden, Sondershausen, Sömmerda, Altenburg, Weimar, Arnstadt, Kahla, Saalfeld und Pößneck insgesamt 14 Projektgemeinden teil.

Nach sechsjähriger Begleitung der Standortentwicklung in diesen 14 Städten erfolgte 2007 eine Zwischenbewertung (Evaluierung) der erreichten Ergebnisse und der Start der 2. Phase „**GENIAL zentral** – Entwicklung innerstädtischer Brachflächen“.

Im Ergebnis der im Jahr 2007 durchgeführten Projektausschreibung sind letztendlich 35 Gemeinden mit insgesamt 60 Einzelstandorten aufgenommen worden. Einige Projektgemeinden beteiligen sich bereits in der 1. Phase der Initiative. Zwischenzeitlich wurden bis Ende 2010 weitere Aufnahmeanträge geprüft und aufgenommen.

In 2010 erfolgte der Vorschlag, beide Projektphasen zusammenzuführen, um eine intensivere Begleitung gewährleisten zu können. Die Zusammenführung wurde 2011 fortgesetzt und erfolgte zum Einen durch die Intensivierung der Kommunikation insbesondere mit den Kommunen der 1. Phase und zum Anderen mit der Aufbereitung der Daten für den neuen Internetauftritt der Projektinitiative.

Gegenwärtig beteiligen sich „zusammengeführt“ 43 Projektkommunen mit insgesamt 80 Standorten an der Initiative. Dazu zählen neben den o.g. Städten Apolda, Bad Berka, Bad Salzungen, Bürgel, Eisenach, Eisenberg, Friedrichroda, Geisa, Gera, Gößnitz, Greiz, Hermsdorf, Ilmenau, Jena, Leinefelde-Worbis, Meuselwitz, Nordhausen, Oberhof, Schkölen, Schleiz, Schmölln, Sonneberg, Stadtilm, Suhl, Tabarz, Waltershausen, Weida, Zeulenroda-Triebes und Zella-Mehlis.

2 Ergebnisse

Phase 1:

Die Projekte in Bad Langensalza, Gotha, Saalfeld und Sömmerda laufen weiter positiv und belegen durch die mittlerweile in der baulichen Umsetzung erreichten Ergebnisse die Richtigkeit der entwickelten Lösungsstrategien wie auch der Projektinitiative generell.

Die Entwicklung der bislang kritischen Standorte in Heilbad Heiligenstadt, Gera, und Sondershausen kann in 2011 positiv bewertet werden.

In Heilbad Heiligenstadt wurde von der eigentlichen Zielstellung der 1. Phase der Projektinitiative abgewichen. Nachdem Mitte des Jahres 2011 der Rückbau der baulichen Anlagen (Keller) erfolgte, konnte mit der Errichtung der geplanten Tiefgarage begonnen werden.

In Gera wurde mit der Umsetzung der Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbs begonnen.

Für den Standort in Sondershausen konnte 2011 ein Nutzer des Grundstücks gefunden werden. Für die Sanierungsarbeiten wurde ein Architekturbüro beauftragt. Die Realisierung des Bauvorhabens soll 2013 abgeschlossen sein.

In Pößneck und Altenburg konnten nach intensiver Überprüfung der bisherigen Zielstellungen nunmehr realistische Lösungen auf den Planungsweg gebracht worden.

In Meiningen, Arnstadt, Schmalkalden und Mühlhausen sind nach durchgeführten städtebaulichen Wettbewerben Umsetzungen weiterhin in der Vorbereitungsphase.

Weimar und Kahla konnten noch immer keine weiteren Ergebnisse vorweisen.

Phase 2:

In Apolda, Gera, Jena, Oberhof, Schmalkalden, Sonneberg, und Zella-Mehlis wurden Wettbewerbsverfahren initiiert, die entweder bereits abgeschlossen wurden bzw. sich in Umsetzung befinden. Für einige Standorte wurden Bauleitplanverfahren eingeleitet.

Auf den Standorten Schkölen, Bad Berka und Zella-Mehlis waren orientierte Erkundungen hinsichtlich der Altlastensituation erforderlich. Die Ergebnisse der Untersuchungen konnten die Zielsetzung zur Revitalisierung verstärken.

In Bad Berka – Tannroda konnte auf Grund der ressortübergreifenden Zusammenarbeit der Ministerien der Rückbau und die Renaturierung der Brache fast vollständig im Jahr 2011 abgeschlossen werden.

An 2 Projektstandorten – Apolda (Planstraße), Hermsdorf - konnte aufgrund des mit Aufnahme in die Projektinitiative vorhandenen Vorbereitungsstandes bereits die bauliche Realisierung begonnen werden.

In Geisa, Stadtilm, Meuselwitz, Sömmerda und Bad Salzungen konnte die Grundstücksverfügbarkeit hergestellt und mit Rückbaumaßnahmen begonnen werden.

Mehrere Projektstandorte wiederum erwiesen sich als deutlich anspruchsvoller bzw. diffiziler als von den Projektgemeinden angenommen, so dass im Rahmen der Arbeitsgespräche grundsätzliche Fragen diskutiert wurden und zusätzliche vorbereitende Aufgaben an die Gemeinden delegiert werden mussten.

Insbesondere in den Gemeinden Tabarz, Friedrichroda, Waltershausen, Greiz und Schleiz sind trotz erarbeiteter Konzepte keine Fortschritte zu verzeichnen.

Als ein Hauptschwerpunkt hat sich erneut die Frage nach der optimalen Gestaltung der Finanzierungs- und damit Förderkulissen herausgestellt. Vor allem die Verknüpfung der - theoretisch - einsetzbaren EU-, Bund-Land- und Landesprogramme hat viele Diskussionen ausgelöst. Dabei stellten vor allem die noch offenen Fragen zu den in der Förderperiode 2007-2013 verfügbaren EU-Mitteln (EFRE, ELER/FILET) Gesprächsschwerpunkte dar.

Neue Anträge auf Aufnahme weiterer Standorte in die Projektinitiative wurden von Suhl und Sonneberg gestellt. Nach Prüfung der Antragsunterlagen durch die LEG und erfolgter Standortbereisung von TMBLV, TLVwA und LEG wurde der Standort „Herko“ in Sonneberg aufgenommen, dafür ein Standort nach städtischer Prioritätenfestlegung entlassen.

