

Thüringen 2030 – Gut vernetzt unterwegs

Impulse für eine Thüringer Mobilitätsstrategie



Gender Erklärung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung verschiedener Sprachformen verzichtet. Es wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

Thüringen 2030 – Gut vernetzt unterwegs

Impulse für eine Thüringer Mobilitätsstrategie

Inhalt

Vorwort	4
Einführung und Bilanz – Thüringen bewegt was	6
Ziele und Rahmenbedingungen – Thüringen auf dem Weg in die Zukunft	10
Leitbilder – Thüringer Mobilität ist ...	13
Mobilitätsnetze – Vernetzt denken für die Mobilität von morgen	14
Lokale Netze – Stadt und Gemeinde der kurzen Wege	17
Regionale Netze – Ein guter Takt für Thüringen	22
Fernverkehr – Gut verbunden mit Deutschland und Europa	27
Wirtschafts- und Güterverkehr – Lebensadern für die Wirtschaft des Landes	30
Touristische Mobilität – Nachhaltiger Urlaub in Thüringen	35
Beteiligung – Mobilität geht alle an	37
Barrierefreie Mobilität – Hindernisse werden abgebaut	39
Innovation und Digitalisierung – Autonom und emissionsfrei in die Zukunft	41
Beschäftigung – Jobmotor Mobilität	46
Finanzierung und Förderung – Milliarden für die Mobilität	48
Ausblick	56
Anhang: Verweise, Links, Bildnachweise	58

Sehr geehrte Leserinnen und Leser, liebe Thüringerinnen und Thüringer,

Mobilität ist ein zentrales Bedürfnis moderner Gesellschaften und essenziell für die Sicherung der Daseinsvorsorge sowie die soziale Teilhabe.

Mobilität unterliegt dem Wandel. Bewegungsgewohnheiten der Bürgerinnen und Bürger ändern sich, neue Mobilitätsangebote entstehen und auch die Anforderungen an die öffentliche Hand und die Aufgabenträger wachsen. Nicht zuletzt bedarf es auch einer Verkehrswende, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen.

Mit Blick auf das Jahr 2030 legt das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Impulse für eine Mobilitätsstrategie vor. Sie basiert auf einer Vielzahl von miteinander zu verknüpfenden Aspekten und soll die Grundlagen bilden für eine bedarfsgerechte, nachhaltige und intelligente Mobilität von morgen.

Ziel ist eine Erreichbarkeitsgarantie, um die Daseinsvorsorge und soziale Teilhabe zu gewährleisten. Das bedeutet, dass unabhängig vom Wohnort und sozialem Hintergrund jederzeit eine zuverlässige Mobilitätslösung zur Verfügung steht.

Dies soll erreicht werden durch den Erhalt, die Sicherung und den weiteren Ausbau eines integrierten Netzes, das verschiedene Verkehrsträger nahtlos miteinander verknüpft und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie auch alternative Angebote wie Fahrradverleih und Carsharing fördert. Um eine gute Mobilität in Stadt und Land zu gewährleisten, wird auf die Einführung des Thüringen-Takts gesetzt, der einen regelmäßig fahrenden und verlässlichen öffentlichen Nahverkehr sicherstellt. Zudem wird die Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsarten angestrebt, um allen Thüringerinnen und Thüringern eine flexible und komfortable Wahlmöglichkeit zu bieten.

Ein Schwerpunkt ist die konsequente Ausrichtung auf die Klimaneutralität im Verkehrssektor. Die Verkehrs- und Energiewende sind dabei untrennbar miteinander verbunden. Die schrittweise Umstellung auf emissionsarme Antriebe, der Ausbau erneuerbarer Energien für den Verkehrsbereich und die Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel sind ein zentraler Auftrag. Die weitere Digitalisierung von Mobilitätsdienstleistungen steht im Fokus, um effiziente und benutzerfreundliche Angebote zu schaffen, die die individuellen Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigen.



Susanna Karawanskij

Thüringer Ministerin für
Infrastruktur und Landwirtschaft

Um diese ambitionierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer tragfähigen Finanzierungsstruktur, die langfristig und nachhaltig angelegt ist. Bezahlbarer und sozial gerechter ÖPNV ist ein zentraler Aspekt der Mobilitätsstrategie. Daher ist es erforderlich, innovative Finanzierungsinstrumente zu entwickeln, um die Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs dauerhaft sicherstellen zu können.

Im Sommer 2024 wird vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft das Thüringer Mobilitätsnetzwerk etabliert, das zum Ziel hat, die Mobilität in ganz Thüringen durch Austausch, Zusammenarbeit und Innovation zu verbessern. Hierzu sollen alle verkehrspolitischen Akteurinnen und Akteure beteiligt werden, die über entsprechende Expertise verfügen und ein berechtigtes Interesse haben. So sollen praxistaugliche Lösungen für die Mobilität von morgen entwickelt werden.

Ich lade Sie ein, gemeinsam diese Zukunft zu gestalten, damit es gelingt, die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts zu meistern.

Mit freundlichen Grüßen


Susanna Karawanskij
Thüringer Ministerin für
Infrastruktur und Landwirtschaft



Thüringen bewegt was

EINFÜHRUNG UND BILANZ

Unser Leben verändert sich und die Bedürfnisse der Menschen ändern sich. Ob Arbeitswelt, Konsum oder soziale Kontakte, die althergebrachten Modelle weichen neuen flexiblen und dynamischen Lebensstilen. Das hat auch Einfluss auf den Verkehr. Die Instrumente der Mobilitäts- und Verkehrsplanung im 21. Jahrhundert befinden sich in einem stetigen Veränderungsprozess mit anspruchsvollen Herausforderungen, aber auch vielfältigen Chancen.

Der öffentliche Verkehrsraum muss auf den sich veränderten Mix aus Individual- und öffentlichem Verkehr ausgerichtet sein. Der gestiegene Wohlstand hat auch unsere Prioritäten gewandelt. Der Stellenwert der Freizeitgestaltung ist immer mehr gewachsen, dies hat für eine enorme Zunahme des Freizeitverkehrs gesorgt. Seit 1970 hat dieser sich fast verdoppelt.

Moderne Mobilität muss die Lebensqualität erhöhen, gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftliche Aktivität ermöglichen und dabei Klima und Umwelt schonen, aber gleichzeitig flexibel und praktisch sein – heute und für zukünftige Generationen. Es ist die Aufgabe der Politik, allen Menschen die gleichen Chancen zu ermöglichen – ganz gleich ob in der Stadt oder auf dem Land.

Das seinerzeitige Landesverkehrsprogramm des Freistaats stammt bereits aus dem Jahr 2007. Damals war von Elektromobilität oder gar von autonomem Fahren noch nicht die Rede. Doch nicht nur die technischen Möglichkeiten haben sich seitdem rasant verändert. Auch die gesellschaftlichen Bedingungen und die persönlichen Mobilitätsbedürfnisse wandeln sich stetig. Das stellt die Politik vor neue Herausforderungen. In dieser Publikation wird dargestellt, wie der Freistaat in Sachen Mobilität in den vergangenen Jahren vorangekommen ist und welche Ziele in den nächsten Jahren erreicht werden sollen.

Wo das Geld herkommt ...

Damit der Verkehr fließen kann, muss dauerhaft Geld fließen – in der Regel sehr viel Geld. Damit werden Wege, Straßen und Schienen gebaut und unterhalten, Busse und Züge in Bewegung gesetzt. Einen Kilometer Landesstraße neu zu bauen, kostet rund 3,5 Millionen Euro, häufig sogar ein Vielfaches davon. Selbst ein neuer Radweg schlägt im Schnitt mit rund einer halben Million Euro pro Kilometer zu Buche.

Das Land Thüringen hat in den vergangenen Jahren mehrere Milliarden Euro für ein modernes Mobilitätsangebot investiert. Hinzu kommen weitere Aufwendungen in Milliardenhöhe, die seitens der Gemeinden, Städte und Landkreise für den Verkehr getätigt wurden. Doch viele Verkehrsprojekte wären ohne eine massive Unterstützung der Europäischen Union und des Bundes gar nicht möglich gewesen.

So hat Thüringen allein aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) zwischen 2007 und 2020 rund 2,8 Milliarden Euro erhalten. Ein Großteil dieser Mittel wurde für Verkehrsprojekte genutzt. Für die aktuelle Förderperiode von 2021 bis 2027 stehen weitere 1,09 Milliarden Euro zur Verfügung. Seitens des Bundes flossen von 2007 bis 2022 allein 3,6 Milliarden Euro in die Erhaltung und den Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Weitere vier Milliarden Euro hat die Deutsche Bahn zwischen 2007 und 2020 in das Schienennetz in Thüringen investiert.

... und wo es hinfließt

Was in den vergangenen Jahren auf den Weg gebracht wurde, damit die Menschen in Thüringen mobil bleiben und die Wirtschaft floriert, wird hier an einigen Beispielen belegt:

Bahn-Fernverkehr: **Blitzschnell nach Berlin oder München**

Weniger als zwei Stunden dauert heute die Fahrt im ICE von Erfurt nach Berlin, kaum länger ist man von Erfurt nach München unterwegs. Möglich macht das die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und Leipzig/Halle. Allein nach Thüringen flossen dafür rund 2,2 Milliarden Euro vom Bund. Für die Querung des Thüringer Waldes wurden zahlreiche Tunnel und Brücken gebaut. Seit Ende 2017 sind die Fahrgäste mit Spitzengeschwindigkeiten von 300 km/h auf der Strecke unterwegs – allein im Jahr 2018 wurden fast fünf Millionen Fahrgäste auf dem Abschnitt zwischen Nürnberg und Erfurt gezählt.

Bahnverkehr im Freistaat: **Mehr Angebot und Nachfrage**

Im Jahr 2023 bestellte das Land als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) etwa 23 Millionen Zugkilometer pro Jahr, die von neun Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht wurden. Das sind im Vergleich zum Fahrplan 2007 rund eine Million Zugkilometer mehr. Von 2011 bis 2019 ist die Zahl der Personenfahrten im SPNV pro Jahr von 20,9 auf 24,6 Millionen gestiegen. Nach Einbrüchen in den Corona-Jahren stabilisiert sich seit 2022 die Zahl der Fahrgäste wieder. Dazu tragen neben Angebotsverbesserungen auch bessere Verknüpfungen der öffentlichen Verkehrsmittel bei, die das Angebot für die Nutzer attraktiver machen.

Bundesautobahnen: Bestens angebunden

Seit 2007 wuchs das Bundesautobahnnetz in Thüringen um 218 auf jetzt 521 Kilometer. Die Bundesautobahnen verbinden nicht nur die größeren Städte und Wirtschaftszentren des Freistaats miteinander, sondern sorgen auch für eine gute Erreichbarkeit aus allen Himmelsrichtungen. Im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2020 rollten täglich etwa 52.700 Fahrzeuge über die Bundesautobahnen in Thüringen. Seit im Jahr 2015 der letzte Abschnitt der Bundesautobahn A 71 freigegeben wurde, kann die Mehrheit der Menschen im Land innerhalb von 30 Minuten Fahrtzeit die nächstgelegene Bundesautobahn als eine der Hauptverkehrsadern erreichen.

Ortsumfahrungen: Lärm und Abgase bleiben draußen

Neben den Bundesautobahnen sorgen 1.475 Kilometer Bundes- sowie 4.100 Kilometer Landesstraßen für ein zügiges Vorankommen in Thüringen. Um Belastungen für die Anwohnenden zu verringern, wurden zwischen 2007 und 2022 an Bundes- und Landesstraßen rund 190 Kilometer Ortsumfahrungen gebaut. Insgesamt wurden seit der Wende rund 160 Ortsumfahrungen in Thüringen gebaut. Das entlastet viele Gemeinden und Städte vom Durchgangsverkehr. Zu den aktuellen zentralen Projekten gehört der 2021 begonnene Neu- und Ausbau der B 247 auf rund 24 Kilometern Länge zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr aus der Stadt Mühlhausen und weiteren Gemeinden herauszuhalten.

Stadt- und Straßenbahnen: Der Stolz der Städte

Thüringens Städte sind stolz auf ihre Straßenbahnen. Für die Beschaffung neuer Fahrzeuge wendete der Freistaat allein von 2018 bis 2024 rund 32 Millionen Euro auf, weitere 37 Millionen kamen aus EU-Mitteln. Davon wurden 38 neue Fahrzeuge für Erfurt und Jena beschafft. Auch für die Erneuerung und den Ausbau von Straßenbahntrassen in Erfurt, Jena, Gera und Nordhausen wurden zwischen 2019 und 2023 rund 40 Millionen Euro Landesmittel verwendet.

Linienbusse: Im festen Takt durchs Land

Nicht jede Stadt in Thüringen verfügt über einen Bahnanschluss. Um alle Zentren dennoch gut miteinander zu verbinden, entstand seit dem Jahr 2017 ein Netz von landesbedeutsamen Buslinien. Diese verkehren in einem festen Takt, auch am Wochenende, verbinden stark frequentierte Ziele auf direktem Weg und ermöglichen ebenfalls einen Zugang zur Bahn. Insgesamt 59 Verbindungen, die zum Teil auch die Landkreisgrenzen überschreiten, sind

vom Freistaat als förderfähig eingestuft. Allein bis 2020 wurden 7,4 Millionen Euro an Zuschüssen gezahlt. Im Jahr 2024 wurden 26 Verbindungen vom Freistaat gefördert, das entspricht 44 Prozent aller Verbindungen. Für Investitionen im öffentlichen Nahverkehr auf Straße und Schiene, zum Beispiel den Bau von Bushaltestellen und Wendeschleifen, wendete Thüringen zwischen 2007 und 2020 fast 412 Millionen Euro auf.

Radverkehr: Thüringen steigt auf

Die Thüringer und ihre Gäste steigen gerne aufs Rad. Für den Ausbau der Radwege-Infrastruktur und für touristische Radwege wurden von 2007 bis 2023 rund 202 Millionen Euro aus Bundes- und Landesmitteln investiert. Allein die vor allem für den Tourismus relevanten Radfernwege und Hauptrouten im Freistaat summierten sich im Jahr 2023 auf fast 3.200 Kilometer. Hinzu kommt ein dichtes Netz von Alltags-Radrouten mit einer Gesamtlänge von rund 10.200 Kilometern. Zur Attraktivität des Fahrradlandes Thüringen trägt bei, dass Räder kostenlos im Regionalverkehr der Bahn mitgenommen werden können. Es sind neue Bike&Ride-Anlagen entstanden, die für ein bequemes Umsteigen sorgen sollen. Das alles soll dazu beitragen, dass Thüringen bis 2030 sein selbst gesetztes Ziel erreicht: Dann sollen 15 Prozent der Wege per Rad zurückgelegt werden.

Fußverkehr: Gut und sicher unterwegs

Einen großen Teil ihrer Wege legen die Menschen auch in Thüringen zu Fuß zurück. Zahlreiche Kommunen verbessern daher das Angebot und die Sicherheit für Fußgänger. So wurde schon 2016 Eisenach als eine von bundesweit fünf Modellstädten für die Entwicklung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie ausgewählt. Zusammen mit dem Fachverband Fußverkehr (FUSS e.V.) wurden dort verschiedene Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs erarbeitet. In Erfurt wurde 2021 ebenfalls in Zusammenarbeit mit FUSS e.V. beispielhaft für ein Wohngebiet Vorschläge entwickelt, wie der Fußverkehr komfortabler, sicherer und barriereärmer werden kann. Mit Förderung des Freistaats wurde 2022 für den Landkreis und die Stadt Nordhausen ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das unter anderem das Ziel verfolgt, den Anteil des Fußverkehrs bis 2040 deutlich zu erhöhen.



Elektromobilität: Emissionsfrei unterwegs

Nicht nur Straßenbahnen und viele Züge sind heute elektrisch unterwegs. Fast 40.000 Elektroautos rollten Ende 2023 nahezu lautlos über Thüringens Straßen. Die Zahl der Fahrzeuge ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Dazu haben verschiedene Förderprogramme von Bund und Land beigetragen. Mit ihrer Hilfe konnte zum Beispiel die Zahl der öffentlichen Ladepunkte für E-Autos seit 2021 fast verdoppelt werden. Mehr als 2.500 gibt es inzwischen im gesamten Freistaat. Zusätzlich sorgen die EU-Vorgaben, insbesondere die sogenannte Clean Vehicle Directive (CVD) dafür, dass öffentliche Fuhrparks umweltfreundlicher aufgestellt werden, indem sie vermehrt auf saubere Straßenfahrzeuge setzen. Auch die Verkehrsunternehmen engagieren sich für den Schutz des Klimas. In Thüringen sind bereits 30 Elektrobusse unterwegs – in großen Städten genauso wie in ländlichen Regionen. In der Klassikerstadt Weimar fahren seit Ende 2023 die ersten drei Linienbusse klimafreundlich mit Wasserstoff.

- 1 _ Radweg zwischen Döllstädt und Herbsleben im Unstrut-Hainich-Kreis
- 2 _ Hauptbahnhof Erfurt
- 3 _ Bündelungstrasse am Erfurter Kreuz
- 4 _ Ilm Viaduktbrücke

Thüringen auf dem Weg in die Zukunft

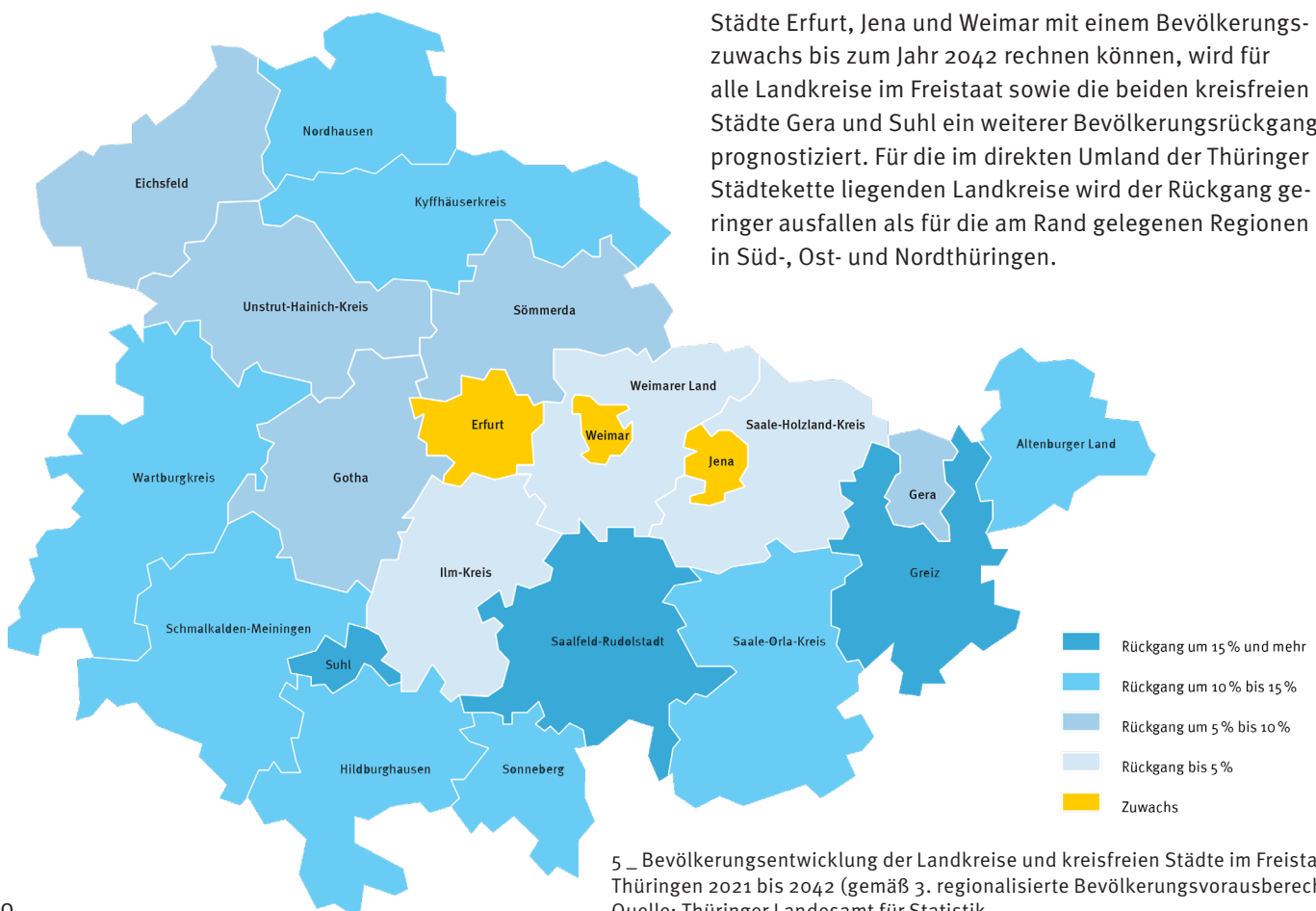
ZIELE UND RAHMENBEDINGUNGEN

Der demografische Wandel prägt das gesellschaftliche Leben und die räumliche Entwicklung in Thüringen. Die Gestaltung seiner Folgen ist Herausforderung und Verantwortung zugleich.