3 Fortführung 2012

Die Fortführung der Projektinitiative „**GENIAL zentral**“ wird im Jahr 2012 zwei sachliche Schwerpunkte aufweisen:

- Projektbesprechungen
- Arbeitsgespräche

Die Durchführung von regelmäßigen **Projektbesprechungen** mit den Projektgemeinden unter Beteiligung des TLVwA und – sofern erforderlich – weiterer Förderressorts hat sich als geeignet erwiesen, um eine zügige Nachnutzung der Einzelstandorte zu erreichen. Insofern ist auch für 2012 vorzusehen, mit den 43 Projektgemeinden jeweils getrennt solche Projektbesprechungen regelmäßig entweder vor Ort oder in Erfurt oder Weimar anzuberaumen. Diese Projektbesprechungen sind sachlich und organisatorisch vorzubereiten sowie durch Erstellung eines Protokolls nachzubereiten. Im Rahmen der Projektbesprechungen ist zu erarbeiten und letztlich festzulegen, welche Aktivitäten von welchem Akteur erforderlich werden, um in der Sache einen Fortschritt zu erzielen.

Um dem TMBLV die Steuerung der Projektinitiative zu ermöglichen, sind regelmäßige **Arbeitsgespräche** zu führen, an denen neben dem TMBLV das TLVwA sowie die LEG teilnehmen sollen. Ebenso wie die Projektbesprechungen sind auch die Arbeitsgespräche sachlich vorzubereiten sowie durch Erstellung eines Protokolls nachzubereiten. Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2012 monatliche Gespräche in Erfurt stattfinden sollen.

Die Projektinitiative stößt bei den Städten und Gemeinden in Thüringen auf großes Interesse. Um auch künftig weiteren Städten und Gemeinden eine Mitwirkung in der Projektinitiative zu ermöglichen, soll auch künftig für Städte und Gemeinden die Möglichkeit bestehen, Aufnahmeanträge zu stellen. Aus den bisherigen Erfahrungen ist abzuleiten, dass im Jahr 2012 zwei bis drei weitere Kommunen um Aufnahme von Standorten nachsuchen. Darüber hinaus wird auf Grund der in 2011 geführten Projektgespräche davon ausgegangen, dass ein Teil der sich bereits an der Initiative beteiligten Kommunen einer Prioritätenfestlegung ihrer einzelnen Standorte unterziehen wird. Sofern die Umsetzung der Projektstandorte in 2012 abgeschlossen werden kann oder eingeschätzt werden muss, dass eine zeitnahe Realisierung unmöglich wird, werden unter Umständen Entlassungen von Einzelstandorten vorgenommen. Insofern wird die Fortführung 2012 auch die Prüfung von vorgeschlagenen Standorten zur Entlassung umfassen. Im Ergebnis der **Projektprüfungen** ist dem TMBLM ein Vorschlag zum weiteren Verfahren zu unterbreiten.

Teil 2

Projektstrukturen

1 Arbeitsschwerpunkte

Seit 2011 verfolgt die Gesamtkoordination der Thüringer Projektinitiative „**GENIAL zentral**“ die Intensivierung des Ausbaus der ressortübergreifenden Zusammenarbeit sowie der Vernetzung der Projektakteure.

Während das TMBLV in Eigenregie eine Verbesserung der Wahrnehmung der Initiative durch Öffentlichkeitsarbeit – insbesondere durch die Aktualisierung der Internetplattform – anstrebt, soll im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung durch die Bauhausuniversität Weimar das Profil der Initiative verschärft bzw. (neu-)justiert werden.

Die Leistungsbausteine der LEG setzen sich aus der umsetzungsbezogenen Begleitung der Kommunen der Projektinitiative sowie der Betreuung der Bahnbrachen Flächenkooperation Thüringen zusammen.

Zur umsetzungsbezogenen Begleitung der Kommunen wird auf Teil 1 des Berichtes verwiesen.

Der Arbeitsschwerpunkt Bahnbrachen Flächenkooperation Thüringen wird in Teil 3 des Berichtes beschrieben.

Zur Öffentlichkeitsarbeit und zu den Veranstaltungen wird auf Teil 4 des Berichtes verwiesen.

2 Ergebnisse

Die neue Homepage - www.genial-zentral – wurde Ende Oktober 2011 durch das TMBLV freigeschaltet. In Vorbereitung lieferte die LEG umfangreiches Datenmaterial.

Die durch die Bauhausuniversität Weimar erarbeiteten Evaluationsergebnisse der Projektinitiative wurden in der Jahrestagung am 05.12.2011 in Ilmenau vorgestellt. Unter Anderem erfolgte eine anonyme Befragung der Projektgemeinden zu Erwartungen an und Zufriedenheit mit der Projektinitiative „**GENIAL zentral**“. Mit einer fast 75%igen Beteiligung der Kommunen an der Befragung sind die Ergebnisse als repräsentativ einzuschätzen. Obwohl sich die Erwartungen der Kommunen größtenteils erfüllt haben, gibt es für die Folgejahre noch Handlungsbedarf. Insbesondere der Informationsaustausch der Kommunen untereinander wäre zu erweitern. Projektgespräche, Themenwerkstätten und Jahrestagungen wurden als sehr positiv bewertet. Kritisch wurden die Verknüpfung verschiedener Förderprogramme und die finanzielle Abwicklung der Maßnahmen betrachtet.

Hinsichtlich der umsetzungsbezogenen Begleitung der Kommunen, der Bahnbrachen Flächenkooperation Thüringen und der Öffentlichkeitsarbeit / Veranstaltungen wird auf die Teile 1 und 3 sowie 4 des Berichtes verwiesen.

3 Fortführung 2012

Das Internet hat sich entsprechend der Befragung der Kommunen als ein nützliches Instrument innerhalb der Projektinitiative „**GENIAL zentral**“ erwiesen. Die Aktualisierung – insbesondere der Seiten zu den einzelnen Projektstandorten – gestaltete sich bisher schwierig. Es wird deshalb vorgeschlagen, im Rahmen der durchzuführenden regelmäßigen Projektgespräche in 2012 die Kommunen um entsprechende Mitwirkung aufzufordern, Daten sowie Bild- und Kartenmaterialien zusammenzutragen, diese ggf. aufzuarbeiten und dem TMBLV zur Veröffentlichung zur Verfügung zu stellen.

In 2012 wird im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung ein Konzept zur Prädikatverleihung „**GENIAL zentral**“ erarbeitet. Entsprechend des Vorschlages der Bauhausuniversität Weimar vom 20.11.2011 sind Daten der Übersichts-„Dossievorblätter“ zu den einzelnen GENIAL zentral – Kommunen zusammenzustellen.