Heute leben rund 2,1 Millionen Menschen im Freistaat, die Bevölkerungszahl ist seit dem Jahr 2000 um rund 300.000 Personen zurückgegangen. Gleichzeitig hat sich die Zusammensetzung der Bevölkerung deutlich gewandelt – eine wachsende Zahl älterer steht einer abnehmenden Zahl jüngerer Menschen gegenüber. Schon heute ist ein Viertel der Thüringer im Rentenalter, dieser Anteil wird bis 2042 auf über 30 Prozent steigen. Demgegenüber wird die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (20 bis unter 65 Jahre) bis zum Jahr 2042 voraussichtlich überproportional um 165.000 abnehmen. Das Durchschnittsalter im Freistaat ist zwischen 2000 und 2022 um 5,6 auf 47,5 Jahre gestiegen.

Wie sind die Rahmenbedingungen?

Die Bevölkerungsentwicklung in Thüringen war in den vergangenen beiden Jahrzehnten durch deutliche regionale Unterschiede gekennzeichnet. Regionen entlang der Thüringer Städtekette sind weniger stark vom Rückgang und der Alterung der Bevölkerung betroffen. Demgegenüber ist ein Großteil der überwiegend ländlich geprägten Landkreise seit dem Jahr 2000 mit Bevölkerungsverlusten von teilweise über 15 Prozent konfrontiert. Die dritte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen prognostiziert einen weiteren Rückgang bis zum Jahr 2042 auf rund 1,9 Millionen Menschen, der regional aber sehr unterschiedlich ausfallen wird. Während die kreisfreien Städte Erfurt, Jena und Weimar mit einem Bevölkerungszuwachs bis zum Jahr 2042 rechnen können, wird für alle Landkreise im Freistaat sowie die beiden kreisfreien Städte Gera und Suhl ein weiterer Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Für die im direkten Umland der Thüringer Städtekette liegenden Landkreise wird der Rückgang geringer ausfallen als für die am Rand gelegenen Regionen in Süd-, Ost- und Nordthüringen.



5 _ Bevölkerungsentwicklung der Landkreise und kreisfreien Städte im Freistaat Thüringen 2021 bis 2042 (gemäß 3. regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung)
Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik

Die Entwicklung der Mobilität wird durch verschiedene äußere Faktoren beeinflusst. Fossile Rohstoffe sind nicht nur endlich, ihre Nutzung in Verbrennungsmotoren wirkt sich auch negativ auf das Klima aus. Der Freistaat Thüringen hat deshalb 2018 mit einem eigenen Klimagesetz die Weichen für die Zukunft gestellt. Ziel ist es, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2050 um bis zu 95 Prozent zu senken. Durch die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Nutzung von erneuerbaren Energien soll der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten.

Die Corona-Pandemie hat Mobilität nicht nur deutlich eingeschränkt, sie hat auch zu dauerhaften Veränderungen des Verhaltens geführt. Viele Konferenzen und Tagungen, zu denen die Menschen früher anreisen mussten, finden heute zeit- und ressourcenschonend per Video statt. Und statt jeden Morgen per Auto oder ÖPNV zur Arbeit zu fahren, verbringen mehr Menschen zumindest einen Teil ihrer Arbeitszeit im Home Office. Zudem sind seitdem deutlich mehr Menschen zu Fuß unterwegs.

Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus?

Intelligente Verkehrspolitik trägt dazu bei, dass die Städte und Gemeinden lebenswerter werden: Umfahrungen

entlasten die Zentren vom Durchgangsverkehr. Ein Parkraummanagement schafft mehr Raum für Begegnungen. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Lärmschutz, sichere Fuß- und Radwege sowie ein attraktiver ÖPNV führen zu mehr Lebensqualität innerorts. Eine Stadt oder Gemeinde der „kurzen Wege“ trägt zusätzlich dazu bei, dass unnötiger Verkehr vermieden wird. Denn kurze Wege können leichter zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Digitalisierung ermöglicht neue Mobilitätsangebote: Busse können nach Bedarf („on demand“) und nicht mehr nach Fahrplan gefahren werden sowie auf flexiblen Routen verkehren. Das macht sie auch für Menschen in den Randgebieten der Städte oder auf dem Land attraktiver. Ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot trägt dazu bei, allen Menschen im Freistaat eine soziale und gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Um den ÖPNV für Nutzer attraktiver zu machen, werden Fahrpläne von Bussen und Bahnen optimiert und besser aufeinander abgestimmt. So soll das Umsteigen erleichtert werden. Getestet wird bereits der Einsatz von Bussen, die autonom, also ohne Fahrer unterwegs sind.

Das Auto der Zukunft wird energieeffizienter und automatisiert fahren. Innovative Fahrzeuge, die mit erneuerbaren Energien angetrieben werden, tragen dazu bei,



6 _ Zentrale Umsteigehaltestelle (Busbahnhof) in Gera



Der Bus kommt wie gerufen – Mobilitätsapp im Einsatz

Rufbusse ergänzen im Eichsfeld das Liniensangebot im Busverkehr. Sie fahren nur nach Bedarf und müssen mindestens 60 Minuten vorher bestellt werden. Das kann per Telefon oder bequem mit der 2024 komplett neu gestalteten App „EW Bus“ erfolgen. Die ist ein kleiner Tausendsassa, der auch die nächstgelegenen Haltestellen zeigt und eine Planung der Fahrtroute von Tür zu Tür ermöglicht. Die App informiert über aktuelle Fahrtangebote. Dazu gehören Ausflugstouren mit dem WanderBus oder dem GenussBus, aber auch Shuttlebusse bei großen Veranstaltungen in der Region. Einfach auf das eigene Handy herunterladen und durchstarten

www.eichsfeldwerke.de

einen Großteil der vom Verkehr ausgelösten Umweltbelastungen zu vermeiden. Neue Angebote zum Auto-Teilen (Carsharing) machen es einfacher, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Das entlastet insbesondere die Städte vom ruhenden Verkehr.

Die Mobilität der Zukunft muss barriereärmer bzw. barrierefrei sein, um immer mehr Menschen eine Teilhabe zu ermöglichen.

Eine wichtige Planungskomponente ist die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, ob im Auto, auf dem Rad oder zu Fuß. Ziel ist die Senkung der Zahl der Verkehrstoten auf Null – die „Vision Zero“ (siehe Seite 43).

Mobilität braucht eine leistungsfähige Infrastruktur

Damit die Menschen im Beruf, im Alltag und in der Freizeit mobil bleiben, Gäste Thüringen besuchen können und die Wirtschaft floriert, braucht es eine leistungsfähige und zukunftssichere Verkehrsinfrastruktur. Diese zu erhalten und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, ist eine zentrale Aufgabe des Freistaats.

Um das Verkehrsnetz auch langfristig leistungsfähig zu erhalten, muss zunächst die Substanz der Schienen und Straßen, der Brücken und Tunnel gesichert werden. Umfangreiche Mittel sind erforderlich, um zwingend gebotene Maßnahmen für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen. Bei den Um- und Ausbaumaßnahmen werden technologische Weiterentwicklungen sowie neue Qualitäts- und Sicherheitserfordernisse berücksichtigt werden. Diese können die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur verbessern und zu mehr Sicherheit, kürzeren Reisezeiten sowie mehr Umweltschutz beitragen. Deshalb sollen insbesondere weitere Bahnstrecken in Zukunft elektrifiziert werden.

Die Straßen werden entlastet, wenn künftig mehr Güter über die Schiene transportiert werden. Das trägt auch zum Schutz der Umwelt bei. Hierfür soll die vorhandene Infrastruktur für den Güterverkehr weiter ausgebaut werden, zum Beispiel durch moderne Terminals, an denen Container schnell zwischen Schiene und Straße verladen werden können. Geprüft wird derzeit auch, ob durch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken mehr Güter per Bahn transportiert werden können.



7 _ In vielen Regionen Thüringens sind Elektrobusse im Einsatz

Die Zukunft ist innovativ

Mit dem schrittweisen Abschied von fossilen Brennstoffen im Verkehrsbereich werden zunehmend alternative Antriebstechnologien eingesetzt. Thüringen als Flächenland bietet hier interessante Möglichkeiten für die Erprobung von neuen Technologien wie Wasserstoff oder Hochleistungsbatterien.

Auf der Straße können alle Fahrzeugarten bereits heute klimaneutral (z. B. batterieelektrisch oder mit Wasserstoff) oder klimafreundlich (z. B. mit Biogas) betrieben werden. Die Umstellung der Busflotten hat, auch auf Grund der rechtlichen Rahmenvorgaben, Fahrt aufgenommen. Auch die ersten Lkw werden bereits elektrisch angetrieben. Mit seiner langen Tradition in der Automobilherstellung und einer starken Zulieferindustrie kann Thüringen die technologische Neuausrichtung in Deutschland und der Welt mitgestalten.

Auch auf den nicht elektrifizierten Bahnstrecken wird die Umstellung auf klimafreundlichere Alternativen vorbereitet und umgesetzt. Auf einigen Strecken werden zukünftig Akku-Fahrzeuge eingesetzt, die während der Fahrt unter Oberleitung aufgeladen werden und so auch die nicht elektrifizierten Streckenabschnitte emissionsfrei befahren können.

Der Wandel hin zu nachhaltigen und klimaneutralen Mobilitätsangeboten bringt viele Veränderungen mit sich, die auch neue Chancen – für Unternehmen wie für Beschäftigte – eröffnen. Traditionelle Tätigkeiten werden sich verändern, manche ganz verschwinden – so wie mit dem Ende der Dampflok der Heizer nicht mehr benötigt wurde. Aber es entstehen auch neue Berufsfelder und Beschäftigungsmöglichkeiten, wie die moderne Batterie-fabrik am Erfurter Kreuz beispielhaft zeigt.

Für wartungsarme Straßen und Schienenwege braucht es innovative Bau- und Werkstoffe. Für ein zeitgemäßes Management von der Wartung und Pflege bis zur Kundeninformation sind neue Software-Lösungen erforderlich. Aber auch neue Fahrzeugkategorien vom E-Scooter bis zu Drohnen können in Thüringen Teil einer neuen Mobilitätswelt werden.

Leitbilder

Thüringer Mobilität ist ...

... leistungsfähig.

Eine zentrale Grundlage für die Mobilität ist die Schienen- und Straßeninfrastruktur. Daher müssen die Verkehrswege leistungsfähig sowie zukunftssicher erhalten und weiterentwickelt werden.

... gut vernetzt.

Das ÖPNV-Angebot muss auch in ländlichen Regionen gewährleisten, dass die zentralen Orte flächendeckend in angemessenen Fahrtzeiten erreicht werden können.

... innovativ.

Die Zukunft ist digital und vernetzt. Moderne Technik, sichere Datenflüsse und aktives Mobilitätsmanagement führen die Angebote und die Bedürfnisse der Nutzer zu einem bequemen System zusammen.

... gesunde Bewegung.

Die lokalen Rahmenbedingungen sind weiter zu verbessern, damit sich die Menschen in ihrer unmittelbaren Umgebung gut zu Fuß oder mit dem Rad bewegen können. Die Stärkung der Nahmobilität in den Kommunen trägt zur Verkehrswende bei und fördert die Gesundheit.

... mehr soziales Miteinander.

Flächendeckend eine sozial gerechte Mobilität zu ermöglichen, ist essenziell, um eine gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten. Gute öffentliche Verkehrsangebote und ergänzende private sowie zivilgesellschaftliche Dienstleistungen sichern die landesweite Daseinsvorsorge.

... klimaschonend.

Durch die zunehmende Integration umweltfreundlicher Alternativen und die Optimierung bestehender Infrastrukturen werden die Umweltauswirkungen im Verkehrssektor minimiert.

... multimodal.

Eine effiziente Beförderung von Gütern soll ökonomisch sinnvoll und umweltfreundlich gestaltet werden, insbesondere durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Vernetzt denken für die Mobilität von morgen

MOBILITÄTSNETZE

Die Verkehrsplanung soll die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Personenverkehre und Gütertransporte möglichst effizient, sicher und umweltverträglich erfolgen können. Thüringen hat wie alle Bundesländer dabei eigene Handlungsspielräume, kann Entscheidungen auf Bundesebene beeinflussen, gesetzliche Rahmenbedingungen mitgestalten und eigene Maßnahmen umsetzen. Veränderte Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, neue Mobilitätsangebote und nicht zuletzt der fortschreitende Klimawandel bedeuten neue Herausforderungen für die Verkehrsplanung. Dafür muss die Mobilität der Zukunft ganzheitlich und vernetzt gedacht werden.

Neue Möglichkeiten, sich zu bewegen

So vielfältig wie die Trends zur Veränderung im Mobilitätsverhalten, so vielfältig sind auch die Mobilitätsangebote: Bike-Sharing-Systeme und E-Tretroller ergänzen in immer mehr Städten und mit stetig steigenden Nutzerzahlen das Angebot. Zudem verfügen einige Kommunen über Carsharing-Angebote. Auch der ländlich geprägte Raum bietet hier immer mehr Vielfalt. Die Funklöcher schrumpfen und so ist es fast überall und zu jeder Zeit möglich, per Smartphone Informationen über die besten Verbindungen in Echtzeit abzurufen, ein Fahrzeug zu reservieren oder ein Ticket zu buchen. Die moderne Kommunikationstechnik macht es möglich, dass Busse nicht nur nach festem Fahrplan verkehren, sondern flexibel nach Bedarf eingesetzt werden können.

Lokale, regionale und überregionale Netze

Die Planung der Mobilität von morgen setzt an den unterschiedlichen Bedürfnissen der Menschen an. Die meisten Strecken werden im Nahbereich zurückgelegt. Insbesondere in den Städten sind es oft nur kurze Wege zum nächsten Supermarkt, zur Schule oder zum Sport-

kurs. Das geht am einfachsten und schnellsten zu Fuß. Für etwas längere Strecken kann das Rad eine Alternative sein. Dafür sind gute und sichere Fuß- und Radwege erforderlich.

Gerade wer in ländlichen Regionen lebt, muss oft mehrere Kilometer zum nächsten Arzt, Supermarkt oder zur Arbeitsstelle fahren. Häufig wird dafür der eigene Pkw genutzt. Dafür bedarf es eines gut ausgebauten Straßennetzes. Weil nicht alle einen Pkw nutzen können oder wollen, ist im Regionalverkehr auch ein gut verknüpftes Netz an Bussen und Bahnen notwendig, um eine Teilhabe für alle zu ermöglichen.

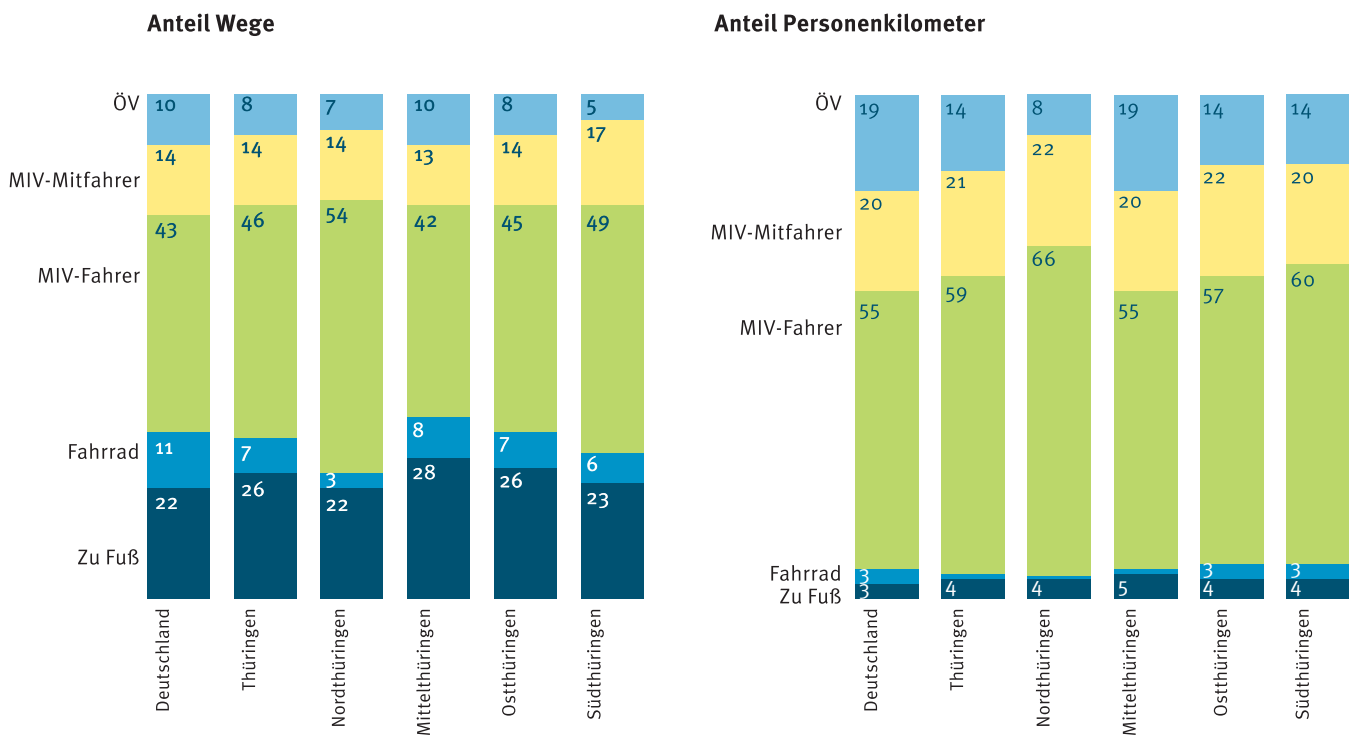
Wer in den Urlaub reist oder geschäftlich unterwegs ist, benötigt gute Fernverbindungen. Ein dichtes Netz von Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie leistungsfähige Fernverbindungen auf der Schiene stellen sicher, dass Thüringen gut mit anderen Teilen Deutschlands und den europäischen Nachbarländern verbunden ist. Dazu gehört auch, dass Bus und Bahn möglichst attraktive Verknüpfungen zum Fernverkehr auf der Schiene bieten.



Modal Split

Der Modal Split ist eine Kenngröße im Rahmen der Verkehrsplanung. Er gibt beispielsweise an, wie der prozentuale Anteil der zurückgelegten Wege ist, den Menschen mit verschiedenen Verkehrsmitteln (zu Fuß, per Rad, im Kfz, mit Bus oder Bahn) zurücklegen. Eine wichtige Datenquelle sind die Analysen und Erhebungen zur Alltagsmobilität „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Die Ergebnisse der aktuellen Erhebung „MiD 2023“ werden im Frühjahr 2025 erwartet.

Modal Split – Wegezweck im Regionalvergleich



Angaben in Prozent; gegebenenfalls von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

8 _ Wie sind die Menschen unterwegs? Die Daten zeigen deutliche regionale Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl.
Quelle: Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD), 2017

Mobilitätsangebote ganzheitlich denken

Mit dem Fahrrad zum Zug, per Deutschlandticket preiswert in die nächste Stadt und per E-Scooter die „letzte Meile“ zur Uni oder zum Arbeitsplatz: Vernetzte Mobilität bedeutet maximale Flexibilität. Darum ist sie ein zentraler Baustein der Mobilitätswende. Wer unterwegs unterschiedliche Verkehrsmittel gut verknüpfen kann, bewegt sich nachhaltiger fort und verbraucht individuell weniger Fläche. Doch das geht nur, wenn Mobilität ganzheitlich gedacht wird. Unterschiedliche Verkehrsmittel müssen künftig besser miteinander vernetzt werden, um ein schnelles, komfortables und klimafreundliches Fortkommen zu ermöglichen.

Busse und Bahnen für Mobilität in Stadt und Land

Die Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), zu denen Linienbusse, Straßenbahnen und Regionalzüge gehören, sollen die Mobilität der Menschen im Nahbereich und in der Region auch ohne Auto ermöglichen. Im „Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr“ wird der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge bezeichnet. Beim Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll er in Verdichtungsräumen, also dort, wo viele Menschen wohnen und arbeiten, aus klimapolitischen Erwägungen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr bekommen.

Während das Land für den Regionalverkehr auf der Schiene zuständig ist, liegt die Verantwortung für den straßengebundenen Nahverkehr auf Seiten der Kommunen, also der Landkreise und Städte. Sie erhalten Mittel aus dem Landeshaushalt für die Planung, Organisation und Finanzierung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV). Zusätzlich können Verkehrsunternehmen Unterstützung für Investitionen erhalten.



Integraler Taktfahrplan

Ein Integraler Taktfahrplan (ITF), der Schritt für Schritt auf den Weg gebracht wird, soll den straßengebundenen ÖPNV in Thüringen attraktiver machen. Geplant ist ein Netz von Haupt- und Nebenlinien mit festen Taktzeiten, das an insgesamt 136 Knotenpunkten ein bequemes Umsteigen zwischen verschiedenen Buslinien oder zur Bahn ermöglicht. Dort, wo aufgrund der geringen Nutzerzahlen kein regelmäßiger Linienverkehr möglich ist, sollen Fahrzeuge flexibel eingesetzt werden und so die Verbindung zum nächsten Knotenpunkt herstellen. In einem Modellprojekt in den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt werden in naher Zukunft erste Erfahrungen mit einem ITF im Regionalbusverkehr in Thüringen gesammelt. Es ist geplant, die gesammelten Erkenntnisse perspektivisch auf den gesamten Freistaat zu übertragen.



Wieder Leben im Bahnhof

Der Bahnhof in Rottenbach im Schwarzatal hat sich in den vergangenen Jahren zur Mobilitätsstation entwickelt, wo ein bequemes und barrierearmes Umsteigen zwischen Bahn, Bus, Auto und Rad möglich ist. Auf Initiative engagierter Bürger und im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Thüringen verwandelte sich das jahrelang leerstehende Bahnhofsgebäude zu einem lebendigen Zentrum. Im Bahn-Hofladen gibt es Produkte regionaler Erzeuger und einen Imbiss. Der Bahnhof ist Bürger-Treff und Anlaufstelle für Touristen geworden. Für das mit viel bürgerschaftlichem Engagement umgesetzte Projekt gab es gleich mehrere Preise in bundesweiten Wettbewerben.

www.bahn-hofladen.de

9 _ Barrierefreie Haltestelle in der Gemeinde Wollersleben (Landgemeinde Stadt Bleicherode im Landkreis Nordhausen)

Stadt und Gemeinde der kurzen Wege

LOKALE NETZE

Die meisten Wege unternehmen die Menschen in ihrer unmittelbaren Umgebung: um Freunde zu besuchen, einzukaufen, auf dem Weg zur Arbeit oder um sich sportlich zu betätigen. Untersuchungen zeigen, dass im Stadtverkehr fast 50 Prozent aller zurückgelegten Strecken maximal drei Kilometer lang sind.

Eine repräsentative Befragung im Rahmen des Projekts „Nordhausen bewegt sich“ ergab 2023, dass fast ein Viertel der Befragten die Pkw-Nutzung künftig reduzieren möchte. Weitere 46 Prozent würden das gerne tun, wenn sie geeignete Alternativen hätten. Mehr und bessere Radwege sahen fast 60 Prozent der Befragten als wichtige Voraussetzung, um künftig nachhaltiger unterwegs zu sein, günstigere Fahrkarten und bessere Takte im öffentlichen Verkehr wurden ebenfalls häufig genannt.

Stadt der kurzen Wege

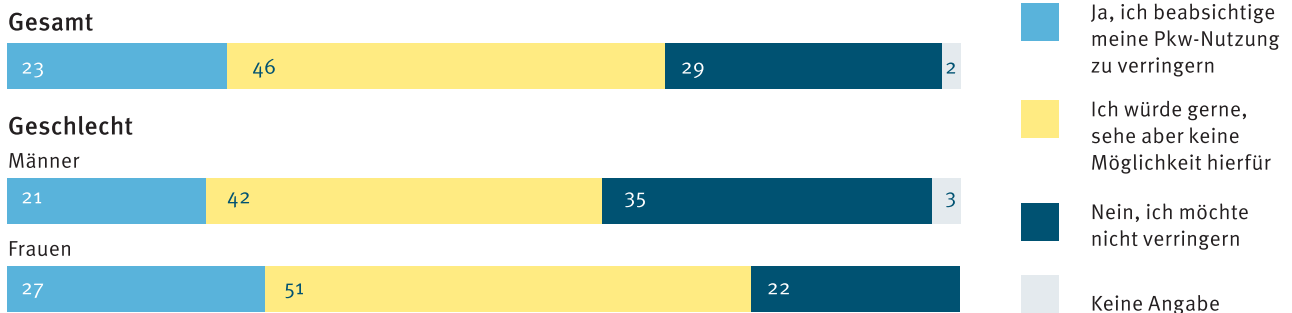
Eine vorausschauende Stadt- und Regionalplanung hilft dabei, dass mehr Wege zu Fuß oder per Rad erledigt werden und motorisierter Verkehr vermieden wird. So hat Jena in seiner Mobilitätsstrategie für 2030 das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ verankert. Einrichtungen der Versorgung, der Verwaltung oder der Sozial- und Gesundheitsvorsorge sollen dort angesiedelt werden, wo die Menschen leben, eine weitere Zersiedelung soll möglichst vermieden werden. Trotz der eher ungünstigen topografischen Lage werden in Jena rund 35 Prozent aller Wege zu Fuß erledigt. Damit belegt die Stadt bundesweit einen Spitzenplatz. Lückenschlüsse, bessere Ausschilderungen, die bessere Beleuchtung von Unterführungen und viele weitere Maßnahmen haben dort den Fußverkehr attraktiver gemacht. Verfolgt wird der Ansatz der kurzen Wege auch beim „Smarten Quartier“ im Neubaugebiet Jena-Lobeda. Schulen, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten und medizinische Versorgung gibt es dort direkt vor der Haustür. Für weitere Wege stehen den Bewohnern elektrische Roller und Autos zum Teilen zur Verfügung.

Auch in ländlichen Regionen kann das Konzept der „kurzen Wege“ dazu beitragen, den Flächenverbrauch und das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Ein Ansatz dabei ist es, die Zentren der Kommunen durch Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu stärken, statt neue Siedlungsgebiete auszuweisen, die unzureichend an den ÖPNV angebunden sind. Verkehre können auch vermieden werden, wenn in kleineren Orten Angebote der Nahversorgung erhalten bleiben oder neu entstehen. Ein gutes Beispiel dafür ist die durch Fördermittel des Freistaats unterstützte Einrichtung von 24-Stunden-Dorfläden in Thüringen. Dort erfolgen Zugang und Zahlung mit Chipkarte, sodass der Personalaufwand sehr gering gehalten werden kann. Insgesamt wurden in den vergangenen Jahren rund 50 Dorf- und Hofläden sowie Verkaufsautomaten in ländlichen Regionen Thüringens gefördert.

Fußgängerfreundliche Kommunen

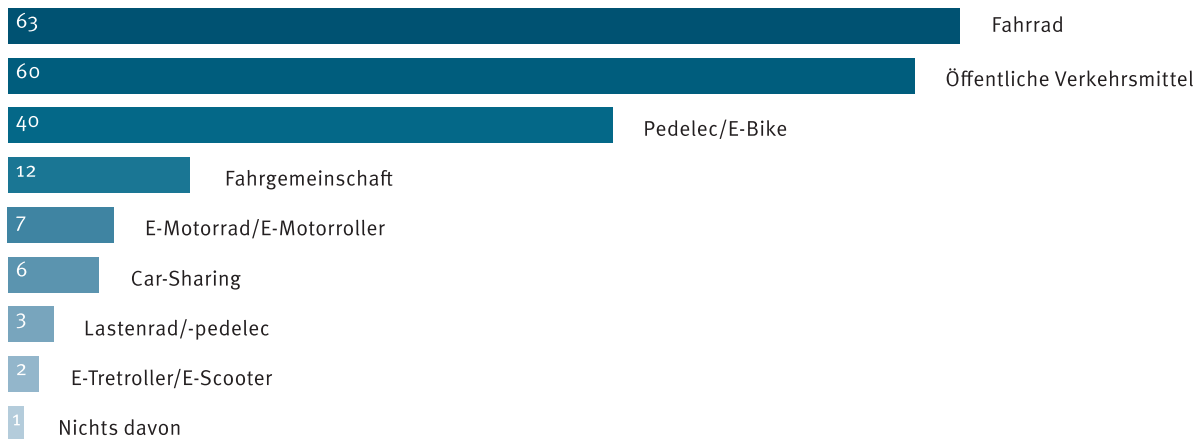
Etwa alle fünf Jahre wird in Deutschland unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums die bundesweite Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt. In dieser Grundlagenstudie wurden zuletzt über 360.000 Haushalte zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten erhoben. Die letzte Befragung stammt aus dem Jahr 2017. Damals wurden deutschlandweit etwa 22 Prozent aller Wege zu Fuß erledigt. In Thüringen lag der Anteil sogar bei 26 Prozent. Rund 43 Prozent der Thüringer gaben an, täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen. Auch dieser Wert lag noch über dem Bundesdurchschnitt von 41 Prozent. Damit das so bleibt, setzen Land und Kommunen auf eine Stärkung des Fußverkehrs als nachhaltigster Mobilitätsform.

„Möchten Sie grundsätzlich Ihre Pkw-Nutzung zukünftig verringern? Welche der folgenden Antworten trifft am ehesten auf Sie persönlich zu?“



10 _ Veränderungsbereitschaft bei Pkw-Nutzenden. Für die Erstellung eines Integrierten Mobilitätskonzepts für Stadt und Landkreis Nordhausen wurden Pkw-Nutzende, die mindestens einmal wöchentlich ihren Pkw nutzen, nach einer möglichen Veränderung ihres Nutzerverhaltens befragt (Angaben in Prozent). Quelle: „Nordhausen bewegt sich“, Abschlussbericht team red, 2022.

„Welche der folgenden Verkehrsmittel kommen für Sie persönlich am ehesten als Alternative zum Auto in Frage?“



11 _ Alternativen zum Auto: Für die oben genannte Studie, wurden Pkw-Fahrende, die die Nutzung ihres Autos verringern möchten, nach möglichen Alternativen befragt (Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich). Quelle: „Nordhausen bewegt sich“, Abschlussbericht team red, 2022.



Besser versorgt durch Telemedizin

Telemedizin kann dabei helfen, dass Menschen ohne weite Wege Zugang zu medizinischen Leistungen bekommen. Geeignete Lösungen werden im Projekt „wecare“ entwickelt, das Professoren der Friedrich-Schiller-Universität Jena gemeinsam mit vielen weiteren Partnern ins Leben gerufen haben. In fünf Thüringer Modellregionen sollen innovative Lösungen erarbeitet werden. In Apolda entsteht ein Zentrum für Telemedizin, in dem Ärzte neue Anwendungen erproben und sich weiterbilden können.

www.wecare-agentur.de

Damit das Auto bei kurzen Wegen immer öfter in der Garage oder auf dem Parkplatz stehen bleiben kann, müssen die Wege zu Fuß sicher und auch mit eingeschränkter Beweglichkeit nutzbar sein. Ampeln, Zebrastreifen oder Mittelinseln ermöglichen ein gefahrloses Queren von belebten Straßen, abgesenkte Bordsteine erleichtern Menschen mit Rollator, Kinderwagen oder im Rollstuhl das Vorankommen. Der Fachverband FUSS e.V. empfiehlt darüber hinaus eine Mindestbreite für Fußwege von 2,50 Metern. Zudem soll die Mischnutzung von Wegen für Fuß und Rad eine Ausnahme bleiben.

Eisenach und Jena gehörten zu den ersten Modellstädten bundesweit, in denen Handlungsleitfäden für den Fußverkehr erarbeitet wurden. Erfurt hat seine Innenstadt zur Begegnungszone umgestaltet, in der Fußgänger Vorrang genießen. Die Aufenthaltsqualität steigt, ohne den motorisierten Verkehr gänzlich zu verbannen. Temporegulierungen, Anwohnerparken und zeitliche Beschränkungen für den Lieferverkehr tragen zur Verkehrsberuhigung bei. Um den Fußverkehr und den ÖPNV zu stärken, werden in der Landeshauptstadt auch die Haltestellen nach und nach nutzerfreundlich und barrierefrei umgestaltet.

Mit Rad und E-Bike unterwegs

Im Jahr 2023 wurden in Deutschland nach Daten des Branchenverbands ZIV erstmals mehr E-Bikes als normale Fahrräder verkauft. Mit elektrischer Unterstützung lassen sich auch in Thüringen längere Strecken oder Steigungen leichter auf zwei Rädern bewältigen. Im Fokus des aktuellen Radverkehrskonzepts 2.0 stehen die Entwicklung und der Ausbau von Alltags-Radrouten. Lokale Routen gehören neben den Radfernwegen sowie den touristischen und alltagstauglichen Radhaupttrouten zum Radroutennetz Thüringen. Sie sollen das bestehende Netz verdichten, sodass alle wichtigen Ziele wie Schulen, Einkaufszentren oder Gewerbegebiete sicher per Rad erreicht werden können und Gemeinden sowie Ortsteile untereinander gut verbunden werden.

Das lokale Radroutennetz umfasste 2023 eine Länge von mehr als 10.000 Kilometern.

Viele Städte und Landkreise haben eigene Konzepte erstellt, mit denen sie das Radfahren attraktiver machen möchten. So will die Stadt Eisenach den Anteil des Radverkehrs von 2023 bis 2033 verdoppeln. Unter anderem sieht das Radverkehrskonzept vor, weitere Fahrradstraßen einzurichten, auf denen der Radverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr genießt und Tempo 30 gilt. Auch das sichere Abstellen von Rädern, zum Beispiel an Bike & Ride-Standorten, soll verbessert werden. Unter

anderem ist vorgesehen, am Hauptbahnhof ein neues Fahrrad-Parkhaus mit 100 Stellplätzen zu bauen.

Die flächendeckende Entwicklung von Radverkehrsnetzen wird mit Fördermitteln des Bundes und des Landes unterstützt. So hilft das bis 2030 laufende Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes den Kommunen, das regionale und lokale Radverkehrsnetz zu verdichten und zu verbessern. Die Planung und der Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen hilft dabei, Lücken in den kommunalen Radverkehrsnetzen zu schließen.

Eine enge Zusammenarbeit hilft dabei, den Radverkehr in den Kommunen stärker zu entwickeln. Dafür steht die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-TH) e. V. Insgesamt 18 Thüringer Städte und Landkreise gehören der AGFK-TH an. Sie wird seitens des Landes unterstützt und wirkt daran mit, die Ziele des Radverkehrskonzepts 2.0 für den Freistaat Thüringen umzusetzen. Ziel ist es, dass bis 2030 mindestens 15 Prozent der Wege per Rad zurückgelegt werden. Bei der letzten landesweiten Erhebung 2017 lag der Anteil für das Rad noch bei 7 Prozent.



Kurze Wege auf dem Land

Zahlreiche Projekte im Freistaat tragen dazu bei, dass die Menschen auch in ländlichen Regionen Versorgungsangebote vor ihrer Haustür finden. Ein Beispiel dafür ist das Modellprojekt „Volkssolidarität Liefermarkt“, das mit Mitteln des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft gefördert wird. Im Saale-Orla-Kreis können Interessierte online Waren bestellen, die ihnen vor die Haustür geliefert werden.

Weil in ländlichen Regionen der Weg zum Arzt oft weit ist, sollen Gesundheitskioske ein Angebot vor Ort schaffen. Bereits vier sind auf Initiative der „Stiftung Landleben“ sowie mit finanzieller Hilfe von Land und EU im Unstrut-Hainich-Kreis entstanden. In den schicken Holzhäusern gibt es gesundheitliche und soziale Beratungsangebote.

www.stiftung-landleben.de



Betriebliches und Kommunales Mobilitätsmanagement

Betriebe und Kommunen können einen wichtigen Beitrag für die Mobilitätswende leisten – und dabei auch selbst profitieren. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann erreichen, dass mehr Beschäftigte mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Zuschüsse zu einem Job-Ticket oder einem Job-Rad bieten dafür Anreize. Das Unternehmen profitiert davon, wenn es weniger Parkflächen oder Dienstfahrzeuge zur Verfügung stellen muss. Durch Kommunales Mobilitätsmanagement sollen ebenfalls mehr Menschen zum Umsteigen auf klimafreundliche Verkehrsmittel bewegt werden. Dabei geht es nicht nur um den Schutz der Umwelt und mehr Lebensqualität in den Kommunen, sondern auch um finanzielle Entlastungen, zum Beispiel beim Bau und Unterhalt von Parkflächen. Ob betrieblich oder kommunal – gute Lösungen gelingen nur dort, wo die Menschen vor Ort von Anfang an mitgenommen und gut informiert werden.



Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen soll das Radfahren sicherer machen. Fahrradstraßen sind durch ein besonderes Verkehrszeichen ergänzen: (siehe Seite 21, Bild 12) Fahrradstraßen sind für Fahrräder und E-Scooter vorgesehen, meist wird aber durch ein Zusatzzeichen auch die Nutzung durch Kraftfahrzeuge ermöglicht. Auf ihnen gilt Tempo 30 und Radfahrer genießen Vorrang. Sie dürfen in Fahrradstraßen auch nebeneinander fahren. Mehrere Städte in Thüringen haben bereits Fahrradstraßen ausgewiesen oder planen ihre Einrichtung. So sieht ein Konzept für Jena die Einrichtung von 25 Fahrradstraßen vor.

Scooter-Sharing

In Eisenach können sich Bewohner oder Besucher seit Anfang 2024 auch mit elektrischen Rollern bewegen. Ein Jahr lang wird dort getestet, wie gut die Fahrzeuge genutzt werden und welche Probleme sie möglicherweise verursachen. Sogenannte E-Kickscooter verschiedener Anbieter rollen auch durch andere Städte wie Erfurt, Jena und Weimar. Damit lässt sich zum Beispiel die „letzte Meile“ zwischen Haltestelle oder Bahnhof und der Wohnung rasch überbrücken. Wer mit großem Gepäck unterwegs ist oder den Einkauf bequem nach Hause transportieren möchte, kann in Weimar neben normalen Mieträdern auch eines von mehreren Cargobikes kostenfrei mieten. Ein kostenfreies Cargobike-Angebot gibt es auch in Erfurt.

Mit Bus und Straßenbahn unterwegs

Stadtbuslinien ermöglichen nicht nur in großen Städten wie Erfurt und Weimar, sondern auch in vielen Klein- und Mittelstädten des Landes die Nahmobilität der Einwohner und Gäste. Sie verbinden Wohngebiete mit Bahnhöfen oder Zentralen Omnibusbahnhöfen und schaffen so eine Verbindung zu den Angeboten des Regional- und Fernverkehrs. In Erfurt, Jena, Gera, Gotha und Nordhausen sind Straßenbahnen eine wichtige Säule des städtischen Mobilitätsangebots. Sie sind auf einem Netz von 240 Kilometern Länge unterwegs.

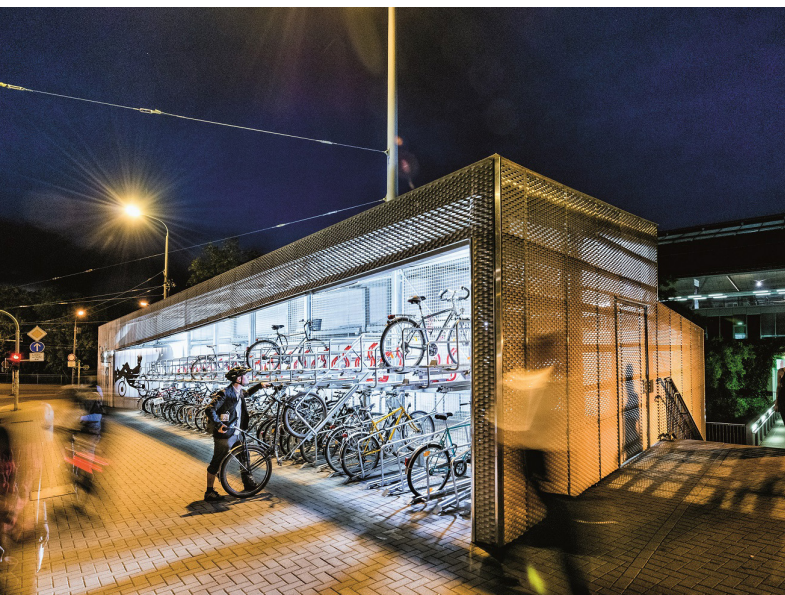
Schritt für Schritt wurden in den vergangenen Jahrzehnten Straßenbahnen in den größeren Städten zu modernen Stadtbahnen weiterentwickelt. Allein von 2019 bis 2023 wurden 40 Millionen Euro an Landesmitteln für die Erneuerung von Straßenbahntrassen in Nordhausen, Erfurt, Jena und Gera ausgegeben. Zudem unterstützt der Freistaat die Verkehrsunternehmen bei der Einwerbung von Fördermitteln des Bundes für den Neu- und Ausbau der Strecken. So wurden 31 Millionen Euro für den Ausbau der Linie 1 in Jena bewilligt. Ab 2027 könnte die Linie die neuen Wohngebiete im Norden der Stadt mit dem Zentrum verbinden. Die Stadt Gera will in den kommenden Jahren die Linie 3 zwischen dem Stadtzentrum und dem Stadtteil Gera-Lusan weiter ausbauen. In der Landeshauptstadt Erfurt soll die neue Linie 9 auf 4,2 Kilometern Länge zwischen den Wohngebieten im Norden der Stadt und dem ICE-Bahnhof verkehren. Die Stadt hat für die ersten Planungen bereits 3,5 Millionen Euro im Haushalt vorgesehen. Verlaufen die Prüfverfahren positiv, könnte das 100-Millionen-Euro-Projekt mit weiteren Fördermitteln bis 2030 realisiert werden.



12 _ Fahrradstraße in Weimar-Gaberndorf



13 _ Straßenbegleitender Rad- und Fußweg in Weimar



14 _ Mit Rad und E-Bike unterwegs: Radhaus am Bahnhof in Erfurt

Gute Werbung für den Radverkehr

Um das Radfahren stärker in der Öffentlichkeit zu bewerben, wird das Land auch künftig die Aktionen „Stadtradeln“ und „Schulradeln“ unterstützen. Rund drei Dutzend Thüringer Städte, Gemeinden und Landkreise nehmen 2024 an dem Wettbewerb „Stadtradeln“ teil, bei dem lokale Teams an 21 Tagen möglichst viele Kilometer per Rad zurücklegen.