Hinsichtlich der umsetzungsbezogenen Begleitung der Kommunen, der Bahnbranchen Flächenkooperation Thüringen und der Öffentlichkeitsarbeit / Veranstaltungen wird auf die Teile 1 und 3 sowie 4 des Berichtes verwiesen.

Teil 3

Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit

1 Arbeitsschwerpunkte

Die Verbesserung der Außenwirkung der Projektinitiative wie auch der Kommunikation zwischen den Projektakteuren war weiterer Arbeitsschwerpunkt in 2011.

Im Ergebnis der geführten Projektgespräche wurde ein z.T. erhebliches Informationsbedürfnis bei den Kommunen deutlich. Dieses erstreckte sich vor allem auf die aktuellen Rahmenbedingungen bei den einzelnen Förderprogrammen als auch auf die zu verstärkende Kooperation mit den Partnern der Deutschen Bahn AG.

Daher wurde die Durchführung einer Themenwerkstatt zu den „Bahnbrachen“ vorbereitet. Diese fand am 10.11.2011 im Empfangsgebäude des Südbahnhofes in Gera statt. Die Akteure (Freistaat, DB AG und LEG) referierten jeweils aus eigener Sicht zu diesem Thema. Darüber hinaus wurden mit den Pilotkommunen Apolda, Bad Salzungen, Schmalkalden und Schmölln übertragbare Erfahrungen ausgetauscht.

Folgende Leistungen wurden seitens der LEG zur Vorbereitung und Durchführung der Themenwerkstatt erbracht:

- Abstimmung Themen und Referenten
- Umfassende Organisation (Tagungsort, Technik, Versorgung)
- Beteiligung mit eigenem Referat

Außerdem wurde eine Jahrestagung vorbereitet, welche am 05.12.2011 im Festsaal der Stadt Ilmenau stattfand. Zu dieser Jahrestagung - gegliedert in zwei Themenblöcke (Themenblock I: Stadtumbau-Monitoring und Themenblock II: „**GENIAL zentral**“) wurde zu aktuellen Fragen der Städtebauförderung durch das TMBLV und über den Sachstand der wissenschaftlichen Begleitforschung informiert. Die Vertreter der LEG zogen Resümee zur Projektbegleitung von 2002 bis 2011.

Folgende Leistungen wurden seitens der LEG zur Vorbereitung und Durchführung der Jahrestagung erbracht:

- Abstimmung Themen und Referenten
- Umfassende Organisation (Tagungsort, Technik, Versorgung)
- Beteiligung mit eigenem Referat

Ein weiterer Baustein der Öffentlichkeitsarbeit der LEG bestand außerdem in der Vorbereitung und Durchführung öffentlichkeitswirksamer Veranstaltungen. So wurde die Stadtumbaukonferenz unter Beteiligung des Bundesbauministers Ramsauer in Saalfeld mit einem Redebeitrag der LEG unterstützt.

Außerdem wurde die feierliche Eröffnung der ersten Teilfläche des Brachflächenkonzeptes der Stadt Meuselwitz durch die LEG vorbereitet und durchgeführt.

2 Ergebnisse

Die Themenwerkstatt, deren Vorbereitung terminlich zunächst von einigen Unsicherheiten begleitet worden war, erhielt durchgehend positive Rückmeldungen. Neben den aktuellen Informationen der Deutschen Bahn AG waren es vor allem die Beiträge der Pilotkommunen, die auf großes Interesse stießen.

An der abschließenden Bahnbrachenbesichtigung in Gera haben jedoch nur wenige Gäste der Veranstaltung teilgenommen.

Im Nachgang zur Themenwerkstatt zeigten einige Kommunen weiteren Informationsbedarf. So fragte z.B. die Stadt Suhl konkret an, wie die Bahnbrachen, welche unmittelbar an ihren Projektstandort angrenzen, mit einbezogen werden können, um „**GENIAL zentral**“ zu werden und welche Maßnahmen seitens der Stadt dafür notwendig werden.

Die Jahrestagung diente größtenteils als Informationsveranstaltung. Darüber hinaus hatte die austragende Kommune die Möglichkeit, die Stadt an sich mit Informationsmaterialien vorzustellen und in der die Veranstaltung abschließenden Besichtigung des **GENIAL zentral** – Standorts den aktuellen Maßnahmenstand mit allen positiven und negativen Erfahrungen zu erörtern. Während der Besichtigung konnte das in der Themenwerkstatt zu den Bahnbrachen Erläuterte nochmals aufgegriffen werden. Auch hier war die Beteiligung gering. Die Teilnehmer konnten jedoch von den vermittelten Erfahrungen profitieren.

3 Fortführung 2012

Das Instrument der Themenwerkstatt unter Teilnahme von Vertretern des TMBLV und des TLVwA, weiterer relevanter Fachministerien und -behörden, aller Projektgemeinden sowie je nach Thema externer Fachreferenten sollte auch 2012 durch mindestens eine Veranstaltung genutzt werden. Die Festlegung konkreter Themenschwerpunkte soll im Rahmen der stattfindenden Arbeitsgespräche unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Befragung durch die wissenschaftliche Begleitforschung erfolgen.

Eine Jahrestagung als allgemeine Informationsveranstaltung hat sich ebenfalls bewährt und sollte auch 2012 wieder durchgeführt werden. Nicht nur der von TMBLV und TLVwA dargelegte Ausblick zur Fortführung der Projektinitiative „**GENIAL zentral**“ sondern auch der Erfahrungsaustausch der Projektkommunen untereinander während der Jahrestagung sind von Bedeutung.

Zudem sind im Jahr 2012 – wie schon in den Vorjahren – öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen an solchen Standorten vorzusehen, an denen mit einer Entwicklung begonnen oder eine Entwicklung abgeschlossen wird. Sowohl im Zusammenhang mit diesen Veranstaltungen als auch im Rahmen der Themenwerkstatt und der Jahrestagung ist eine geeignete Pressearbeit zu leisten.

Teil 4

Bahnbrachen Flächenkooperation Thüringen

1. Arbeitsschwerpunkte

2011 sind die auf Grundlage der Flächenkooperation zwischen dem Freistaat Thüringen und der DB AG bereits 2010 vereinbarten drei Teilprojekte weiter intensiv bearbeitet worden. Seitens der LEG Thüringen wurden dabei die TP 2 „Freizeit- und Aktivitätennetz (FAN)“ und 3 „Innerstädtische Brachflächen mit Baulandpotenzial“ bearbeitet. Zusätzlich erfolgte durch die LEG in der 2. Jahreshälfte eine Überprüfung von im TP 1 „Ausgleichs- und Ersatzflächen“ von der Thüringer Landgesellschaft federführend bearbeiteten Kompensationsflächen im Zusammenhang mit neuen Industriegroßflächenprojekten.