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima



SCHULRADELN
cycle 4 future

Auch die Fahrzeugflotten werden schrittweise modernisiert. So sollen die Geraer Verkehrsbetriebe ab 2026 insgesamt sechs neue und barrierefreie Niederflurbahnen erhalten, die einen Teil der alten und nicht behindertengerechten Tatra-Bahnen ersetzen. Die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft will mit Unterstützung des Freistaats in den nächsten Jahren mindestens weitere 24 neue Straßenbahnen in Betrieb nehmen, die Erfurter Verkehrsbetriebe haben ebenfalls weitere zehn barrierefreie Niederflurbahnen bestellt.

ZUM WEITERLESEN

Thüringen steigt auf. Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen

Quellenverzeichnis Seite 58

Ein guter Takt für Thüringen

REGIONALE NETZE

Große Teile Thüringens sind ländlich geprägt und dünn besiedelt. Wer auf dem Land lebt, muss oft längere Strecken im Beruf, im Alltag und in der Freizeit zurücklegen. Umgekehrt zieht es am Wochenende viele Menschen aus den Städten zu Ausflügen aufs Land. Um allen ein gutes Vorankommen zu ermöglichen, benötigt Thüringen leistungsfähige regionale Verkehrsnetze. Dazu gehören Straßen, Radwege und Schienen. Die Angebote von Bussen und Bahnen sollen besser miteinander verknüpft werden, um den ÖPNV zu einer echten Alternative zum privaten Pkw zu machen.

Gut unterwegs auf Thüringens Straßen

Für den Personenverkehr im Freistaat Thüringen hat der private Pkw die größte Bedeutung. Bei der zuletzt für 2017 ausgewerteten Erhebung der Hauptverkehrswege lag das Auto mit einem Anteil von 60 Prozent aller zurückgelegten Wege und sogar 80 Prozent aller zurückgelegten Personenkilometer klar vorne. Thüringen lag dabei sogar noch leicht über dem Bundesdurchschnitt.

Das Netz der Landesstraßen, für dessen Bau und Unterhaltung der Freistaat verantwortlich ist, hat eine Gesamtlänge von 4.100 Kilometern. Der aktuelle Landesstraßenbedarfsplan 2030 bemisst den Aufwand für ihre Erhaltung, den Aus- und Neubau im Zeitraum von 2016 bis 2030 auf fast eine Milliarde Euro. Dabei liegt der Fokus der kommenden Jahre klar auf der Sicherung der Substanz. Aus- und Neubauten sind ausschließlich auf Straßen von besonderer landesweiter Bedeutung vorgesehen. Durch Ortsumfahrungen und Schutzwände sollen Anwohner noch besser vor übermäßigem Verkehrslärm geschützt werden.

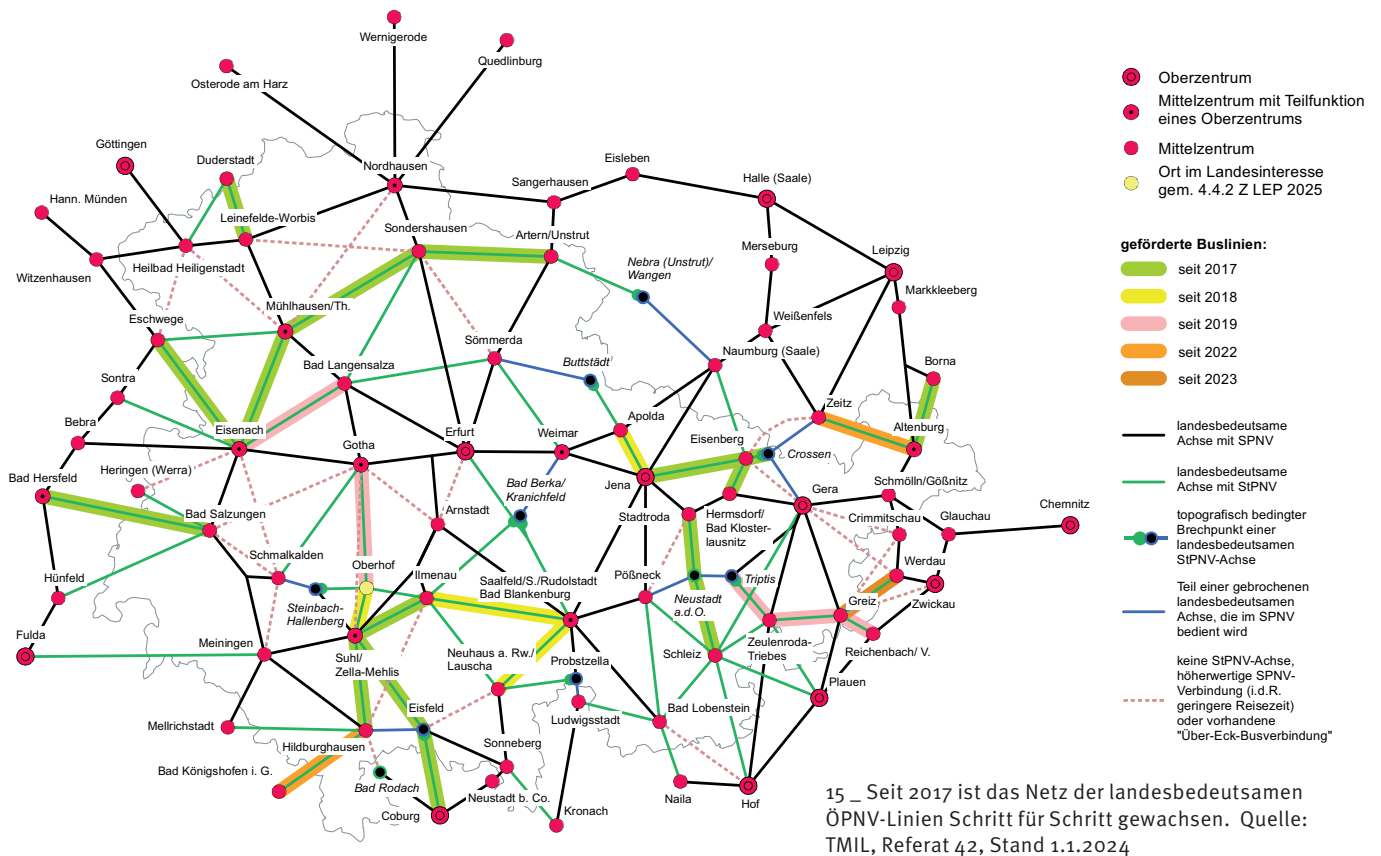
Neben den Straßen selbst müssen auch die dazugehörigen Ingenieurbauwerke wie Brücken oder Tunnel erhalten werden. Das stellt einen erheblichen Aufwand dar. So wurden zahlreiche der 1.190 Brückenbauwerke im Bereich der Landesstraßen in den vergangenen Jahren saniert. Gegenwärtig weisen noch 25 von ihnen Tragfähigkeitsdefizite auf, die beseitigt werden müssen.

Schiene als Alternative

Regional-Express-Züge und Regional-Bahnen verbinden die ländlichen Räume mit den Mittel- und Oberzentren und schaffen einen Anschluss zu den Fernbahnhöfen in Thüringen sowie den benachbarten Ländern. Das Land ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Es bestellt die Angebote bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und stellt Fördermittel für Investitionen im Schienennetz sowie an Haltepunkten und Bahnhöfen bereit. Das aktuell betriebene Schienennetz in Thüringen hat eine Länge von 1.596 Kilometern. Nur gut ein Drittel davon sind zweigleisig ausgebaut, bundesweit sind es 56 Prozent. Auch der Anteil der elektrifizierten Strecken liegt mit etwa einem Drittel unter dem Bundesdurchschnitt von 61 Prozent. Hier erwartet Thüringen für die nächsten Jahre weitere Mittel des Bundes zur Elektrifizierung.

Aufgrund von Angebotsausweitungen im SPNV im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecken Erfurt – Leipzig/Halle und Erfurt – Nürnberg erreichte die Zahl der Nutzer 2019 den bisherigen Höchststand. Zwischen 2011 und 2019 erhöhte sich die Zahl der Personenfahrten um 3,7 auf 24,6 Millionen. Im Zuge der Corona-Pandemie sank die Zahl der Nutzer deutlich. Seit 2022 erholten sich die Fahrgastzahlen wieder.

Darstellung des landesbedeutsamen ÖPNV-Netzes



Positiv für die Fahrgastzahlen wirkt sich die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 aus. So hatten im Bereich des Verkehrsverbunds Mittelthüringen (VMT) ursprünglich rund 60.000 Menschen ein ÖPNV-Abo. Bis März 2024 wurden insgesamt mehr als 100.000 Deutschlandtickets verkauft, weitere 20.000 Menschen nutzen andere Abo-Angebote. Damit hat sich die Zahl der Stammkunden in weniger als einem Jahr verdoppelt.

In den vergangenen Jahren hat sich das Angebot auf der Schiene verbessert. So wurden durch Flügelkonzepte zum Beispiel von Erfurt nach Ilmenau und Saalfeld (Saa-

le) stündlich umsteigefreie Direktverbindungen geschaffen, die auf der Relation nach Ilmenau um Expressverbindungen in den Hauptverkehrszeiten ergänzt wurden. In den kommenden Jahren soll das Angebot zielgerichtet weiter ausgebaut werden. So wird auf den Verbindungen Erfurt–Mühlhausen–Leinefelde–Göttingen sowie Halle (Saale)–Nordhausen–Kassel–Wilhelmshöhe ein stündliches, umsteigefreies Angebot mit Anschluss an den Fernverkehr geschaffen. Auch auf der nachfragestarken Mitte-Deutschland-Verbindung Erfurt–Weimar–Jena–Gera–Göbnitz sind nach der erfolgten Elektrifizierung Angebotsausweitungen vorgesehen.

PlusBusse und TaktBusse

Die Zertifikate „PlusBus“ und „TaktBus“ werden im Freistaat durch den Verein Bus & Bahn Thüringen e.V. vergeben. PlusBusse müssen im regelmäßigen Takt werktags mindestens 15-mal am Tag verkehren, an Sonnabenden mindestens sechsmal und an Sonn- und Feiertagen mindestens viermal. Außerdem sollen sie die Ziele auf möglichst direktem Weg ohne Stichfahrten miteinander verbinden und eine gute Verknüpfung mit anderen Bus- oder Bahnlinien ermöglichen. TaktBusse müssen werktags mindestens im Zwei-Stunden-Takt verkehren und am Sonnabend mindestens vier Fahrten anbieten, die übrigen Qualitätskriterien gelten auch dort. Die ersten Plus- und TaktBusse wurden 2022 im Wartburgkreis zertifiziert, seitdem wird das Netz kontinuierlich erweitert.



Landesweit bieten 304 Bahnhöfe und Haltepunkte einen Zugang zur Bahn. Die meisten werden von der DB InfraGO AG, der neuen Infrastruktur-Tochter der Deutschen Bahn, betrieben. 2022 hat das Land mit der DB ein Modernisierungsprogramm vereinbart. Mehr als 70 Stationen sollen bis 2030 erneuert, um- oder ausgebaut werden. Sie werden barrierefrei und modern ausgestattet.

Busse für den ergänzenden Verkehrsbedarf

Um Lücken im Bahnnetz zu schließen, fördert der Freistaat seit 2017 landesbedeutsame Buslinien. Sie verbinden im festen Takt und auf möglichst direktem Weg Mittel- und Oberzentren auch über Kreisgrenzen hinaus und schaffen einen Anschluss zum Regionalverkehr der Bahn. Damit eine Verbindung als landesweit bedeutsam eingestuft werden kann, muss sie in der Woche mindestens achtmal täglich, an Wochenenden und Feiertagen mindestens viermal täglich angeboten werden. Außerdem darf die Umsteigezeit zur Bahn nicht mehr als 15 Minuten betragen.

Das Netz der landesbedeutsamen Buslinien ist in den vergangenen Jahren gewachsen. Zuletzt ist 2023 eine neue Linie zwischen Greiz und Werdau in Betrieb genommen worden. Damit stieg die Zahl der durch das Land geförderten Linien auf 26 Verbindungen. Der Freistaat fördert landesbedeutsame Linien mit 0,80 Euro je gefahrenem Kilometer. Das entspricht jährlich einer Summe von mehr als vier Millionen Euro.

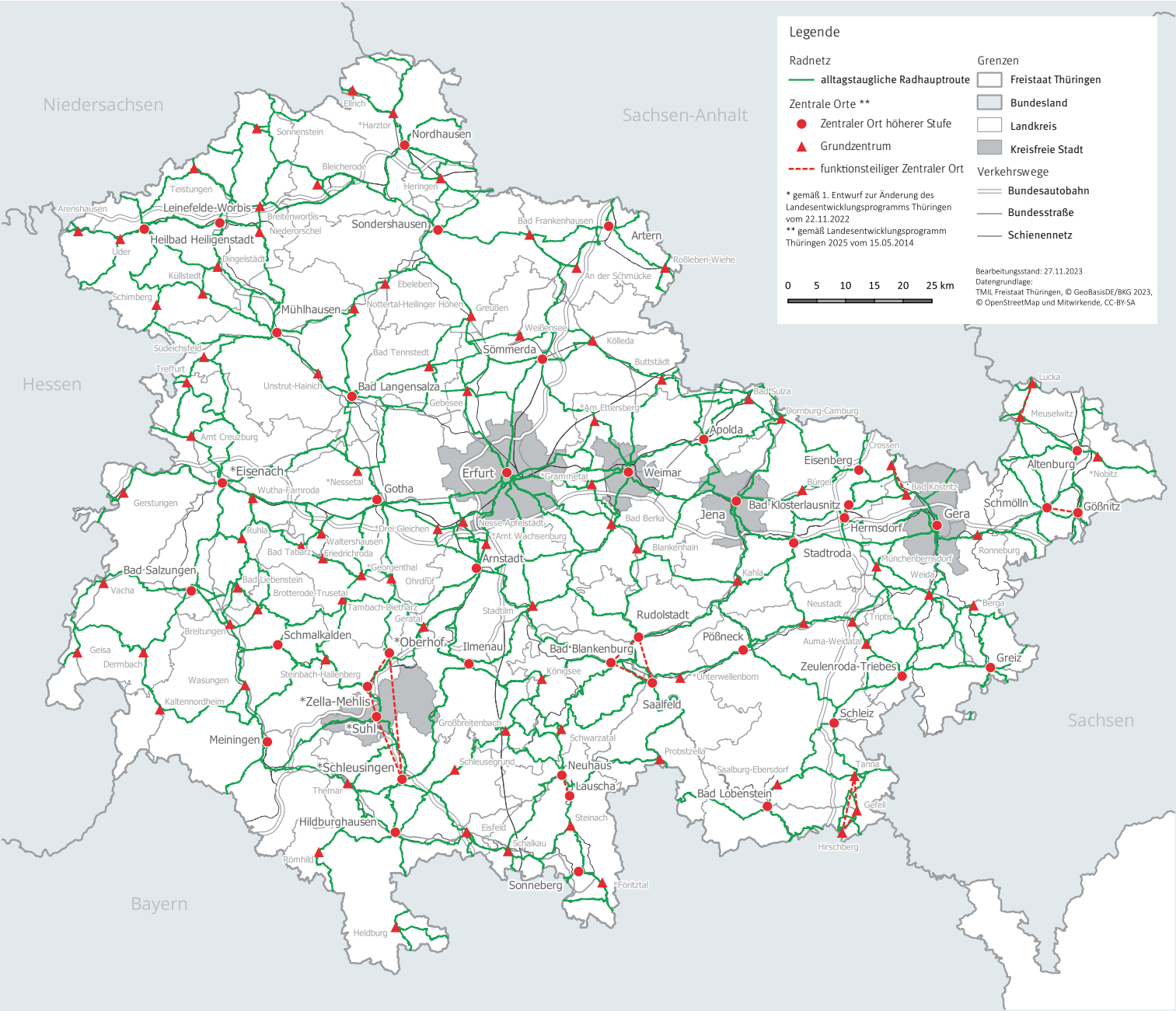
Um die Qualität im ÖPNV zu steigern, werden immer mehr Buslinien zu PlusBussen und TaktBussen aufgewertet (siehe Kasten). Diese Zertifikate für eine gute Bedienqualität können auch an Linien vergeben werden, die nicht „landesbedeutsam“ im Sinne der Förderung sind.

Notwendig für den Busverkehr ist eine gute Straßenverkehrsinfrastruktur, deren Unterhaltung und Erhaltung für den Bereich der Landesstraßen unmittelbar und für den Bereich der Bundesstraßen mittelbar, Aufgabe des Freistaats Thüringen und seiner Straßenbauverwaltung ist.

Gut verknüpft und im Takt unterwegs

Um im gesamten Land ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zu sichern, will der Freistaat bis 2030 den Integralen Taktfahrplan (ITF) auch für den regionalen Busverkehr umsetzen. Regionalbahnen und wichtige Buslinien sollen in Zukunft mindestens stündlich verkehren und möglichst gut miteinander verknüpft werden. Dazu sollen landesweit 136 Verknüpfungspunkte entstehen, an denen ein schneller Umstieg zwischen Bahn und Bus oder zwischen mehreren Buslinien möglich wird. Durch eine häufige Taktung, Fahrtangebote auch an Wochenenden und in den Abendstunden sowie Reisezeiten, die mit dem Pkw konkurrenzfähig sind, sollen mehr Menschen für den ÖPNV gewonnen werden. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll signifikant steigen und bis 2030 zumindest von heute acht auf 16 Prozent verdoppelt werden.

Um auch den Menschen aus kleineren Orten besser an das regionale Bus- und Bahnnetz anzuschließen, soll der Linienverkehr durch flexible und bedarfsorientierte Angebote ergänzt werden. Dazu tragen einerseits schon bestehende Angebote wie Rufbusse oder Anruf-Sammeltaxen bei, zum anderen sollen neue Angebote wie das sogenannte „Ridepooling“ entstehen, bei dem verschiedene Fahrtwünsche mit digitaler Technik gebündelt werden. Auch ehrenamtliches Engagement beim Betrieb von Bürgerbussen trägt dazu bei, die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern. Um die Einrichtungen flexibler Bedarfsverkehre besser zu fördern, wird die Landesregierung die Förderrichtlinien anpassen.



16_Ein dicht geknüpftes Netz alltagstauglicher Rad-Haupttrouten erschließt das Flächenland Thüringen. Quelle: Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen, 2022



17 _ Sicher unterwegs. Übergang von einer Fahrradstraße zu einem Rad- und Fußweg in Weimar-Nord.

18 _ Wegweisung für Radfahrer in Sondershausen



Mehr Strecken mit dem Rad fahren

E-Bikes setzen sich in Deutschland immer mehr durch und Thüringen liegt dabei im Trend. Dank elektrischer Unterstützung kann das Fahrrad auch auf längeren Strecken und bei Steigungen seine Stärken ausspielen – als flexibel einsetzbares, preiswertes, umweltschonendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel. Dafür sind aber gut ausgebaute Radwege nötig.

Allein die 13 Radfernwege und 56 touristische Radhaupt- routen, summieren sich auf mehr als 3.000 Kilometer. Dieses gut ausgebaute Radnetz ist eine der zentralen

Säulen des Radtourismus im Freistaat. Zusätzlich will Thüringen in den kommenden Jahren das Netz der all- tagstauglichen Radhaupttrouten weiter ausbauen. Anfang 2024 hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirt- schaft dafür ein Konzept vorgelegt, bei dem auch rund 1.300 Anregungen von Kommunen, Regionalen Planungs- gemeinschaften und Verbänden berücksichtigt werden.

Das Konzept sieht ein flächendeckendes Netz von Alltagshaupttrouten mit einer Länge von 4.165 Kilome- tern vor. Diese sollen durchgehend befahrbar sein und schrittweise ausgeschildert werden. Der überwiegende Teil der Strecken ist bereits heute schon im Alltags-Rad- verkehr nutzbar. Rund 800 Kilometer sollen noch gebaut oder ertüchtigt werden. Das Konzept der alltagstaugli- chen Radhaupttrouten stellt einen wesentlichen Baustein der Weiterentwicklung des Radroutennetzes Thüringen in den kommenden Jahren dar. Dieses soll auf eine Gesamt- länge von 5.600 Kilometer wachsen.



Gut zu wissen

Mobilitätsstationen

An Mobilitätsstationen werden verschiedene Verkehrs- angebote gebündelt. Dort halten Bahnen und Busse, aber es gibt auch Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge, sichere Fahrradabstellanlagen, Ladestationen für E-Au- tos, zum Teil auch Angebote zur Miete von Fahrrädern oder E-Scootern. So soll der Umstieg auf klimafreund- liche Mobilitätsangebote erleichtert werden. Die Stadt Erfurt will beispielsweise einige gut genutzte ÖPNV- Haltestellen zu Mobilitätsstationen aufwerten. Pläne dafür gibt es auch in anderen Städten und in ländlichen Regionen.

ZUM WEITERLESEN

- ❖ Masterplan. Perspektiven für die Eisen- bahn-Schieneninfrastruktur in Thüringen
- ❖ Nahverkehrsplan Schienenperson- nahverkehr Thüringen 2023-2027
- ❖ Landesstraßenbedarfsplan 2030

Quellenverzeichnis Seite 58

Gut verbunden mit Deutschland und Europa

FERNVERKEHR

Durch seine zentrale Lage ist es einfach, von Thüringen aus Deutschland und Europa zu entdecken. Umgekehrt ist der Freistaat gut erreichbar für Besucher. Ebenso gut können Güter per Straße oder Schiene nach Thüringen transportiert und von dort aus exportiert werden. Die zentrale Lage macht den Freistaat im Bundesgebiet auch zu einem Transitland. Um die wachsenden Verkehrsströme zu bewältigen, wurden drei neue Bundesautobahnen gebaut sowie eine sehr leistungsfähige Fernverbindung auf der Schiene zwischen Berlin, Erfurt und München geschaffen.

Leistungsfähige Bundesautobahnen und Bundesstraßen

Insgesamt fünf Bundesautobahnen führen von Nord nach Süd und von Ost nach West durch Thüringen. Von 2007 bis 2015 wuchs das Autobahnnetz um 218 auf 521 Kilometer. Alle kreisfreien Städte und viele Mittelzentren verfügen über einen direkten Autobahnanschluss. Die Bundesautobahn A 4 bildet eine Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg entlang der Städteachse Eisenach – Gotha – Erfurt – Weimar – Jena – Gera - Altenburg. Die Autobahnen führen durch elf Tunnel und über 798 Brücken. Zu den bedeutendsten ingenieurtechnischen Bauwerken gehören der fast acht Kilometer lange Rennsteigtunnel sowie die Talbrücke „Wilde Gera“ die in einer maximalen Höhe von 110 Metern das Tal quert. Beide befinden sich entlang der A 71 im Thüringer Wald.

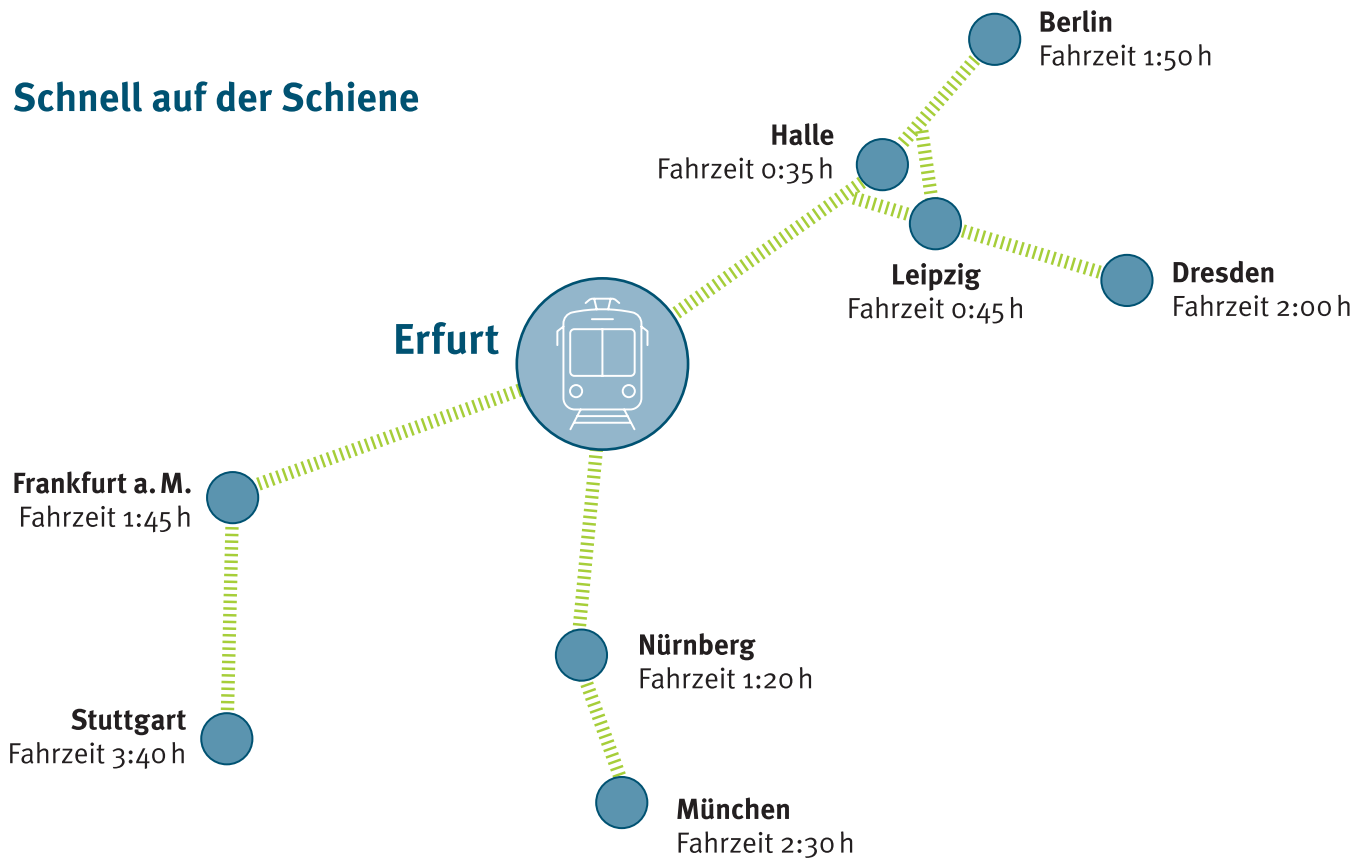
Der Bund ist als Baulastträger verantwortlich für Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßen. Viele Länder üben jedoch entsprechend Artikel 90 des Grundgesetzes die Verwaltung der Bundesstraßen im Auftrag des Bundes aus, so auch Thüringen. Die Straßenbauverwaltung ist zuständig für die 1.613 Kilometer langen Bundesstraßen in Thüringen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 gilt dafür das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Nachdem im Jahr

2023 etwa 103 Millionen Euro in die Erhaltung der Bundesautobahnen in Thüringen flossen, sind für 2024 rund 84 Millionen eingeplant. Zu den rund 20 Einzelprojekten gehören die Sanierung und technische Erneuerung des Eichelberg-Tunnels auf der A 71. Größtes Einzelprojekt sind Fahrbahnerneuerungen auf einem rund neun Kilometer langen Abschnitt der A 4 zwischen Ronneburg und Schmöln. In den kommenden Jahren wird auch eine Sanierung des Rennsteigtunnels nötig. Sie soll frühestens 2027 beginnen und etwa sechs Jahre dauern. Insgesamt befindet sich das Autobahnnetz in Thüringen aus Sicht von Experten in einem guten Zustand.

Leistungsstarke Schieneninfrastruktur

Das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8“ war das größte Schienenverkehrsprojekt im Rahmen des Aufbaus Ost. Es hatte den Ausbau der Verbindung zwischen Berlin und Nürnberg zum Ziel. Mit der vollständigen Inbetriebnahme der 107 km langen Neubaustrecke Erfurt - Ebensfeld Ende 2017 wurde Erfurt zu einem bedeutenden ICE-Knoten. In dichter Taktfolge und mit kurzen Fahrzeiten sind von Erfurt aus die Metropolregion Mitteldeutschland, Berlin, Nürnberg, München und das Rhein-Main-Gebiet erreichbar.

Schnell auf der Schiene



Gut angebunden: Viele deutsche Großstädte sind von Erfurt aus mit dem ICE schnell zu erreichen.

Ab Dezember 2025 sollen die Züge von Erfurt Richtung München im annähernden 30-Minuten-Takt fahren. Ab Herbst 2024 wird es auch einen täglichen Nachtzug von Erfurt nach Paris geben. Jeden Tag halten bereits mehr als 90 Fernverkehrszüge am Erfurter Hauptbahnhof. Richtung Berlin und München sind die Züge mit bis zu 300 Stundenkilometern unterwegs, von Erfurt nach Eisenach verkehren sie mit Tempo 200. Um den bundesweit geplanten Deutschlandtakt im Bahnverkehr zu realisieren und die Kapazitäten auf der Schiene zu erweitern, soll der Bahnknoten Erfurt weiter ausgebaut werden.

Zum Angebot des Fernverkehrs, der in Deutschland überwiegend durch die Deutsche Bahn erbracht wird, gehört auch die Intercity-Verbindung von Leipzig über Jena nach Nürnberg und Karlsruhe (IC-Linie 61). Mit dem Start des Fahrplans 2024 gibt es statt nur einer Verbindung am Tag fünf Zugpaare im Zwei-Studentakt auf dieser Strecke. Mit der Elektrifizierung der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gößnitz soll die IC-Linie 51 bis Chemnitz verlängert werden. Sie führt bisher aus der Rhein-Ruhr-Region über Erfurt und Jena bis Gera. Mit dem Ausbau der Strecke wird Jena als Schnittpunkt zweier Fernverbindungen weiter aufgewertet.

Verbindungen in die Welt

Mit dem Flughafen Erfurt-Weimar verfügt Thüringen seit 1990 über einen Internationalen Verkehrsflughafen. Er ist Teil des dezentralen Flughafensystems der Bundesrepublik Deutschland, täglich 24 Stunden geöffnet, verfügt über eine 2.600 Meter lange Startbahn und bietet die nötige Infrastruktur für Sicht- und Instrumentenflugverkehre. Nach Corona-bedingten Rückgängen haben sich die Passagierzahlen zuletzt stabilisiert. Im Jahr 2023 wurden rund 134.000 Fluggäste gezählt, für 2024 werden rund 170.000 Passagiere erwartet. Angeflogen werden vor allem Ferienzele rund ums Mittelmeer. Darüber hinaus gibt es in Thüringen acht weitere Verkehrs- und elf Sonderlandeplätze, die für den Geschäftsreiseverkehr, den Privatverkehr und den Luftsport zur Verfügung stehen.



19



20

19 _ Internationaler Verkehrsflughafen Erfurt-Weimar
20 _ Täglich halten mehr als 90 Fernverkehrszüge in Erfurt.

Lebensadern für die Wirtschaft des Landes

WIRTSCHAFTS- UND GÜTERVERKEHR

In einer globalisierten, arbeitsteiligen und vernetzten Welt müssen Güter schnell und zuverlässig transportiert werden. Und dafür braucht es eine gute Verkehrsinfrastruktur und eine intelligente Logistik. Durch seine zentrale Lage ist Thüringen ein begehrter Standort für die Logistikbranche.

Straßen und Schienen sind die Lebensadern für die Thüringer Wirtschaft. Bundesautobahnen mit einer Gesamtlänge von 521 Kilometern verbinden Thüringen mit der übrigen Bundesrepublik und den Nachbarländern und schaffen leistungsfähige Verbindungen zwischen den Wirtschaftszentren des Landes. Auf mehr als 8.900 Kilometer summieren sich die übrigen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Darüber hinaus steht ein gut ausgebautes Schienennetz mit einer Gesamtlänge von rund 1.600 Kilometern auch für den Transport von Gütern zur Verfügung. Luftfracht kann über den internationalen Verkehrsflughafen Erfurt-Weimar abgefertigt werden.

Top-Standort für die Logistik-Branche

Die zentrale Lage in Deutschland und Europa sowie die gute überregionale Anbindung machen Thüringen zu einem Top-Standort für die Logistikbranche. Im Jahr 2019 waren mehr als 650 Logistikunternehmen mit über 25.000 Beschäftigten im Freistaat angesiedelt. Ihre Standorte befinden sich insbesondere entlang der wichtigen Ost-West-Autobahnen A 4 und A 38 sowie der Nord-Süd-Routen A 9 und A 71. In Erfurt-Vieselbach befindet sich das Güterverkehrszentrum Thüringen (GVZ). Die dort ansässigen rund 85 Unternehmen schätzen besonders die kurzen Wege zu den Autobahnen, zum Erfurter Haupt-

bahnhof und dem Flughafen. In unmittelbarer Nähe zum Bundesautobahnkreuz A 4/A 71 entstand außerdem das größte Gewerbegebiet Thüringens, das „Erfurter Kreuz“. Auf der 160 Hektar großen Fläche haben sich mehrere große Unternehmen angesiedelt, welche von der hervorragenden Verkehrsanbindung profitieren.

Herausforderungen auf der Straße

In der gesamten Bundesrepublik wurden im Jahr 2022 rund 4,3 Milliarden Tonnen Güter transportiert – 72,1 Prozent davon per Lkw über die Straße. Die Transporte per Bahn hatten einen Anteil von 19 Prozent. Die übrigen knapp neun Prozent verteilten sich auf Transporte per Schiff, im Luftverkehr und durch Rohrleitungen. In Thüringen liegt der Anteil der Schiene derzeit bei rund fünf Prozent. Dementsprechend hoch ist der Anteil der Transporte auf der Straße. Allein das „Erfurter Kreuz“ an den Bundesautobahnen A 4 und A 71 passieren jährlich rund 20 Millionen Lkw.

Steigende Verkehrsbelastungen durch ein hohes Güterverkehrsaufkommen wirken sich auf den Zustand der Straßen aus. So mussten in Thüringen in den Jahren von 2007 bis 2020 rund 3,5 Milliarden Euro für den Erhalt und Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen investiert werden.



21 _ GVZ-Terminal am Güterverkehrszentrum Thüringen. Hier werden Container zwischen Bahn und Lkw umgeladen.

Ein wachsender Güterverkehr auf der Straße führt auch zu einem steigenden Bedarf an Parkraum entlang der vielbefahrenen Bundesautobahnen. Um dem Rechnung zu tragen, will die Autobahn GmbH des Bundes in den kommenden zehn bis 15 Jahren rund 730 neue Lkw-Parkplätze an den vorhandenen sowie an zwei neu entstehenden Rastplätzen in Thüringen schaffen.

Mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen

Prognosen des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2023 gehen davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik zwischen den Jahren 2019 und 2051 um etwa 30 Prozent wachsen wird. Dabei wird eingeschätzt, dass der Anteil auf der Straße um rund 34 Prozent, auf der Schiene hingegen nur um rund 14 Prozent steigen wird.

Ein wachsender Güterverkehr bedeutet für Thüringen als ein Transitland in der Mitte Deutschlands und Europas eine besondere Herausforderung. Deshalb setzt der Freistaat auch mit Blick auf den Umwelt- und Klimaschutz darauf, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen und orientiert sich dabei auch am Masterplan des Bundes für den Schienengüterverkehr.

Verkehrsaufkommen Güterverkehr

VERKEHRS-AUFKOMMEN

GÜTERVERKEHR

3,7 Mrd. t

4,4 Mrd. t

+18%
Tonnen



2010

2030

VERKEHRSLEISTUNG

GÜTERVERKEHR

607,1 Mrd. tkm

837,6 Mrd. tkm

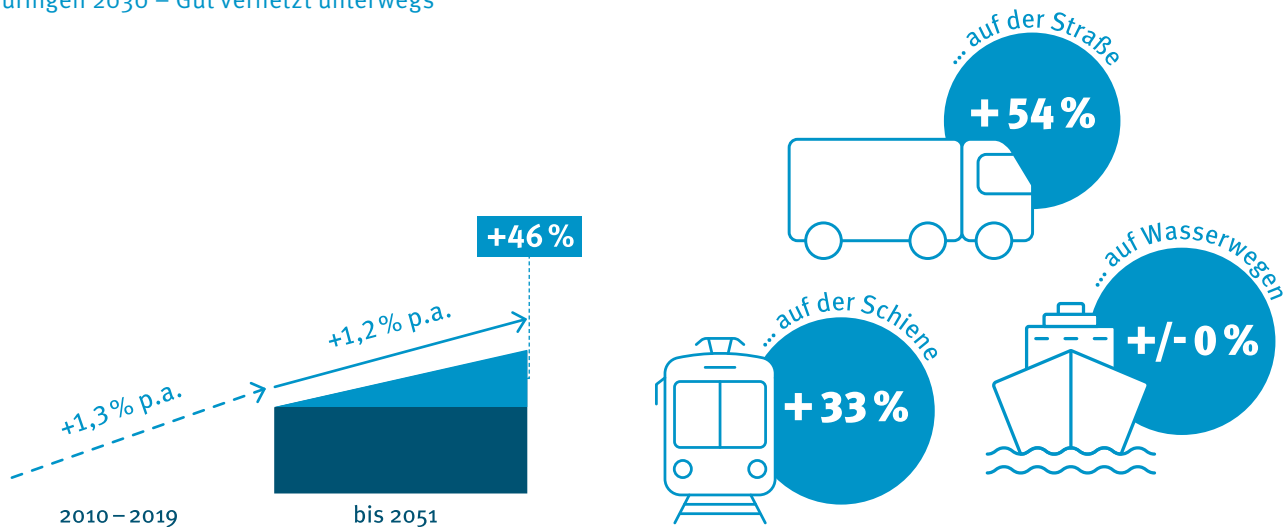
+38%
Tonnenkilometer



2010

2030

22 | Verkehrsentwicklung Güterverkehr in Deutschland bis 2030, Quelle BMVI 2021



Zuwachs der Verkehrsleistung in km

23_ Nach Prognosen des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) wächst die Verkehrsleistung beim Gütertransport weiter stark an, wobei die Transporte auf der Straße überdurchschnittlich stark steigen sollen. Quelle: BMDV

Im Jahr 2022 wurden in bzw. durch Thüringen rund 7,7 Millionen Tonnen Güter per Schiene transportiert. Mehr als 200 Güterzüge sind täglich unterwegs. Den größten Anteil stemmen die elektrifizierten Hauptstrecken der Thüringer Stammbahn, der Saalbahn und der Halle-Kasseler Bahn mit jeweils mehr als 50 Zügen pro Tag.

Entwicklung der Güterverkehrsleistung

Eine 2023 vorgelegte neue Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) geht davon aus, dass der Güterverkehr in Deutschland bis ins Jahr 2051 stark steigen wird. Die Güterverkehrsleistung wird in Tonnenkilometern (tkm) angegeben. Ein tkm entspricht der Beförderung von einer Tonne Güter über eine Entfernung von einem Kilometer. 2019 wurden in Deutschland insgesamt rund 679 Milliarden tkm in Deutschland zurückgelegt. Die Studie des BMDV erwartet bis 2051 einen Zuwachs von 46 Prozent auf 990 Milliarden tkm. Das entspricht einem durchschnittlichen Zuwachs von 1,2 Prozent pro Jahr. Im Zeitraum von 2010 bis 2019 lag der durchschnittliche Zuwachs sogar bei 1,3 Prozent im Jahr.

Die weitaus größte Gütermenge wird per Lkw transportiert. 2019 lag deren Anteil bei rund 73 Prozent, während der Anteil der Schienentransporte bei 19 Prozent und der Transporte auf dem Wasser bei rund 8 Prozent lag.

Bis 2051 soll der Umfang der Gütertransporte auf der Straße überdurchschnittlich um 54 Prozent wachsen, während er auf der Schiene um 33 Prozent steigt und auf dem Wasser gegenüber 2019 etwa gleichbleibt.

Verbesserung der Schienen-Infrastruktur

Um Güter auf die Schiene zu bringen, braucht es Gleisanschlüsse zu und von den Unternehmen, Bahnhöfe für den Güterverkehr und Verladestellen. Eine wichtige Rolle spielen sogenannte Anlagen für den Kombinierten Verkehr. Das sind große Terminals, auf denen Container und Wechselbrücken (austauschbare Ladungsträger) zwischen Schiene und Straße verladen werden. Um die Leistungsfähigkeit im Schienengüterverkehr zu erhöhen, soll die Infrastruktur schrittweise verbessert werden.

Das Terminal der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbh (DUSS) ist die größte Anlage für den Kombinierten Verkehr in Thüringen. Schon 2007 wurde dort ein zusätzlicher Behelfskran aufgestellt. 2023 wurde dieser durch einen leistungsfähigen Containerkran ersetzt, um die wachsende Gütermenge zu bewältigen. Statt bisher etwa 35.000 können nun jährlich 70.000 Container zwischen Lkw und Schiene verladen werden. Überlegungen gibt es bereits für einen weiteren Ausbau des auf dem Gelände des Erfurter Güterverkehrszentrums (GVZ) befindlichen Terminals.

Der Ende 2023 veröffentlichte Masterplan für die Entwicklung der Eisenbahn-Infrastruktur in Thüringen analysiert eine ganze Reihe von Vorhaben. So könnte ein Railport in Nordhausen, auf dem die Güter per Schiene ankommen und auf Lkw verteilt werden, zum Vorbild für ähnliche Anlagen dieser Art in Thüringen werden. In Hüttensteinach plant die Thüringer Eisenbahn GmbH zusammen mit der Stadt Sonneberg eine neue schienengebundene Ladestelle für Holz. Auch in Zella-Mehlis gibt es Überlegungen für eine neue Güter-Umschlagstelle, die

Geplante Elektrifizierungen in Thüringen



24 _ Geplante Elektrifizierungen in Thüringen, Quelle: TMIL– Masterplan. Perspektiven für die Eisenbahn-Schieneinfrastruktur in Thüringen.