2. Ergebnisse

2.1 Teilprojekt 1

Ausgleichs- und Ersatzflächen

Im TP 1 wurde die Entwicklung eines Verfahrens versucht, um nicht mehr bahnbetriebsnotwendige Flächen für Kompensationszwecke (A&E-Flächen) zu nutzen, erfolgreich zu testen und einen Flächenpool zu bilden. Sukzessive sollten daraufhin alle Landkreise und kreisfreien Städte zu Flächenpoolgebieten zusammengefasst werden. Hintergrund ist der wachsende Anteil der Nicht-Baulandflächen im DB-Portfolio infolge der bisherigen Fokussierung der Flächenverwertung auf Baulandflächen.

Die Deckung des eigenen Kompensationsbedarfs im Rahmen von Infrastrukturmaßnahmen der DB AG erfolgt bislang vorrangig über den Ankauf von Fremdf Flächen. Zukünftig soll eine verstärkte Deckung bahneigener aber auch fremder Kompensationsbedarfe aus dem Bestand geeigneter Nichtbaulandflächen der DB AG angestrebt werden. Darüber hinaus sind Bahnflächen im Außenbereich auch grundsätzlich für anderweitige Nachnutzungen, wie z. B. als Standorte für regenerative Energien, Pendlerparkplätze usw. nutzbar.

Als Prozedere wurde zwischen DB AG und Thüringer Landgesellschaft vereinbart, dass

- zunächst die Identifikation der potenziell als A&E-Flächen geeigneten Nichtbaulandflächen im Bestand der DB AG erfolgt,
- eine Festlegung der Flächenpoolgebiete gemäß zu erwartender Kompensationsbedarfe (räumliche Nähe) erfolgt (hier: Festlegung auf Pilotregionen Erfurt und Kyffhäuserkreis zur Durchführung der Nutzungspotenzialanalyse durch die ThLG für 10 gemeinsam ausgewählte Beispielflächen),
- danach die ökologische Aufwertungspotenzialanalyse durchgeführt wird,
- die Ergebnisse mit unteren Naturschutzbehörden bzgl. einer Zertifizierung der Poolflächen abgestimmt und zur anschließenden Zertifizierung übergeben werden und schließlich

- der Transfer der Ergebnisse in den Regelbetrieb erfolgt.

Aus der Bearbeitung wurden Handlungsempfehlungen abgeleitet:

- Entwicklung eines standardisierten Verfahrens zur Aufbereitung und Zertifizierung bahneigener Nichtbaulandflächen
- Festlegung erster Kriterien zur Aufnahme zukünftiger zu untersuchender Flächen
- Mindestgröße 500 m² - 1000 m²
- Mindestbreite ca. 15 m, aufgrund des von Begrünung freizuhaltenen Bereichs von ca. 9 m beidseitig des Gleiskörpers
- Maximalflächengröße abhängig von Heterogenität und Lage

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass bei 61% der Thüringer Landkreise und kreisfreien Städte die Flächenidentifikation abgeschlossen wurde und dabei 2.078 Objekte mit einer Gesamtfläche von rd. 992 ha ermittelt wurden. Der Abgleich von Potenzialflächen mit den Bedarfsregionen hat ca. 237 ha Fläche ergeben. Für die Pilotregionen liegen 5 aufgearbeitete Standorte in Erfurt und 3 aufgearbeitete Standorte im Kyffhäuserkreis vor. Aus den Unterlagen können „harte Daten“ wie die Lage etc. aber vor allem das Entwicklungsziel und das Aufwertungspotenzial entnommen werden.

Aufgrund des aus DB-Sicht ernüchternden Aufwand-Nutzen-Verhältnisses wurde zunächst keine Weiterführung der Kooperation mit der ThLG über den 30.06.2011 hinaus vereinbart.

Parallel wurden die aufbereiteten Daten von der LEG gesichtet und mit möglichen Bedarfen auf prioritär zu bearbeitenden Standorten der Industriegroßflächeninitiative abgeglichen. Als Zwischenergebnis konnte Folgendes festgehalten werden:

Intensiv bearbeitet werden durch die LEG Thüringen derzeit neben dem Standort Erfurter Kreuz die Standorte Waltershausen/Hörselgau, Hermsdorf Ost III, Gera-Cretzschwitz und Artern/Unstrut.

Für den Standort **Waltershausen/Hörselgau** zeichnet sich derzeit nicht ab, dass Bedarfe über DB-Flächen gedeckt werden können. Hier vertreten die zuständigen Behörden vor Ort die Auffassung, nötige Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen im Landkreis und nicht außerhalb des Landkreises durchzuführen sind. Im Landkreis Gotha liegen derzeit keine geprüften Erkenntnisse zu Aufwertungspotenzialen auf Bahnbrachen vor. Allerdings ist der Vorentwurf des B-Plans noch in Arbeit. Nach Fertigstellung des Vorentwurfs im Jahr 2012 ist eine günstige Gelegenheit, erneut eine LEG-interne Nachfrage durchzuführen. Dann dürften gesicherte Erkenntnisse vorliegen, ob der Ausgleich vor Ort (im Kreis) überhaupt ausreichend möglich ist oder DB-Flächen zum Auffüllen „nachgeschoben“ werden können.

Für den Standort **Hermsdorf Ost III** ist schon jetzt absehbar, dass ein Ausgleich/Ersatz im Stadtgebiet eher nicht mehr möglich sein wird. Allerdings läuft die Erarbeitung des Vorentwurfs des B-Plans noch, so dass keine gesicherten Erkenntnisse zum Bedarf und zur Bedarfsdeckung vorliegen. Nach Fertigstellung des Vorentwurfs im Jahr 2012 wird die LEG erneut intern prüfen, ob ein Aus-

gleich/Ersatz vor Ort ausreichend gewährleistet werden kann oder ob DB-Flächen zum Auffüllen „nachgeschoben“ werden können.

Am Standort **Gera- Cretzschwitz** steht der Vorentwurf des B-Plans vor seiner Fertigstellung. Eine Prüfung zu möglichen Fehlbedarfen an Ausgleichs-/Ersatzflächen läuft.