Einführung von ETCS

Um die Kapazität im Bestandsnetz zu erhöhen, energieeffizientes Fahren zu unterstützen und die Zugsicherungssysteme innerhalb Europas zu vereinheitlichen, wird ein neues europäisches Leit- und Sicherungssystem eingeführt, das European Train Control System (ETCS). Es ermöglicht, dass Züge digital und nicht mehr durch ortsfeste Signalanlagen gesteuert werden. Die Neubau- strecke Leipzig/Halle – Erfurt – Ebersfeld ist bereits mit ETCS ausgestattet. Die Nutzung von ETCS setzt allerdings eine entsprechende bauliche und technische Ausrüstung (Hard- und Software) der Fahrzeuge voraus.

Während viele im Fernverkehr eingesetzte Fahrzeuge bereits dafür ausgestattet sind, steht die Umrüstung der SPNV-Fahrzeuge sowie der meisten Güterzuglokomotiven noch aus. Diese Umrüstung ist sehr kostenintensiv und wird u. a. durch den erforderlichen Zulassungsprozess weitere Jahre in Anspruch nehmen. Hier ist der Bund gefordert, die Einführung von ETCS durch eine möglichst vollständige Förderung der Umbaukosten wirkungsvoll zu unterstützen.





Neue Chance für stillgelegte Strecken

Nach der Regionalisierung des SPNV in Folge der politischen Wende wurden auch in Thüringen mehrere Nebenstrecken der Bahn stillgelegt, weil sich unter anderem die Nachfrage verringert hatte und ein wirtschaftlicher Betrieb der Strecken nicht mehr möglich war. Gleichwohl wurden SPNV-Leistungen auf den anderen Eisenbahnstrecken ausgeweitet. Vor Ort wünschen sich viele Bürger „ihre“ Bahn zurück, auch Wirtschaft und Tourismusbranche setzen sich mancherorts für die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs ein.

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft ließ die mögliche Reaktivierung von acht Strecken untersuchen. Um die Wirtschaftlichkeit zu ermitteln, wurden erforderliche Investitions- und Betriebskosten den Potenzialen im Personen- und Güterverkehr gegenübergestellt. Die Ergebnisse wurden Ende 2023 vorgelegt und bilden die Grundlage für künftige Entscheidungen des Landes und der Verkehrsunternehmen, auf welchen Strecken künftig wieder Züge fahren können.

vorrangig für den Transport von Holz genutzt werden soll. Und am Bahnhof in Artern wird ein neuer Gleisanschluss geplant, um dort Kies aus einem Werk in Oldisleben zu verladen.

Im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft wurde 2023 die mögliche Reaktivierung von acht stillgelegten Bahnstrecken auch mit Blick auf den Güterverkehr geprüft. Erhebliche Potenziale sehen die Gutachter zum Beispiel für einen Lückenschluss der Höllentalbahn zwischen Blankenstein und

Marxgrün und die Wiederinbetriebnahme der Kyffhäuserbahn zwischen Bretleben und Bad Frankenstein. Auch eine Ertüchtigung der Rennsteigbahn zwischen Schleusingen und Themar könnte aus Sicht der Gutachter zur weiteren Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene beitragen.

Priorität hat für den Freistaat auch im Sinne der Verkehrswende die weitere Ertüchtigung des vorhandenen Schienennetzes. Zu den im Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem Bedarfsplan Schiene vorgesehenen Projekten für Thüringen gehören beispielsweise Elektrifizierungen auf den Strecken zwischen Weimar und Gößnitz sowie zwischen Gotha und Leinefelde. Mit dem Bau eines Überholgleises in Eischleben soll der Güterverkehr auf der Strecke Erfurt-Ebensfeld verbessert werden. Zudem ist die Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Zeitz – Gera im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) vorgesehen. Und nicht zuletzt kann die Dekarbonisierung des SPNV nur Realität werden, wenn die dafür erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen (z. B. in Form von Erweiterungen bestehender Oberleitungsanlagen) geschaffen bzw. die entsprechenden Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

Fortgesetzt wird auch die erfolgreiche Zusammenarbeit auf europäischer Ebene zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs. So ist Thüringen seit 2022 gemeinsam mit europäischen Partnerregionen am INTERREG-Projekt „Rail4Regions“ beteiligt, bei dem Verkehrs- und Raumplaner daran arbeiten, die Potenziale des bestehenden Schienennetzes besser für den Schienengüterverkehr zu erschließen.

Nachhaltiger Urlaub in Thüringen

TOURISTISCHE MOBILITÄT

Rund sieben Millionen Menschen verbrachten 2023 ihren Urlaub in Thüringen. Ferner werden jedes Jahr mehr als 70 Millionen Tagesausflüge in Thüringen unternommen. Tourismus ist für den Freistaat ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Nach Berechnungen des Tourismusforschungsinstituts dwif wurden im Jahr 2019 fast 3,8 Milliarden Euro von Beherbergungs- und Dienstleistungsbetrieben, Gastronomie und Einzelhandel eingenommen.

Klimafreundlich unterwegs im Tourismus

In Thüringen ist, wie in ganz Deutschland, der größte Teil der Gäste im Urlaub oder bei Ausflügen mit dem Auto unterwegs. Das wirkt sich nicht nur negativ auf die Klimabilanz aus. Der motorisierte Individualverkehr bringt auch manche gut besuchten Ausflugsziele zeitweilig an ihre Kapazitätsgrenzen. Deshalb setzt Thüringen wie viele andere Ferienregionen auf nachhaltiges Reisen.

„Gäste sollen ihren Urlaub in Thüringen möglichst komfortabel ohne eigenen Pkw erleben können“, heißt es in einer 2021 erfolgten Standortbestimmung zur Tourismusstrategie des Landes. Empfohlen wird darin, die Entwicklung einer nachhaltigen touristischen Mobilität in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden voranzutreiben und kundenorientierte Angebote für einen autofreien Urlaub zu schaffen.

Touristische Ausflugslinien

Viele Ausflugsziele und Ferienzentren in Thüringen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Ausflugslinien führen zum Beispiel durch das Werratal oder die Rhön. An Wochenenden und Feiertagen bringt der RennsteigShuttle der Süd-Thüringen-Bahn Gäste aus Erfurt über Arnstadt und Ilmenau direkt zum Erholungs- und Wandergebiet rund um den Bahnhof Rennsteig. Auch die ebenfalls zum SPNV gehörenden Angebote der Thüringer Bergbahn und der Harzer Schmalspurbahnen er-

freuen sich bei Besuchern einer großen Beliebtheit. Der Hainichbus verbindet den Nationalpark Hainich mit den Bahnhöfen in Eisenach und Bad Langensalza. Günstige Kombitickets sind dabei Fahrschein und Eintrittskarte in einem.

Im Sommer ergänzen saisonale Wanderbusse im Schwarzatal und am „Thüringer Meer“ das ÖPNV-Angebot. Rund um das Kyffhäusergebirge verbindet ein saisonaler Rufbus alle Etappenpunkte des Qualitätswanderwegs Kyffhäuserweg. Um auch Radfahrern ein Umsteigen zu ermöglichen, verkehren im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und im Saale-Orla-Kreis Busse mit Fahrrad-Heckträgern.

Kostenfrei fahren mit der Gästekarte

Immer mehr Tourismusregionen setzen auf das kostenfreie „Fahren mit der Gästekarte“. In vielen Ferienorten im UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald können Übernachtungsgäste bereits seit 2015 mit dem Rennsteig-Ticket kostenlos den ÖPNV für ihre Ausflüge in der Region nutzen. Alle Übernachtungsgäste zahlen einen kleinen Aufpreis auf ihre Gästeabgabe, mit der das Rennsteig-Ticket finanziert wird. Die Busunternehmen erhalten so zusätzliche Einnahmen, um das Angebot vor Ort aufrechtzuerhalten.



25 _ Auf dem „Thüringer Meer“ sollen ab 2030 nur noch Boote und Schiffe ohne Verbrenner unterwegs sein.

Zu Fuß und per Rad unterwegs

Der Thüringer Wald ist eine der beliebtesten Wanderregionen Deutschlands, der Rennsteig einer der vier Leuchttürme für den Thüringen-Tourismus. Allein die Top-Routen im Land haben eine Länge von rund 7.500 Kilometern. Zu ihnen gehört auch der Grenzwanderweg Schifflersgrund, der 2024 vom Deutschen Wanderverband als Entdeckertour ausgezeichnet wurde.

In Thüringen wurde der Ilmtal-Radweg vom ADFC als Qualitätsradweg zertifiziert. Mit dem Radfernweg Thüringer Städtekette, dem Saaleradweg und dem Werratal-Radweg befinden sich drei weitere attraktive Routen im Zertifizierungsverfahren.



Umweltfreundlich übers „Thüringer Meer“

Mit mehr als 70 Kilometern Länge sind die Saalestauseen eines der längsten künstlichen Gewässer Europas. Wer mag es den Thüringern verdenken, wenn sie die Saalekaskade das „Thüringer Meer“ nennen. Auf den beiden größten Stauseen, der Bleilochtalesperre und der Hohenwartetalesperre, verkehren neben Sportbooten auch Ausflugsschiffe. Um die Umwelt zu schützen, sollen nach dem Willen der beiden Landkreise Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt ab 2030 auf dem „Thüringer Meer“ nur noch Fahrzeuge ohne Verbrenner unterwegs sein.



Radeln und Wandern am „Grünen Band“

Wo Deutschland einst mit Stacheldraht geteilt war, erstreckt sich heute das „Grüne Band“. Aus dem Todesstreifen wurde eine Lebenslinie – eine einzigartige Naturlandschaft, die per Rad oder zu Fuß erlebbar ist. Von den 1.400 Kilometer langen Wanderwegen entlang des Grünen Bands verlaufen 763 Kilometer durch Thüringen. Mit Unterstützung des Thüringer Umweltministeriums und weiterer Partner entwickelte der Deutsche Wanderverband ein Netz von Wanderwegen, das die Natur- und Geschichtsdenkmäler am einstigen Grenzstreifen in Thüringen erlebbar macht. Der „Iron Curtain Trail“ (Eiserner-Vorhang-Route) ist Teil der Euro-Velo-Route 13, einem europäischen Radfernweg, der von der Barentsee bis zum Schwarzen Meer führt. Der durch Landes- und Bundesmittel geförderte Abschnitt in Thüringen verläuft über eine Länge von 600 Kilometern.

ZUM WEITERLESEN

••••• Tourismusstrategie Thüringen 2025

Quellenverzeichnis Seite 58

Mobilität geht alle an

BETEILIGUNG

Bürgerbeteiligung bekommt einen immer größeren Stellenwert für das Handeln der Verwaltungen. Wenn die Bedürfnisse und das Erfahrungswissen der Menschen vor Ort genutzt werden, können mögliche Konflikte von vornherein vermieden oder minimiert werden.

In Thüringen können Bürger bei der Erstellung neuer Bahnfahrpläne ihre Ideen einbringen. Das erfolgt im Online-Verfahren. Die Vorschläge werden geprüft und können, sofern umsetzbar, bei der Planung zukünftiger Fahrpläne berücksichtigt werden.

Bürgerdialoge zur Mobilität im ländlichen Raum

Auch in dünn besiedelten Gebieten attraktive und bezahlbare Mobilitätsangebote zu ermöglichen, ist eine Herausforderung im Flächenland Thüringen. Daher wurde in den letzten zwei Jahren das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“ in zwei Landkreisen durchgeführt. Begonnen hatte es 2022 mit einer landesweiten Umfrage. Fast 5.000 Menschen äußerten sich online und per Fragebogen zu ihrem Mobilitätsverhalten, bewerteten vorhandene Verkehrsangebote und machten Vorschläge zur Verbesserung.

Die Ergebnisse wurden anschließend in zwei Bürgerforen in den Regionen Schwarzatal im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und Ebeleben/Helbedündorf im Kyffhäuserkreis und in Expertenrunden ausgewertet.

Die Erkenntnisse aus dem Beteiligungsprozess wurden in einer Broschüre zusammengefasst. Eine wichtige Erkenntnis: Es gibt viele gute Beispiele in Thüringen, wie Mobilität im ländlichen Raum nachhaltig gestaltet werden kann. Es gibt aber keine Blaupause für alle Regionen, sondern spezifische Lösungen sind nötig. Vor Ort gibt es viele engagierte Bürger, deren gute Ideen weiter genutzt werden sollten.

Eine Charta für den Rad- und Fußverkehr

Ein Beispiel für die gezielte Beteiligung der Zivilgesellschaft an der Entwicklung einer klima- und menschenfreundlichen Mobilität ist auch die Ende 2022 verfasste „Thüringer Charta für den Rad- und Fußverkehr“. Mit den dort festgeschriebenen gemeinsamen Leitlinien sollen die öffentliche Wahrnehmung des Rad- und Fußverkehrs erhöht und die Bedingungen für diese Formen der Mobilität verbessert werden. Rund 40 Organisationen, Verbände und Institutionen, die der Charta bereits beigetreten sind, spiegeln die ganze Vielfalt der Gesellschaft wider. Die Charta-Partner werden sich künftig stärker vernetzen und austauschen und streben gemeinsame Aktionen und Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Handlungsspielräume an.



26 _ Frau Ministerin unterschreibt die Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr

Mehr Mitbestimmung für junge Menschen

Damit junge Menschen mehr Einfluss auf die Entscheidungen vor Ort haben, gibt es bereits seit 2019 in Thüringen die „Landesstrategie Mitbestimmung junger Menschen“. Im Jahr 2022 ging Thüringen sogar noch einen Schritt weiter und führte als dreijähriges Modelprojekt den Jugend-Check für Gesetzesvorhaben der Landesregierung ein.

In dem Projekt wird erprobt, wie junge Menschen frühzeitig bei der Erarbeitung von Gesetzen eingebunden werden können. Einigen Gesetzesvorhaben wird der Jugend-Check vorgeschaltet. Dabei werden die Vorhaben nicht nur von unabhängiger Stelle auf mögliche Auswirkungen auf junge Menschen überprüft, diese können zudem selbst über einen Beirat, eine Arbeitsgruppe oder Online-Befragungen ihre Ideen und Meinungen einbringen.

Auch im Rahmen des Beteiligungsprojektes „Mobilität im ländlichen Raum“ des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft wurden über den Dachverband der Kinder- und Jugendbeteiligung gezielt lokal organisierte Gruppen und Verbände angesprochen. Im Ergebnis konnten so die Interessen der jungen Menschen in den Prozess aufgenommen werden.

Autofasten in Thüringen

Die Fastenzeit ist für viele Menschen ein guter Anlass, den eigenen Lebensstil zu überprüfen und neue Wege auszuprobieren. So entstand bereits 2011 gemeinsam mit vielen Akteuren aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft die Aktion „Autofasten“. Sie will dazu anregen, in der Fastenzeit das Auto einmal stehen zu lassen und Alternativen zu testen. Verkehrsunternehmen unterstützen die Aktion mit besonderen Angeboten.

www.autofasten-thueringen.de



27



Gut zu wissen

Land der Ehrenamtlichen

Mehr als 750.000 Thüringer engagieren sich in ihrer Freizeit ehrenamtlich – in Vereinen, bei Rettungsdiensten, in der Kommunalpolitik oder bei der nachbarschaftlichen Hilfe. Als erstes Land hat Thüringen schon 2002 eine Ehrenamtsstiftung gegründet. Ehrenamtliches Engagement trägt auch dazu bei, die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern.

So ist in Stadtroda und Schlöben bereits seit 2017 ein Bürgerbus unterwegs. 1200 Menschen nutzten ihn allein im Jahr 2023 – bequem, kostenlos und sogar emissionsfrei, denn eingesetzt wird dort ein Elektrofahrzeug. Anfang 2024 startete in Kranichfeld ein Bürgerbus, um Lücken im Mobilitätsangebot zu schließen und Menschen ohne eigenes Auto eine bessere Teilhabe zu ermöglichen. Gefördert wurde er vom Freistaat, gelenkt wird er von Ehrenamtlichen. Ähnliche Angebote gibt es zum Beispiel in Bad Frankenhausen und Schalkau. Auch in Ilmenau soll ein Bürgerbus an den Start gehen. Solches bürgerliche Engagement hat der Landtag im April 2024 gewürdigt und den Schutz sowie die Förderung des Ehrenamtes als Staatsziel in der Thüringer Verfassung verankert.

ZUM WEITERLESEN

- Mobilität im ländlichen Raum
- Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr

Quellenverzeichnis Seite 58

Hindernisse werden abgebaut

BARRIEREFREIE MOBILITÄT

Die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen hat in Thüringen Verfassungsrang. Barrierefreie Mobilitätsketten sollen allen Menschen eine Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen. Dieses Ziel ist nur Schritt für Schritt zu erreichen, doch Thüringen ist auf einem guten Weg.

Wer in seiner Beweglichkeit, dem Seh- oder Hörvermögen eingeschränkt ist, auf einfache Sprache und Symbole angewiesen oder mit einem Kinderwagen unterwegs ist, soll auch ohne fremde Hilfe mobil sein. Weil durch den demografischen Wandel die Zahl älterer Menschen wächst, werden barrierearme und barrierefreie Mobilitätsangebote immer wichtiger.

Hoher Stellenwert in der Thüringer Landespolitik

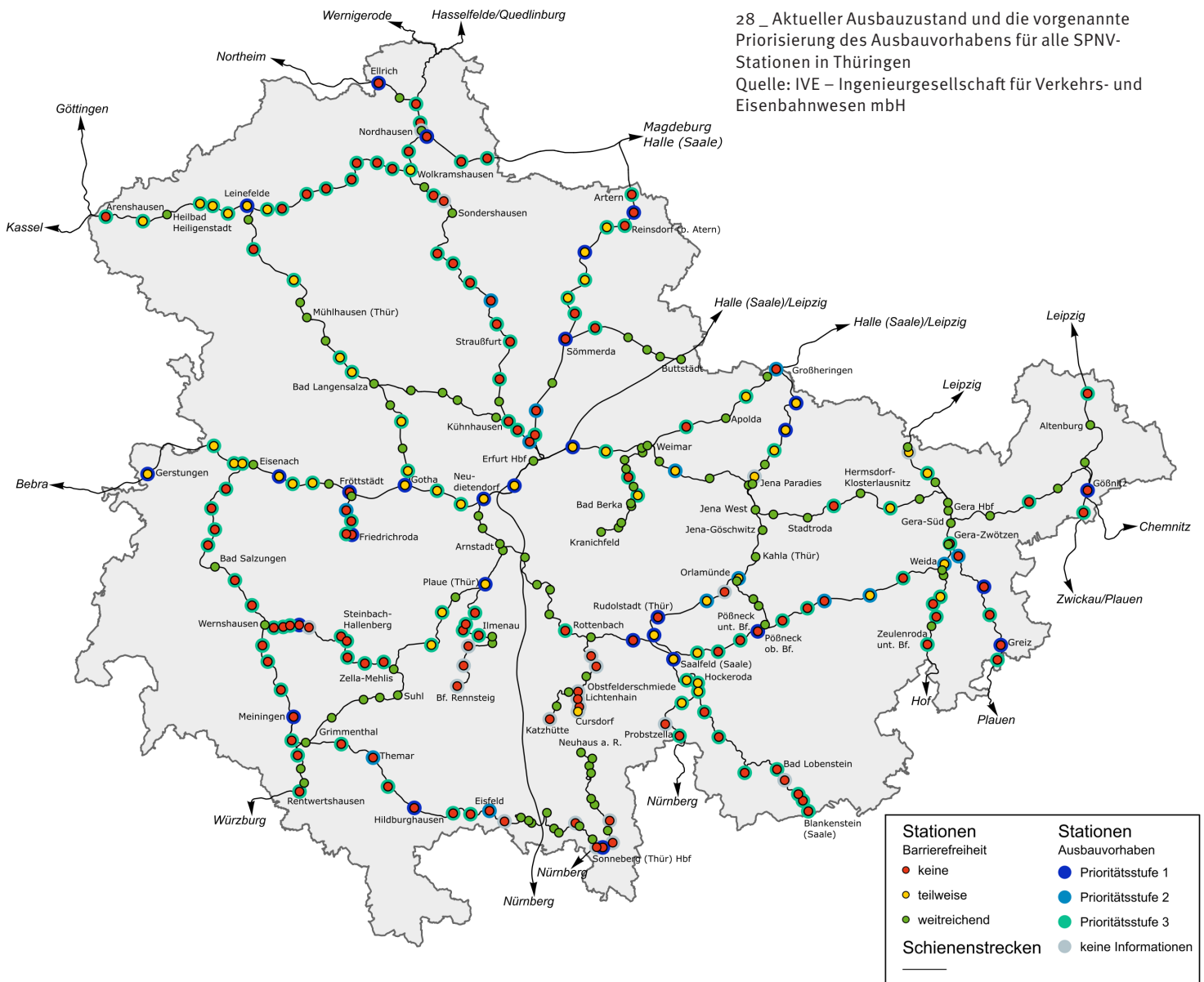
Schon 1993 wurde die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung als Ziel in die Thüringer Verfassung aufgenommen – ein Jahr, bevor es auch Eingang ins Grundgesetz fand. Im Februar 2010 beschloss der Landtag, die UN-Konvention über die Rechte behinderter Menschen zügig im Freistaat umzusetzen. Das Thüringer Inklusionsgesetz (ThürGIG) wurde 2019 verabschiedet. Es stellt eine umfassende Arbeitsgrundlage für den Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen sowie die Behörden und öffentlichen Stellen im Freistaat dar. Seitens der Landesregierung wurden dazu umfangreiche Maßnahmenpläne erarbeitet. „Bauen, Wohnen, Mobilität“ ist eines der insgesamt neun Themenfelder.

Im 2019 beschlossenen „Thüringer Maßnahmenplan 2.0“ wird auf bereits erreichte Fortschritte verwiesen. So konnte der barrierefreie Fußverkehr weiterentwickelt

werden, Barrieren im Schienenpersonennahverkehr wurden abgebaut und durch Checklisten wurde die Qualität der Barrierefreiheit bei baulichen Anlagen verbessert. All diese Maßnahmen kommen auch Menschen ohne gesundheitliche Einschränkungen zugute.

Viele Bahnhöfe ohne Barrieren

Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr wird in dem Maßnahmenplan als Daueraufgabe beschrieben. Das ÖPNV-Investitionsprogramm des Landes fördert ausschließlich Maßnahmen, die auch die Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen berücksichtigen. Das betrifft beispielsweise den barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln oder die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. So waren 2022 von insgesamt 304 Bahnhöfen und Haltestellen im Land bereits 115 weitreichend und 58 teilweise barrierefrei gestaltet. Unter anderem hat die DB Station&Service (heute: DB InfraGO AG) in den vergangenen Jahren mit Unterstützung des Freistaats Zugangsstellen in Ilmenau, Jena-Göschwitz und Zella-Mehlis barrierefrei ausgebaut. Weitere Bahnhöfe und Haltestellen sollen in den kommenden Jahren folgen. Im Juni 2024 startete ein zusätzliches Modernisierungsprogramm für insgesamt acht Bahnhöfe im Freistaat. 74 Millionen Euro sollen vom Land und der DB InfraGO AG bis 2031 investiert werden.



Beim barrierefreien Ausbau von Stationen werden Fahrgastzahlen und Bedarfsschwerpunkte hinsichtlich der Anforderungen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität beachtet. Bei der dargestellten Priorisierung wird unterstellt, dass der Bund ausreichend finanzielle Mittel für den barrierefreien Ausbau der Stationen zur Verfügung stellt. Sollte dies nicht gegeben und ein barrierefreier Ausbau nicht absehbar sein, können möglicherweise Förderprogramme von Bund und Land genutzt werden.

Erfurt barrierefrei entdecken



Zur gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität gehört auch das Reisen. Bundesweit werden barrierefreie Reiseangebote mit dem Siegel „Reisen für Alle“ ausgezeichnet. Erfurt gehört deutschlandweit zu den ersten Städten, die dieses Qualitätssiegel erhielt. Die Landeshauptstadt hat ein umfangreiches Angebot für Menschen mit Behinderungen zusammengestellt. Dazu gehören verschiedene thematische Stadtführungen für Menschen, deren Mobilität, Seh- oder Hörvermögen eingeschränkt oder die auf einfache Sprache und Symbole zur Orientierung angewiesen sind.

ZUM WEITERLESEN

- Thüringer Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Version 2.0

Autonom und emissionsfrei in die Zukunft

INNOVATION UND DIGITALISIERUNG

Als 1835 die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth fuhr, fürchteten Ärzte um die Gesundheit der Reisenden: Tempo 30 könnte zu Gehirnerkrankungen führen. Und heute? Autos, die elektrisch unterwegs sind. Lkw mit Wasserstoffantrieb. Busse, die ferngesteuert werden. Wie im 19. Jahrhundert wandelt sich auch im 21. Jahrhundert die Mobilität. Sie soll klimafreundlicher, vernetzter und anwenderfreundlicher werden. Mit seinen innovativen Unternehmen und Forschungszentren kann Thüringen dabei eine wichtige Rolle spielen.

Thüringen als Motor der Mobilitätswende

In der Regionalen Entwicklungsstrategie (RIS) des Landes Thüringen wird „Nachhaltige und intelligente Mobilität und Logistik“ als eines von fünf Spezialisierungsfeldern für die Wirtschaft des Freistaats benannt. Diesem Bereich werden landesweit mehr als 3.000 Betriebe mit rund 50.000 Beschäftigten zugeordnet. Zu ihnen gehört unter anderem die starke Zulieferindustrie für die Automobilbranche, in denen High-Tech-Sensoren, Bauteile für optimierte Verbrennermotoren, Komponenten für die Wasserstoffmobilität oder Batteriezellen für E-Autos gefertigt werden.

Der Wandel hin zu emissionsfreien Antrieben, intelligenten Fahrzeugen und vernetzter Mobilität birgt einerseits Risiken für traditionelle Fertigungen, andererseits bietet er Chancen für neue Geschäftsfelder. Um die Zukunft gemeinsam zu gestalten und den Standort zu stärken, haben sich zahlreiche Unternehmen der Automobilbranche, der Zuliefererindustrie sowie wissenschaftliche Einrichtungen im Netzwerk „automotive thüringen e.V.“ zusammengeschlossen. Zusammen mit der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG Thüringen) und unterstützt durch die Landesregierung wurden bereits

verschiedene Studien in Auftrag gegeben. Sie befassen sich zum Beispiel mit der Entwicklung des autonomen Fahrens, der Gestaltung der Fahrzeug-Innenräume oder innovativen Nutzfahrzeugen. Um den Wandel der Automobil- und Zulieferindustrie mitzugestalten, entstand zudem das Automotive Netzwerk Transformation Thüringen (ANeTT), das in der Pilotregion Westthüringen Unternehmen berät und Beschäftigte qualifiziert.

Forschung für die Mobilität der Zukunft

Bereits seit 2011 wird an der Technischen Universität Ilmenau die Mobilität der Zukunft mitgestaltet. Das dort angesiedelte Thüringer Innovationszentrum Mobilität (ThIMo) gilt heute als eines der wichtigsten Wissenschafts- und Ausbildungszentren für Mobilitätsforschung in Deutschland. Es befasst sich unter anderem damit, wie Antriebssysteme effizienter werden können, wie Funksysteme in vernetzten Fahrzeugen zuverlässig arbeiten oder Fahrzeuge durch neue Werkstoffe leichter und sicherer werden. Für ihre „Forschungsinitiative Digitale Mobilität“ erhielt das ThIMo Anfang 2024 Fördermittel des Freistaats in Höhe von 6,4 Millionen Euro. Die Forschungsgelder sollen helfen, Verkehrssituationen besser auf dem Rechner zu simulieren. Das soll dazu



29 _ CAMIL ist autonom in Ilmenau unterwegs

beitragen, die Sensorik in den Fahrzeugen zu verbessern, damit Gefahrensituationen im Verkehr besser erkannt werden.

Gemeinsam mit Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern testet das Thüringer Innovationszentrum Mobilität neue Lösungen im Nahverkehr. Seit Sommer 2023 verbindet CAMIL den Campus der Universität mit dem Bahnhof von Ilmenau. Die beiden im Linienverkehr eingesetzten Kleinbusse mit jeweils zwölf Sitzplätzen sind selbstfahrend mit Tempo 25 unterwegs. Ein Operator ist nur zur Sicherheit mit an Bord, um im Notfall einzugreifen. Wissenschaftler des ThIMO prüfen während des zweijährigen Testbetriebs die Antriebe und Steuerungen, um die Systeme sicherer zu machen. Untersucht wird auch, wie die Nutzer das neue Angebot annehmen. Das Projekt wird aus dem Programm zur Förderung eines nachhaltigen, innovativen und zukunftsfähigen Nahverkehrs des Thüringer Ministeriums für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN) unterstützt.

Klimafreundlich unterwegs

Um die im Freistaat, im Bund und in Europa gesetzten Klimaziele zu erreichen, muss auch der Verkehr klimafreundlicher werden. Ende 2023 waren in Thüringen etwa 24.400 reine E-Autos sowie weitere 14.500 Hybridfahrzeuge zugelassen. Insgesamt lag Thüringen mit einem Anteil von 1,5 Prozent reiner E-Autos am gesamten Fahrzeugbestand unter dem Bundesdurchschnitt von 2,4 Prozent. In einer Prognose rechnet das Thüringer Umweltministerium für 2030 mit etwa 90.000 reinen E-Autos und rund 27.000 Hybridfahrzeugen.

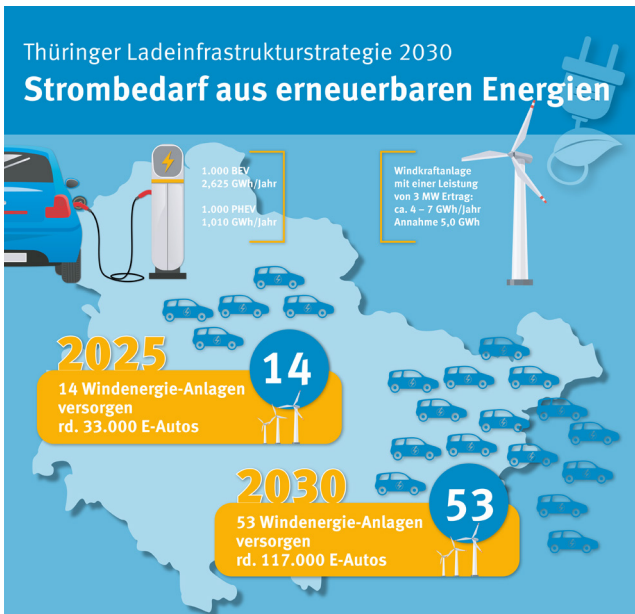


30 _ Wasserstofftankstelle in Weimar

Mit der Zahl der Fahrzeuge muss auch die Ladeinfrastruktur wachsen. Nach Zahlen der Bundesnetzagentur gab es zum 1. November 2023 knapp 2.400 Ladepunkte in Thüringen. Gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres hat sich der Bestand in Thüringen um fast 50 Prozent erhöht. Als Teil eines Bundesprogramms sollen bis 2026 weitere 276 Schnellladepunkte in 31 Orten entstehen.

Um auch den öffentlichen Nahverkehr klimafreundlicher zu gestalten, fördert die Landesregierung seit 2017 die Anschaffung von Elektrobussen und die erforderliche Ladeinfrastruktur. Insgesamt 30 Elektrobusse sind leise in Städten wie Gera und Jena, aber auch in ländlichen Regionen, unterwegs. Weitere sollen folgen. In Erfurt werden ab 2025 die ersten drei E-Busse eingesetzt. Seit 2021 gilt in Deutschland das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, nachdem bei der Fahrzeugbeschaffung bis Ende 2025 bzw. Ende 2030 festgelegte Quoten bei der Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge einzuhalten sind. Der Freistaat Thüringen beteiligt sich daher an einer Branchenvereinbarung im Busbereich mit anderen Bundesländern. Zudem werden eigene Förderprogramme angepasst, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen.

In Thüringen werden mehr als 60 Prozent der Fahrleistungen im Schienenpersonennahverkehr noch mit Dieselfahrzeugen erbracht. Bis 2035 soll der Anteil auf unter fünf Prozent sinken, sofern die erforderlichen zusätzlichen Mittel bereitgestellt werden. Auch die Strecken Leipzig-Gera und die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) sollen elektrifiziert werden. Auf anderen Abschnitten ohne durchgehende Oberleitung sollen künftig Akku-Züge fahren. Hier sind ebenfalls Investitionen in punktuelle Nachladeinfrastrukturen oder Oberleitungsinselanlagen erforderlich. Der Freistaat hat dazu in einem



31 _ Strombedarf aus Erneuerbaren Energien
 Quelle: Thüringer Ladeinfrastruktur 2030, Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz



32 _ Steigender Anteil der Elektroautos in Thüringen
 Quelle: Thüringer Ladeinfrastruktur 2030, Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz

Mit eigenem Solarstrom unterwegs



Die Jugendhilfe Gebesee GmbH im Landkreis Sömmerda gehört zu den Pionieren der Elektromobilität in Thüringen. 2018 hat sie ihren Fuhrpark elektrifiziert. Elf Fahrzeuge werden seitdem genutzt – für Transporte von Materialien, Einkäufe oder für Fahrten von Heimbewohnern zum Arzt oder Jugendamt. Dank einer eigenen Solaranlage auf dem Dach können die Fahrzeuge bei Sonne sogar kostenlos geladen werden.

www.jugendhilfe-gebesee.de

Robbie bringt die Milch nach Hause

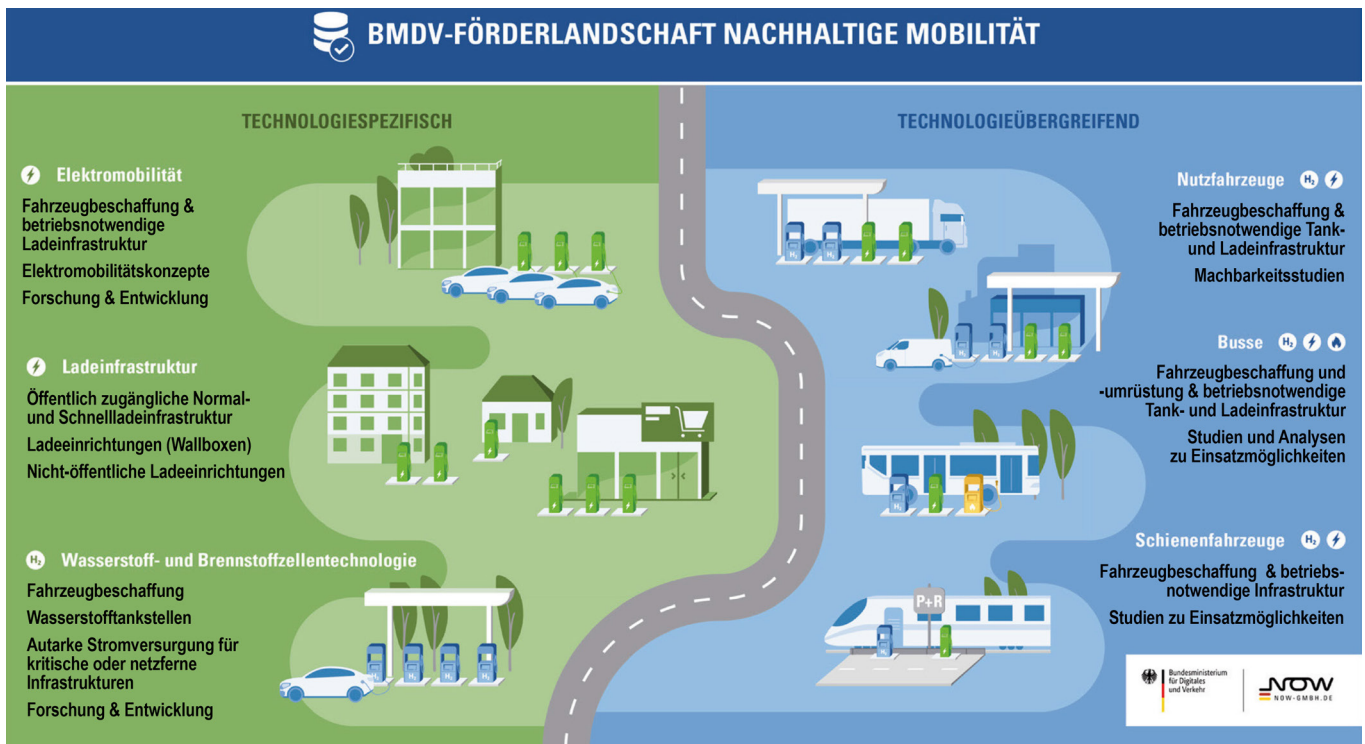


Werden Lieferroboter künftig Obst, Gemüse oder Milch nach Hause bringen? In Geraer Stadtteil Lusan wurde 2023 das Testfahrzeug „Robbie“ mehrere Monate lang auf seine Alltagstauglichkeit getestet. Es lieferte bestellte Ware von einem Supermarkt zum 700 Meter entfernten Seniorenzentrum. Dort kam die neue Einkaufshilfe gut an. Bei der Hochschule Schmalkalden, die den Test wissenschaftlich begleitet, werden die Daten ausgewertet, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit von Lieferrobotern weiter zu verbessern.

Vision Zero



Der Begriff und die Idee dahinter stammen ursprünglich aus Schweden. Maßgabe ist es, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf Null zu reduzieren. Auch andere Länder verfolgen dieses Ziel im Straßenverkehr. Bei den Fahrzeugen wurde bereits durch die Einführung von Gurten oder Airbags die Sicherheit der Insassen erhöht. Für die „Vision Zero“ bedarf es einer Reihe weiterer Maßnahmen. Der Straßenraum soll so gestaltet werden, dass ungeschützte Verkehrsteilnehmer besser wahrgenommen werden und zum Beispiel ein gefahrloses Queren von Straßen durch Fußgänger möglich wird. Auch Verkehrsberuhigungen in den Stadtquartieren oder Geschwindigkeitsreduzierungen können dazu beitragen, die „Vision Zero“ zu erreichen.



33 _ BMDV-Förderlandschaft Nachhaltige Mobilität
 Quellenangabe: NOW-GMBH.de

ersten Schritt im April 2024 das Mittelthüringer Akku-Netz ausgeschrieben. Ab 2028 sollen batteriebetriebene Fahrzeuge auf den Strecken von Erfurt nach Nordhausen, Ilmenau, Heilbad Heiligenstadt und Saalfeld sowie von Gotha nach Bad Langensalza und von Fröttstädt nach Friedrichsroda eingesetzt werden. Dafür muss zuvor die nötige Ladeinfrastruktur aufgebaut werden.

Bei der Energiewende setzt Thüringen auch auf grünen Wasserstoff. Drei Busse der Stadtwirtschaft Weimar werden seit 2023 mit dem umweltfreundlichen Kraftstoff angetrieben. Dafür entstand auf dem Betriebshof eine Wasserstofftankstelle. Bis Ende 2025 schafft Weimar sechs weitere Wasserstoffbusse an, gefördert mit 4,8 Millionen Euro von der Europäischen Union und dem Land Thüringen. Mit Wasserstoff sollen künftig auch bis zu 400 Lkw im Erfurter Güterverkehrszentrum betankt werden. Auf eine andere klimafreundliche Alternative setzt man bei der Schwarzatalbahn. Nach einem erfolgreichen Modellversuch werden zunächst bis 2031 die bei-

den Triebwagen mit „Hydrotreated Vegetable Oils“ (HVO 100, letztlich recyceltes Speiseöl) statt mit Diesel betankt. Der CO₂-Ausstoß verringert sich so um 90 Prozent.

Teilen statt besitzen

Nach wissenschaftlichen Untersuchungen kann ein Car-sharing-Fahrzeug bis zu zehn private Pkw ersetzen. Ein Auto zu teilen, wird auch in den größeren Städten in Thüringen immer beliebter. Allein der größte private Anbieter teilAuto zählt rund 8.500 registrierte Nutzer im Freistaat. Diesen stehen rund 220 Fahrzeuge zur Verfügung – die meisten in der Landeshauptstadt Erfurt und in Jena.

Die übrigen verteilen sich auf Gera, Gotha und Weimar. Der Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) gewährt seinen Abo-Kunden Sonderkonditionen für die Nutzung der teilAutos. Erfurt plant, in den kommenden Jahren Mobilitätsstationen im Umfeld stärker frequentierter ÖPNV-Haltestellen einzurichten, an denen Carsharing-Plätze, Lade-



34 _ Carsharing-Autos von „elisa“ fahren elektrisch in Bad Liebenstein.

stationen sowie Fahrradabstellmöglichkeiten gebündelt werden. Dies soll ein bequemes Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Dass Carsharing auch jenseits der größeren Städte funktioniert, zeigt das Beispiel Bad Liebenstein. Dort können Einwohner, aber auch Besucher mit „elisa“ auf Tour gehen: Zwei Elektroautos können nach Anmeldung stunden- oder tageweise genutzt werden. Die Fahrzeuge wurden mit Unterstützung des Bundes angeschafft und werden von der städtischen Bad Liebenstein GmbH betrieben. In Meiningen unterhalten die Stadtwerke einen Fuhrpark mit vier Elektroautos unterschiedlicher Größe. Um mehr Carsharing zu ermöglichen, hat der Thüringer Landtag 2022 das Thüringer Straßengesetz geändert. Seitdem gelten für die Bemessung der Sondernutzungsgebühr für Carsharing-Stellplätze auf öffentlichen Flächen die gleichen Vorgaben wie bei anderen Sondernutzungen auch.