Auch am Standort **Artern/Unstrut** läuft die Erarbeitung eines Vorentwurfs des B-Plans. Allerdings sind derzeit einige Fragen zu einer nötigen Umgehungsstraße offen. Eine erforderliche Planung hierzu fehlt. Sofern diese Fragen geklärt werden können, kann ein Ausgleich möglicherweise leichter als an anderen Standorten auf Bahnbrachen gelenkt werden, da die untere Naturschutzbehörde im Rahmen der Flächenkooperation bereits am Prüfungsprozess beteiligt war und zudem die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen für Eingriffe im selben Landkreis erfolgen würden.

Am Standort **Erfurter Kreuz** sind die Planungen größtenteils abgeschlossen. Allerdings kann es im Falle einer Betriebserweiterung kurzfristig zu Prüfungserfordernissen kommen. Auch wenn im Ilm-Kreis ein Ökopunktekonto existiert, kann dieses vermutlich nicht komplett alle anfallenden Bedarfe decken. Im Falle einer Erweiterung wird erneut eine LEG-interne Nachfrage durchgeführt, ob ein Ausgleich/Ersatz durch DB-Flächen erfolgen kann. Wenn überhaupt, dann ist hier vermutlich eher im nahe gelegenen Pilotraum Erfurt als im Pilotraum Kyffhäuserkreis mit Maßnahmeumsetzungen zu rechnen. Bahnbrachen im Ilm- Kreis, die für A&E-Maßnahmen geeignet sein könnten, konnten anhand der der LEG Thüringen vorliegenden Unterlagen nicht identifiziert werden. Lediglich Strecke 6733 Arnstadt/Ost – Ichtershausen stünde zur Verfügung, ist jedoch nach Ansicht der unteren Naturschutzbehörde Ilm-Kreis nicht ökologisch aufwertbar. Es handelt sich bei den verbliebenen Streckenabschnitten bereits um hochwertige Ruderalflächen.

2.2. Teilprojekt 2 Freizeit- und Aktivitätennetz (FAN)

In diesem Projekt wurden 2011 alle Voraussetzungen geschaffen, 2012 zu einem erfolgreichen Abschluss zu kommen. Die verbliebenen Aufgaben sind im Bereich der DB- Vertriebstätigkeit und des Radwegebaus bei der VG Buttstädt angesiedelt. Die LEG Thüringen wird das Verfahren wie abgestimmt begleiten und darauf hinwirken, dass der Kaufvertrag bis April 2012 beurkundet wird.

Im Rahmen der Aufbereitung der vier Fallbeispiele in diesem Teilprojekt hat sich eine Verallgemeinerung notwendiger Arbeitsschritte – zu Bausteinen zusammengefasst - in Form einer „Prozessgestaltung für den Regelbetrieb“ ergeben. Diese Prozessgestaltung besteht aus sechs Bausteinen:

- Baustein 1: Identifizierung und Priorisierung;
- Baustein 2: Bildung Organisationsform;
- Baustein 3: Planung;

- Baustein 4: Finanzierung;
- Baustein 5: Verwertung Strecke;
- Baustein 6: Umsetzung Radwegeprojekt.

Diese Bausteine sind bei einem FAN-typischen Projekt zu durchlaufen. Die Verallgemeinerung notwendiger Arbeitsschritte erlaubt einen zügigen, systematischen und transparenten Prozess zur Nachnutzung nicht mehr benötigter Bahnstrecken als Radweg.

Im Rahmen der Bearbeitung hat sich ergeben, dass in Thüringen eine andere als die Radwegenutzung bei nicht mehr benötigten Bahnstrecken nur mit geringer Wahrscheinlichkeit erfolgen kann. Die Entwicklung einer separaten Prozessgestaltung für alternative Nutzungsmöglichkeiten neben der Radwegenutzung wird daher als nicht wirtschaftlich betrachtet. Dennoch ist eine „Einzelfalldarstellung“ (z.B. Draisinennutzung etc.) durch Ableitung aus der Prozessgestaltung für Radwegenachnutzung grundsätzlich möglich.

Neben der Verallgemeinerung notwendiger Arbeitsschritte kommt dem vorgeschlagenen Streckenfonds eine hohe Bedeutung zu. Angedacht ist, dass die DB AG (DB Netz AG) einen Teil der beim Verkauf eingesparten Kosten für die Verkehrssicherung in einen Fonds einzahlt. Derzeit werden Gespräche zwischen der Projektleitung der DB AG und der DB Netz AG geführt. Verabredet ist, dass auch der Freistaat Thüringen prüft, ob seinerseits oder durch private Sponsoren ein Betrag in einen solchen Fonds eingezahlt werden kann. Aus diesem Streckenfonds könnte der Gebietskörperschaft, die die Strecke umbaut, Mittel ausschließlich zur Unterhaltung und Sicherung der entsprechenden Bauwerke zufließen.

Der Einsatz eines solchen Streckenfonds ist in der „Prozessgestaltung für den Regelbetrieb“ als optionaler Arbeitsschritt integriert. Allerdings ist die inhaltliche und finanzielle Ausgestaltung eines Streckenfonds noch nicht abschließend geklärt. Vorzugsweise am Fallbeispiel „Viaduktradweg“ ist diese Ausgestaltung noch auszuarbeiten. Daher kann der Streckenfonds als Steuerungs- und Finanzierungsinstrument derzeit noch nicht als feste Komponente integriert werden.

Im Übrigen wurden die vier Fallbeispiele in diesem Teilprojekt nach der zuvor beschriebenen Prozessgestaltung im Regelbetrieb bearbeitet. Dabei wurden 2011folgende Arbeitsstände erreicht:

Rudolstadt-Schwarza: Strecke 6685

Die ehemalige Verbindung zwischen dem Bahnhof Rudolstadt- Schwarza und dem Bahnhof Bad Blankenburg ist seit einigen Jahren stillgelegt und seit 2010 entbehrlich. Im Verlauf ist eine größere Stahlbrücke über die Schwarza installiert. In Rudolstadts Stadtteil Schwarza verläuft ein lokaler Radweg über die Schwarzbürger Straße und Humboldtstraße, wobei ein Bundesstraßen- Kreisverkehr durchfahren werden muss. Um diesen Verlauf zu begradigen und die kritische Stelle des Kreisverkehrs im Verlauf zu umgehen, kann ein Teilstück der Bahntrasse hervorragend zur Aufnahme einer Radwegtrasse genutzt werden.

Ein weiteres Teilstück der Bahntrasse kann eine sinnvolle Verknüpfung lokaler Radwege zwischen Tiergartenstraße und Schwarzbürger Straße unter Nutzung der Stahlbrücke herstellen. Auf diese Weise wird einerseits das Netz lokaler Radwege in Schwarza verdichtet und andererseits werden akzeptable Optionen geboten, unter Nutzung des vorhandenen Netzes überwiegend straßenferne Verbindungen zwischen den Arbeitsplatzschwerpunkten bzw. Ortsteilen in Bad Blankenburg und Rudolstadt- Schwarza zu schaffen. Insgesamt könnte damit eine 1,4 km lange umwegartige West- Ost- Verbindung auf eine direktere, ruhige, ca. 750 m lange Strecke reduziert werden. Für die übrigen Streckenbestandteile bestehen derzeit keine Nutzungsoptionen bezüglich Freizeitaktivitätenetz. (parallel zur Trasse laufender Radweg bereits realisiert).

Die Finanzierung des Radwegebaus wurde als regional bedeutsame Maßnahme über das Regionalbudget für den Städteverbund „Städtedreieck am Saalebogen“ gesichert und für 2012 eingestellt. Ein Kaufangebot wurde durch die Stadt Rudolstadt abgegeben. Die Verhandlungen laufen und sollen im Frühjahr 2012 abgeschlossen werden. Die Strecke wird derzeit im Internet öffentlich zum Kauf angeboten. Die Stadt Rudolstadt und die Stadt Bad Blankenburg wurden von der DB AG schriftlich über die erfolgte Ausbietung informiert. Nach der Ausschreibungsfrist (16.12.11) wird sich der Vertrieb an die Stadt wenden. Beabsichtigt ist, dass die Stadt Rudolstadt die gesamte Strecke erwerben wird und auf Teilen den Radwegebau realisiert.

In diesem Projekt wurden alle Voraussetzungen geschaffen, Anfang 2012 zu einem erfolgreichen Abschluss zu kommen. Die verbliebenen Aufgaben sind im Bereich der Vertriebstätigkeit und der eigentlichen Radwegeplanung angesiedelt. Der Radwegebau selbst ist für 2012/2013 avisiert und finanziell gesichert. Die LEG Thüringen wird das Verfahren weiter begleiten und sicherstellen, dass der Mittelabfluss im Regionalbudget entsprechend der vereinbarten Zeitschiene läuft und darauf hinwirken, dass der Vertrag zum Streckenerwerb bis April 2012 beurkundet wird.

Kanonenbahn: Strecke 6710; Radhauptweg II-19 (Kanonenbahnradweg)

Die insgesamt 230 km lange ehemalige Teilstrecke der Kanonenbahn verbindet Leinefelde mit Treysa. Ein stillgelegter Abschnitt der Nebenstrecke in Thüringen verläuft zwischen Dingelstädt (Eichsfeldkreis; Abzweig von Strecke Gotha – Leinefelde) und Geismar (Eichsfeldkreis) über Lengenfeld unterm Stein (Unstrut-Hainich- Kreis). Die einst zweigleisige Strecke wurde in den 20er Jahren des 20. Jh. auf eingleisigen Betrieb umgestellt und 1998 stillgelegt. Die Entbehrlichkeitsprüfung ist abgeschlossen und seit 2003 darf die Kanonenbahn gGmbH im Rahmen eines Pachtvertrages Draisinenverkehr mit zunehmendem Erfolg unter Nutzung des Lengenfelder Viadukts und des Küllstedter Tunnels betreiben. Entlang der Bahnstrecke verläuft laut Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen der Radhauptweg II-19 (in Planung). Dieser soll grundsätzlich auch realisiert werden, durch die Kommunen wurden bereits seit längerem Fördermittelanträge zum Radwegebau beantragt. Diese wurden auch bewilligt – eine Radwegerealisierung kam jedoch nicht zustande. Häufig wurde dies damit begründet, dass sich die Kommunen nicht in der gGmbH wiederfinden würden bzw. deren Aktivitäten nicht transparent genug wären.

Der Pachtvertrag eröffnet der gGmbH die Option, während der Pachtlaufzeit für einen symbolischen Euro ins Eigentum der Strecke zu kommen. Hiergegen gab es Bedenken seitens der Kommunen, die über einen Verein Träger der gGmbH sind. Ein direkter Kauf von Teilstrecken durch die Kommunen war solange nicht möglich, wie der Pachtvertrag Gültigkeit besitzt. Ob eine Stückelung dem Draisenbetrieb zuträglich wäre, ist fraglich. Auch ist nicht davon auszugehen, dass die symbolischen Erwerbskosten Bestand hätten. Überdies würden mit diesem Konstrukt die Lasten größerer Bauwerke bei den einzelnen Kommunen verbleiben, in deren Gemarkung die Bauwerke liegen. Die gGmbH eröffnet die Möglichkeit einer Lastenteilung bzw. der Gegenrechnung von Einnahmen und garantiert eine einheitliche Betrachtungs- und Herangehensweise beim Betrieb der Strecke.

Um einen Radweg entlang der verbleibenden Gleise bauen zu können, hätte die gGmbH Mitbenutzungsverträge unter Zustimmung der DB AG auflegen können. Dem stand die Auflage der DB AG entgegen, bauliche Anlagen (also auch Radwege) nach Auslaufen der Pacht wieder zurückbauen zu müssen. Im Zuge der Flächenkooperation ist die DB AG während eines Termins bei Herrn Minister Carius so weit entgegen gekommen, diese Auflage zurück zu nehmen. Daraufhin ist in der Region unter Beteiligung der LEG erneute Aktivität ausgelöst worden. Diese mündete schließlich in einem organisatorischen und Personalumbau der gGmbH und des Trägers (Verein). Zukünftig soll eine GmbH & Co K.G. den Kommunen mehr Beteiligungsmöglichkeiten eröffnen. Diese sind bereit, sich intensiv einzubringen. Somit kann der optimale Weg beschritten werden, durch die GmbH die Kaufoption einzulösen und in geeigneter Form in Regie der Kommunen den Radwegbau zu realisieren. Die gGmbH ist beauftragt, die Strecke zu erwerben. Ein Kaufangebot wurde durch die in Umbau befindliche gGmbH abgegeben. Die Vertragsgestaltung wird zur Zeit zum Abschluss gebracht. Es ist geplant, die Wegewartung des in 2 Jahren möglicherweise realisierten Radweges durch die Kanonenbahn GmbH durchführen zu lassen.

Zwischenzeitlich mussten aufgrund längerer Nichtbeanspruchung der gewährten Mittel die Förderanträge für den Radwegbau durch die Kommunen zurückgezogen werden, um eine Fördermittelablehnung zu vermeiden. Es ist geplant, so schnell wie möglich erneute Fördermittelanträge zu stellen, bei denen dann – anders als bisher – die Flächenverfügbarkeit bereits nachgewiesen werden könnte. Da der Radweg Teil des radtouristischen Landesnetzes ist (Radhauptweg), kann eine Förderung bis 90 % gewährt werden.

In diesem Projekt wurden alle Voraussetzungen geschaffen, damit ab 2012 die Kommunen eine Radwegrealisierung durchführen können. Hier hat sich der optimale Weg (Verkauf an GmbH) gegenüber dem scheinbar naheliegenden weniger optimalen Weg (Mitbenutzungsverträge im bestehenden Pachtverhältnis) durchgesetzt. Im Rahmen der Flächenkooperation ist das Projekt erfolgreich abgeschlossen worden.

Ebeleben: Strecke 6720; Radfernweg I-12 (Unstrut- Werra- Radweg)

Die Nebenbahnstrecke Ebeleben–Mühlhausen, 1897 mit ca. 26 km Länge erbaut, führte von Mühlhausen im Unstrut-Hainich-Kreis über Schlotheim bis Ebeleben. Dort traf sie auf zwei Privatbahnen: Die Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn und die Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn. Seit 1974 wurde nur noch der Ab-

schnitt Mühlhausen – Schlotheim bedient. Der Güterverkehr wurde 1994 und der Personenverkehr 1997 eingestellt und die Strecke schließlich zum 15. August 1998 stillgelegt.

Parallel zur Strecke ist im Bereich Ebeleben ein Korridor für einen Radfernweg (I-12 Unstrut- Werra- Radweg) im Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen ausgewiesen. Im Zuge der Konkretisierung der Trasse wurde durch das Regionalmanagement für den Kyffhäuserkreis, welches durch die LEG wahrgenommen wurde, angeregt, im betreffenden Abschnitt die Nutzung der Bahntrasse zu prüfen.

Die Trasse war verpachtet, der Pächter Regionalbahn Thüringen (RbT) konnte jedoch zur Mitwirkung animiert werden. Nach einigen Verhandlungen konnte schließlich der Verkauf der gesamten Strecke an den Pächter und die Weiterveräußerung des benötigten Teilstückes durch den Pächter an die Stadt Ebeleben organisiert werden. Die Strecke ist seit 2011 nicht mehr im DB- Eigentum.

Der Radwegeverlauf außerhalb des bebauten Zusammenhangs wird vom Landratsamt Kyffhäuserkreis geplant und realisiert. Dieses stimmt sich derzeit mit dem Regionalmanagement für den Unstrut- Hainich- Kreis zum exakten Übergabepunkt an der Kreisgrenze zum Unstrut- Hainich- Kreis ab. Bevorzugt wird, so lange wie möglich auf der Bahntrasse zu verbleiben - möglichst bis Schlotheim. Als Option steht jedoch auch das Verschwenken auf eine vorhandene Straße. Grundsätzlich ist der Verlauf des gesamten Unstrut- Werra- Radwegs im Kyffhäuserkreis geplant und beim Verkehrsministerium inklusive des Verlaufs auf dem Bahndamm ab Weiche zur Strecke Sondershausen - Menteroda bei Ebeleben bis Kreisgrenze nach Westen zur Genehmigung beantragt worden.

Da der Radweg Teil des radtouristischen Landesnetzes ist (Radfernweg) kann eine Förderung bis 90 % gewährt werden. Die Realisierung des Abschnitts Ebeleben – Kreisgrenze ist für 2012 vorgesehen.

In diesem Projekt wurden alle Voraussetzungen geschaffen, bereits 2011 zu einem erfolgreichen Abschluss zu kommen. Die verbliebenen Aufgaben sind im Bereich des Radwegebaus bei der Stadt Ebeleben und im Landratsamt angesiedelt.

Buttstädt - Hardisleben: Strecke 6720; „Thüringer Landweg“

Diese Teilstrecke gehörte zu einem Netz Normal- und Schmalspuriger Nebenbahnen im Norden des Weimarer Landes. Auf der 5 km langen Strecke Buttstädt-Hardisleben-Rastenberg wurde der Güterverkehr am 30. Mai 1910 aufgenommen. Ab 1. Oktober 1910 verkehrten auch Personenzüge. Die Strecke wurde privat, später über einen Zweckverband und schließlich durch die Deutsche Reichsbahn betrieben. Am 25. Mai 1968 wurde der Personenverkehr aufgegeben. Der Einstellung des Güterverkehrs am 30. Mai 1970 folgte der Abbau der Strecke.

Über Herrn Minister Carius wurde das Ansinnen der VG Buttstädt in den Lenkungskreis getragen, auf Teilstücken der ehemaligen Bahntrasse einen Radweg zu bauen. Die Bahntrassen- Grundstücke in der Gemarkung Buttstädt waren bereits veräußert – die DB- Grundstücke in der Gemeinde Hardisleben (südlich,

Richtung Buttstädt) sind verfügbar und sollen für den Radwegebau genutzt werden. Beabsichtigt ist, einen Teil des sogenannten Thüringer Landweges auf der Bahntrasse als Radweg zu realisieren. Bei dem Konzept Thüringer Landweg soll das Thüringer Becken radtouristisch überwiegend in West- Ost- Richtung Kreisübergreifend erschlossen werden. Hierdurch wird eine Netzverdichtung erreicht und die bisher überregional hauptsächlich durch die eher Nord- Süd verlaufenden Flussradwege tangierte Agrarlandschaft des Thüringer Beckens erschlossen.

Derzeit läuft DB- intern eine verkürzte Entbehrlichkeitsprüfung: Dabei erhält der DB- Vertrieb die fertigen Unterlagen aus der Entbehrlichkeitsprüfung (für die Verkaufsunterlagen notwendig) schon ein halbes Jahr früher als sonst. Der DB- Vertrieb wird somit im November umgehend mit den Verkaufsverhandlungen beauftragt. Die Verhandlungen werden von DB- Seite aufgenommen. Dies wird aus Kapazitätsgründen allerdings erst im Januar 2012 geschehen.

2.3 Teilprojekt 3

Innerstädtische Bahnflächen mit Baulandpotenzial

Im Bearbeitungszeitraum erfolgte die Fokussierung auf die weitere Entwicklung der 2010 definierten vier Fallbeispiele Apolda, Bad Salzungen, Schmalkalden und Schmöln.

Folgende Arbeitsstände konnten dabei erreicht werden:

- **Apolda**

Im Zusammenwirken von DB AG, Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) und LEG Thüringen konnten die Vorbereitungen der ÖPNV-Schnittstellengestaltung mit dem Ziel eines Umsetzungsbeginnes noch 2011 so weit vorangebracht werden, dass ein gemeinsamer Baubeginn durch Stadt und DB im 1. Quartal 2012 möglich wird. Ergänzend erfolgten weitere Abstimmungen zur Nachnutzung sowohl des Bahnhofsgebäudes als auch der nicht für die ÖPNV-Anlagen benötigten früheren Güterbahnhofsflächen. Hier muss das nachvollziehbare kurzfristige Vermarktungsinteresse der DB allerdings noch mit den mittelfristigen kommunalen Zielen in Einklang gebracht werden, hier könnte insbesondere ein noch zu prüfender Zusammenhang mit der LGS 2017 erfolgversprechend sein.

- **Bad Salzungen**

Das Bahnhofsgebäude konnte einschließlich Nebenflächen bereits Ende 2010 durch die kommunale Wohnungsgesellschaft erworben werden. Die von der Stadt ursprünglich für 2011 vorgesehene Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs verzögert sich, da die investorentseitigen Vorbereitungen für das auf dem ehemaligen Güterbahnhofs Gelände konzipierte Einzelhandelsvorhaben ins Stocken geraten sind. Damit verschiebt sich auch die städtische Planung für den nördlich der Bahnsteiganlagen an der Werrastraße vorgesehenen P+R-Platz.

Während dessen ist mit der beleuchtungsseitigen Ertüchtigung der LEG-eigenen Ladestraße im Industriegebiet Merkers im Dezember 2011 eine wesentliche Voraussetzung für eine Verlagerung der DB-Verladeprozesse und damit eine Verringerung der den Kurbezirk belastenden Immissionen geschaffen worden.

▪ **Schmalkalden**

Nachdem im Januar 2011 der gemeinsam mit der LEG Thüringen forcierte DB-Verwertungsprozess mit dem Kaufvertrag über das Bahnhofsgebäude durch die Stadt Schmalkalden erfolgreich abgeschlossen werden konnte war 2011 von der Planung für die auf diesen ehemaligen Bahnflächen im Kontext der LGS 2015 vorgesehene ÖPNV-Schnittstelle geprägt.

Sowohl der neue Busbahnhof auf der Nordseite des Bahnhofs als auch die Neugestaltung des Hausbahnsteiges erforderten eine bis Ende 2011 andauernde intensive Planungsarbeit, um alle Belange der Stadt wie der DB in Einklang zu bringen und finanzierbar zu gestalten.

▪ **Schmölln**

Im Ergebnis eines intensiven, durch die LEG moderierten Dialoges zwischen Stadt und DB und vor dem Hintergrund der Wachstumsinitiative Altenburger Land konnten nach jahrelangem Stillstand mit Kaufverträgen im 2. Quartal 2011 sowohl für den bereits auf bisherigen DB-Flächen errichteten ZOB die Grundstücksfrage gelöst als auch eine wesentliche Voraussetzung Nachnutzung des früheren Güterbahnhofs mit einer P&R-Anlage durch die Stadt Schmölln ermöglicht werden. Der Stadt war es im Anschluss möglich, die P&R-Anlage zu planen und einen ÖPNV-Förderantrag zu stellen, der noch Ende 2011 beschieden werden konnte.

Bei der Bearbeitung der vier Fallbeispiele hat sich die Bündelungsfunktion, die in der Pilotphase von der LEG Thüringen wahrgenommen wurde, besonders bewährt. Einerseits konnte die LEG Thüringen begründete Belange der DB AG zügig an die zuständige Stelle zur Entscheidungsfindung weiterleiten; andererseits fungierte die LEG Thüringen als zentraler Ansprechpartner für die Kommunen und konnte darüber berechnete Belange der Kommunen in den Entscheidungsprozess der DB AG einbringen. Im Ergebnis wurde eine deutliche Beschleunigung von Verfahrensschritten erreicht bzw. zuvor seit mehreren Jahren zum Stillstand gelangte Verfahren konnten erfolgreich wieder aufgenommen werden.

Gemeinsam mit der DB AG wurden weiterhin im gemeinsamen Arbeitsprozess mit die sich aus den aktuellen Prozessergebnissen ableitenden Konfliktlagen abstrahiert, bewertet und strukturiert. Ergänzt um einen für Bahnbrachen spezifizierten Förderkatalog und eine umfassende Aufbereitung der DB-internen Prozesse und Entscheidungswege bis zur Verkaufsreife bisheriger Bahnflächen entstand so ein erster Handlungsleitfaden für den Umgang mit Bahnbrachen. Dieser wurde bei der Themenwerkstatt „Bahnbrachen“ am 10.11.2011 in Gera vorgestellt.

In Ableitung der bisherigen Piloterfahrungen wurden in Abstimmung mit der DB AG Empfehlungen für die weitere Vorgehensweise im Prozess der Flächenkooperation erarbeitet. Vor diesem Hintergrund soll unter anderem DB-seitig künftig eine Konzentration des kooperativen Verwertungsprozesses auf die im LEP definierten Ober- und Mittelzentren erfolgen.

3. Weiteres Vorgehen

Die Pilotphase hat ergeben, dass die zwischen dem Freistaat Thüringen und der DB AG vereinbarte Flächenkooperation einen erfolgversprechenden Ansatz zur Nachnutzung von nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen darstellt. Insbesondere der Aufbau einer Organisationsstruktur, nach der die Beteiligten regelmäßig und unmittelbar Arbeitsergebnisse austauschen, hat sich bewährt.

Die bis Ende 2011 gewonnenen Erkenntnisse lassen eine Fortsetzung der Flächenkooperation Thüringen grundsätzlich als sinnvoll erscheinen. Unter Beibehaltung der herausgearbeiteten und bewährten Organisationsstruktur können nicht mehr betriebsnotwendige Bahnflächen, die sich häufig sowohl im ländlichen Raum als auch in Innenstädten als störende Brachflächen darstellen, zügig einer neuen Nutzung zugeführt werden.

ANLAGEN