Mobility as a service (MaaS)

„MaaS“ steht für die Mobilität der Zukunft, für „Mobility as a service“ (Mobilität als Dienstleistung). Die Idee dahinter: Unterschiedliche Mobilitätsangebote vom ÖPNV über Carsharing oder Bike-Sharing bis zu flexiblen Fahrdiensten werden miteinander verknüpft. Mobilitätsstationen ermöglichen einen komfortablen Umstieg, zum Beispiel von der Bahn in den Bus oder auf ein Mietrad. Mit einer Mobilitäts-App auf dem Handy erhalten Reisende für ihren Fahrtwunsch ideale Verkehrsmittelkombinationen mit Echtzeit-Daten, die sie mit einem Knopfdruck buchen und bezahlen können. Individuelle Einstellungen ermöglichen es, besondere Mobilitätsbedürfnisse wie barrierearme oder -freie Angebote bei der Auswahl zu berücksichtigen. Die Einnahmen werden je nach Nutzung automatisiert auf die unterschiedlichen Mobilitätsanbieter verteilt.

ZUM WEITERLESEN

- ❖ Regionale Innovationsstrategie für intelligente Spezialisierung und wirtschaftlichen Wandel in Thüringen.
Quellenverzeichnis Seite 58
- ❖ Die Studien WiMobil und EVA-CS zeigen, dass 6,5 bis 9,2 Prozent der Kunden von free-floating Systemen und 11,9 bis 20,1 Prozent der Kunden von stationsbasierten Systemen ein Auto abgeschlossen haben.
Quelle: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/wirkung-verschiedener-carsharing-varianten-auf-verkehr>

Jobmotor Mobilität

BESCHÄFTIGUNG

Viele kluge Köpfe tragen dazu bei, die Mobilitätsangebote innovativ und nachhaltig zu gestalten. Zur Mobilitätsbranche zählen Beschäftigte in Verkehrsunternehmen, der Automobil- und Zulieferindustrie, in Autohäusern und Reparaturwerkstätten sowie Planende und Bauende im Straßen- und Schienenbau. Im weiteren Sinn kann man auch die Beschäftigten in den Bauverwaltungen des Landes und der Kommunen hinzurechnen. Von den mehr als eine Million Erwerbstätigen in Thüringen waren 2021 rund 52.000 im Bereich der Personen- und Güterbeförderung tätig. Die etwa 700 Unternehmen der Automobil- und Zuliefererbranche im Freistaat beschäftigten rund 66.000 Menschen.

Bedeutender Standort der Autoindustrie

Die Geschichte des Automobilstandorts Eisenach reicht bis ins Jahr 1896 zurück und sie wird weiter fortgeschrieben: Gerade hat der Opel-Mutterkonzern dort rund 130 Millionen Euro investiert, um die vollelektrische Version seines Modells „Grandland“ zu produzieren. Rund 1.300 Menschen sind im Werk beschäftigt, ab 2028 sollen nur noch batterieelektrische Fahrzeuge vom Band rollen. Die BMW-Group baute in den vergangenen Jahren in Eisenach ihren weltgrößten Werkzeugbaustandort aus. Das Unternehmen Bosch fertigt dort Sensoren und Getriebe-steuerungen, die das Autofahren effizienter, sicherer und komfortabler gestalten.

Am Industriegebiet „Erfurter Kreuz“ begann ein weiteres Kapitel in der Erfolgsgeschichte des Automobilstandorts Thüringen. Der chinesische Batteriehersteller Contemporary Amperex Technology Co. Ltd. (CATL) begann dort Anfang 2023 mit der Produktion von Lithium-Ionen-Zellen, dem Herzstück der Elektromobilität. 1,8 Milliarden Euro wurden in den größten Batterie-Standort Europas investiert, bis zu 2.000 Arbeitskräfte sollen dort künftig beschäftigt sein.

Zahlreiche Unternehmen der Automobilbranche, der Zuliefererindustrie sowie wissenschaftliche Einrichtungen

haben sich im Netzwerk „automotive thüringen e.V.“ zusammengeschlossen, um die automobilen Zukunft gemeinsam zu gestalten und den Standort zu stärken.

Fachkräftemangel als Herausforderung für die Branche

Zu den Herausforderungen der gesamten Branche gehört ein zunehmender Fachkräftemangel. Prognosen zeigen eine deutliche Lücke zwischen der Zahl der heutigen Berufseinsteiger und dem prognostizierten Einstellungsbedarf im Jahr 2035 in den Verkehrs- und Logistikberufen sowie bei Führern von Fahrzeugen und Transportgeräten.

Mittel- bis langfristig werden sich die Digitalisierung und die zunehmende Automatisierung von Verkehren auf den Fachkräftebedarf auswirken. Eine Meta-Studie der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (OECD) von 2024 kommt zu dem Ergebnis, dass es durch künstliche Intelligenz (KI) eher zu einer Umorganisation von Arbeit kommt, als dass sich in der Gesamtsumme die Zahl der Arbeitsplätze verringert. Routinetätigkeiten werden perspektivisch ersetzt, zusätzliche Nachfrage entsteht im Bereich der Entwicklung und Anwendung dieser neuen Technologien.



35 _ Verkehrsplaner bei der Arbeit

Hier kann Thüringen punkten: Der Freistaat verfügt über eine leistungsfähige Hochschullandschaft mit insgesamt zehn Bildungsstätten in acht Städten. Dort werden im deutschlandweiten Vergleich überdurchschnittlich viele Ingenieure ausgebildet. So verfügt die Technische Hochschule Ilmenau über einen Studiengang Fahrzeugtechnik. Auch an anderen Hochschulen gibt es spezialisierte Studiengänge, zum Beispiel für Elektrotechnik, Maschinenbau, Bauwesen oder Verkehrswissenschaften.

Auch auf Grund der demografischen Entwicklung in Thüringen ist der Arbeitsmarkt auf ausländische Arbeitskräfte angewiesen. Deren Zahl stieg nach Daten der Bundesagentur für Arbeit von etwa 11.000 im Jahr 2012 auf mehr als 73.000 im Jahr 2023. Der Freistaat Thüringen, die Arbeitgeber und die Gewerkschaften in Thüringen setzen sich dafür ein, die Rahmenbedingungen für die Zuwanderung von Arbeits- und Fachkräften sowie für die Integration von hier lebenden Migranten in den Arbeitsmarkt zu verbessern.

Mehr Fahrpersonal für Busse und Bahnen

Zwar könnten in ferner Zukunft Busse und Bahnen auch fahrerlos unterwegs sein – auf absehbare Zeit wird dafür aber noch mehr qualifiziertes Personal benötigt. Derzeit sorgen rund 5.000 Menschen dafür, dass die Busse, Straßenbahnen und Züge in Thüringen fahren – allein 3.500 von ihnen sind im Fahrdienst tätig.



Neuer Campus der Bahn

Für den Bahnverkehr der Zukunft baut die Deutsche Bahn ein neues Schulungs- und Forschungszentrum in Erfurt. Der DB Campus wird Teil der ICE-City Ost, die am Hauptbahnhof entsteht. Die Arbeiten für den DB Campus begannen Anfang 2024 und sollen bis 2028 abgeschlossen sein. Bis zu 60.000 Bahnbeschäftigte sollen dort jährlich geschult werden. In einem Büroneubau auf dem Gelände werden zudem 1.500 Mitarbeiter unterkommen, die bisher auf verschiedene Standorte verteilt sind. Insgesamt investiert die DB dafür 230 Millionen Euro.

Informationen unter: www.leg-thueringen.de

Um die Klimaziele und die Verkehrswende umzusetzen, muss das Angebot im öffentlichen Verkehr attraktiver werden. Und dafür braucht es genügend Fahrpersonal für Busse, Straßenbahnen und Bahnen. Nach Ansicht des Verbands Mitteldeutscher Omnibusunternehmen müssten pro Jahr rund 300 neue Fahrkräfte in Thüringen eingestellt werden, um bestehende Fahrpläne einzuhalten, krankheitsbedingte Ausfälle abzufedern und Überstunden abzubauen. Dieses Problem betrifft nicht nur Thüringen. Bundesweit waren Anfang des Jahres rund 4.200 Stellen für Bus- und Tramfahrer sowie fast 2.300 Stellen für Triebfahrzeugführer bei Eisenbahnverkehrsunternehmen unbesetzt. Daher startete das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft gemeinsam mit der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH und der Thüringer Agentur für Fachkräftegewinnung (ThAFF) im Sommer 2024 eine Marketingkampagne zur „Fachkräftegewinnung für den ÖPNV“ im Freistaat.

ZUM WEITERLESEN

- Herausforderungen und Chancen im demografischen Wandel. Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsentwicklung in Thüringen. Projektion bis 2035.

Quellenverzeichnis Seite 58

Milliarden für die Mobilität

FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG

Damit der Verkehr fließen kann, muss zunächst viel Geld investiert werden. Finanziert wird damit zum einen der Bau und Unterhalt der gesamten Verkehrsinfrastruktur. Dazu gehören Straßen, Schienen, Flughäfen, Rad- und Fußwege, Brücken und Tunnel, aber auch Bahnhöfe, Bus-Wartehäuschen, Parkplätze, Fahrradbügel, Signalanlagen oder Lärmschutzwände. Kosten verursachen auch die Anschaffung und der Betrieb der Fahrzeuge – vom Minibus bis zum ICE. Investiert wird zudem in die Forschung, denn sie leistet einen wichtigen Beitrag, um den Verkehr der Zukunft intelligenter und klimaneutraler zu gestalten.

Ein Teil des Geldes kommt von den Nutzern: durch die Lkw-Maut, Parkgebühren, den Kauf von Tickets für Bus und Bahn oder Einnahmen für den Gütertransport auf der Schiene. Beispielsweise decken heute im ÖPNV Fahrgeleinnahmen rund 35 Prozent der Kosten der Verkehrsunternehmen. Es ist offen, welchen Anteil die Nutzer künftig an der Finanzierung übernehmen. Aktuell bringt den größten Teil die öffentliche Hand auf. Die Kommunen, das Land, der Bund und die Europäische Union setzen jedes Jahr einen großen Teil der finanziellen Mittel für Mobilitätsangebote ein.

Was in den vergangenen Jahren investiert wurde...

Aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) hat Thüringen von 2007 bis 2020 rund 2,8 Milliarden Euro erhalten. Ein großer Teil der Mittel floss in Verkehrsprojekte. So erhielten in der Förderperiode 2014-2020 unter anderem mehrere Nahverkehrsunternehmen Mittel für den Kauf neuer Straßenbahnen und Elektrobusse. Unterstützt wurden auch Investitionen in ein Verkehrs- und Umweltmanagement zur Reduzierung von Emissionen in Erfurt und Jena sowie verschiedene Forschungsprojekte, unter anderem zum autonomen Fahren.

Für den Erhalt und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen investierte der Bund von 2007 bis 2022

rund 3,6 Milliarden Euro – unter anderem für den Neubau von Bundesautobahnen mit einer Länge von 218 Kilometern, die Instandhaltung von Straßenbelägen, Brücken und Stützwänden, neue Ortsumfahrungen und Lärmschutzmaßnahmen.

Die DB Netz AG (heute: DB InfraGO AG) hat von 2007 bis 2020 rund vier Milliarden Euro in die Schieneninfrastruktur investiert. Allein 2,2 Milliarden Euro flossen für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8. nach Thüringen. Damit wurde der Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Leipzig/Halle – Erfurt - Ebersfeld und der Ausbau der weiterführenden Strecken Berlin – Leipzig/Halle und Ebersfeld – Nürnberg sowie des Bahnknotens Erfurt finanziert. Entlang der gesamten Strecke wurden zudem im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes Schallschutzmaßnahmen vorgenommen.

Obwohl der Bund für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur die Verantwortung trägt, hat auch der Freistaat den Ausbau der Schienenwege mit 45 Millionen Euro aus Landesmitteln finanziert.

Die Unterhaltung, die Erhaltung und der Aus- und Neubau der Landesstraßen liegen allein in der Verantwortung des Freistaats. Hierfür wurden von 2007 bis 2022 rund 1,2 Milliarden Euro ausgegeben, unter anderem für Fahrbahnausbesserungen, Brückensanierungen, den Bau von 27 neuen Ortsumfahrungen und Lärmschutzmaßnahmen.

Planung und Organisation des Straßenpersonennahverkehrs ist Sache der Kommunen, doch das Land unterstützt die erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur, gibt Betriebskostenbeihilfen an die Aufgabenträger und fördert Kooperationen. Das umfasst zum Beispiel den Erhalt und Ausbau von Straßenbahntrassen, den Neu- und Ausbau von barrierefreien Busbahnhöfen und Haltestellen oder von Wendeschleifen für den Busverkehr.

Für die Weiterentwicklung des Radnetzes mit seinen Alltags- und touristischen Routen wurden von 2007 bis 2022 rund 173 Millionen Euro aus Bundes- und Landesmitteln ausgegeben.

... und was für die kommenden Jahre vorgesehen ist

Aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) stehen dem Freistaat in der laufenden Förderperiode von 2021 bis 2027 insgesamt 1,1 Milliarden Euro zur Verfügung. Wie bereits in den vergangenen Jahren können daraus unter anderem Projekte zur CO₂-Einsparung im Verkehr gefördert werden. So wurden bereits mehrere Förderanträge zur Anschaffung von Elektrobussen bewilligt. Für 25 neue Straßenbahnen, die in den kommenden Jahren in Erfurt, Jena und Gera erworben werden, entstehen Gesamtkosten von 108 Millionen Euro, von denen 37 Millionen aus dem EFRE-Programm und 16 Millionen aus dem Landesetat fließen.

Im Bundesverkehrswegeplan sind bis 2030 für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen in Thüringen insgesamt 1,8 Milliarden Euro für bereits fest geplante und Projekte mit vordringlichem Bedarf vorgesehen. Zu den wichtigsten noch umzusetzenden Vorhaben gehören beispielsweise der Umbau des Autobahnkreuzes Hermsdorf an der A 4/A 9, mehrere Vorhaben im Zuge der Bundesstraße 4 zwischen Erfurt und Nordhausen, die B 19 Ortsumfahrung Meiningen, der fünfte Bauabschnitt der B 62 Ortsumfahrung von Bad Salzungen, mehrere Vorhaben im Streckenzug B 88/B 85/B 281 zwischen Jena,

dem Städtedreieck am Saalebogen und der Bundesautobahn A 9, drei Ortsumfahrungen im Zuge der B 175 in Ostthüringen sowie mehrere Vorhaben im Zuge der B 176/B 247 zwischen Andislebener Kreuz und Landesgrenze zu Niedersachsen.

Die geplante Einführung eines Deutschlandtakts auf der Schiene und die damit einhergehende Kapazitätserweiterung in Bahnverkehr macht einen weiteren Ausbau des Bahnknotens Erfurt erforderlich. Im Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt sind Kosten in Höhe von 174 Millionen Euro für die Maßnahmen veranschlagt.

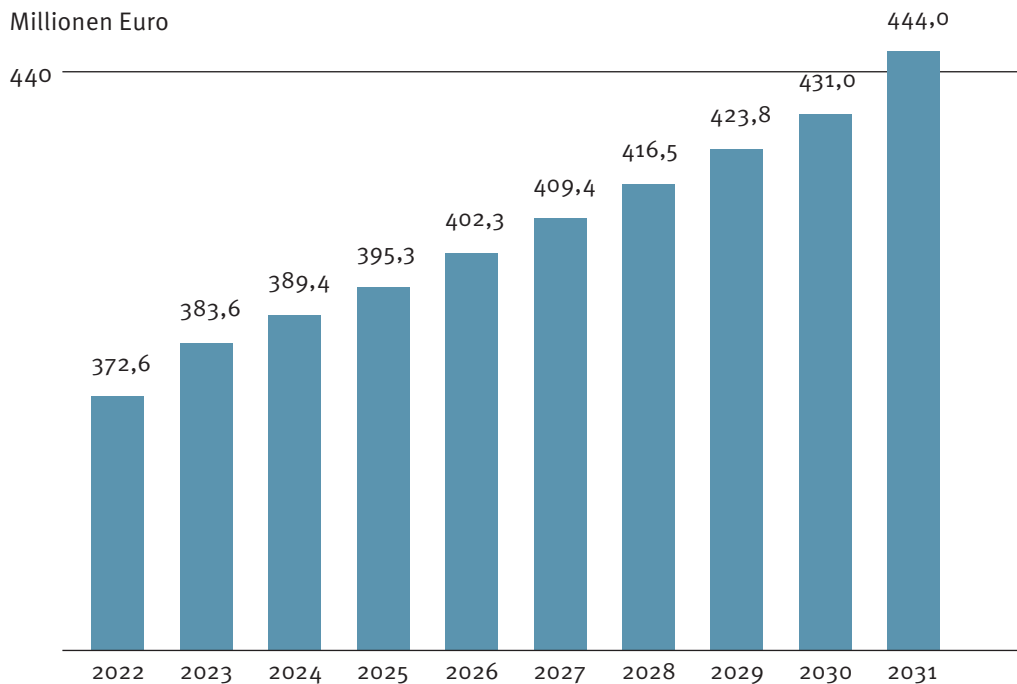
Aus der sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung unterstützt der Bund den weiteren Ausbau der Infrastruktur des SPNV. Für Thüringen stehen daraus in den kommenden Jahren etwa 97 Millionen Euro zur Verfügung, die vor allem in den Ausbau der Strecke Erfurt–Nordhausen fließen sollen. Größere Infrastrukturprojekte können zudem nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz des Bundes gefördert werden. Für den Förderzeitraum von 2023 bis 2027 hat der Freistaat Mittel für den weiteren zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung beantragt und prüft weitere Vorhaben.

Für die Weiterentwicklung seiner Landesstraßen hat Thüringen 2019 einen Landesstraßenbedarfsplan aufgestellt der 2023 fortgeschrieben wurde. Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen benötigt neben auskömmlichen Haushaltsmitteln insbesondere Fachkräfte in der Verwaltung, in Ingenieurbüros und im Baugewerbe. Den Herausforderungen für die Sicherstellung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur muss und wird sich der Freistaat Thüringen weiter stellen.

Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Nahverkehr

Ursprünglich war der Bund für den Regional- und Fernverkehr auf der Schiene zuständig. Seit 1996 haben die

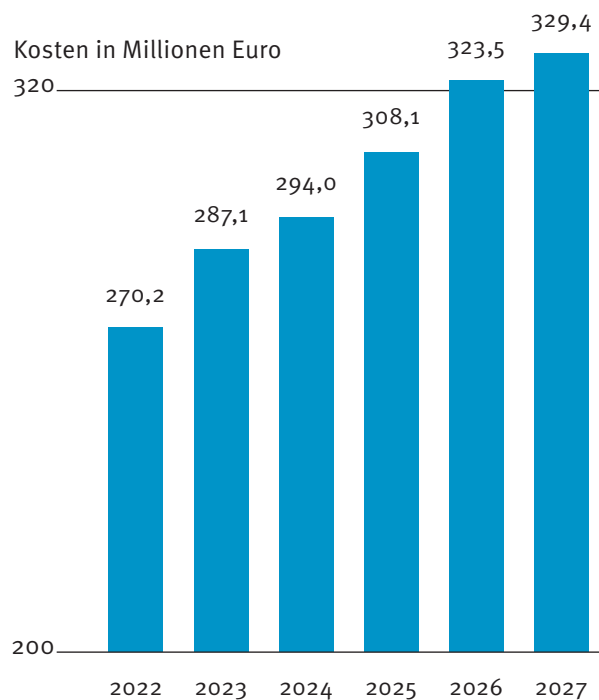
Verfügbare Regionalisierungsmittel Thüringen 2022-2031



36 _ Verfügbare Regionalisierungsmittel Thüringen 2022-2031

Rund drei Viertel der Regionalisierungsmittel flossen 2023 in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), weitere Gelder wurden u.a. als Ausgleichszahlungen für die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots sowie für Investitionen in den ÖPNV und das landesbedeutsame Busnetz aufgewendet. Für den SPNV werden in den kommenden Jahren weiter steigende Kosten erwartet.

Kosten für die SPNV-Bestellung in Thüringen 2022-2027



37_ Kosten für die SPNV-Bestellung 2022-2027

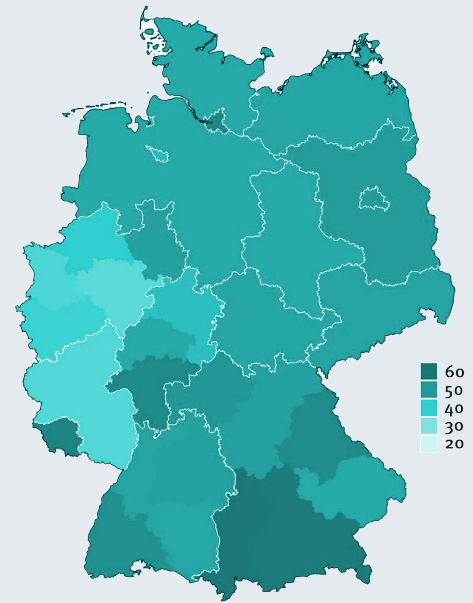
Quelle: Nahverkehrsplan SPNV 2022-2027

Länder die Aufgaben im Regionalverkehr übernommen. Seitdem entscheiden sie selbst, welche Züge wie oft durchs Land fahren. Dafür erhalten sie vom Bund sogenannte Regionalisierungsmittel. Die Länder finanzieren damit vor allem Zugleistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, können aber auch Investitionen in die Infrastruktur von Bahn, Bus und Straßenbahn oder neue Fahrzeuge unterstützen.

Zusätzlich zu den regulären Regionalisierungsmitteln, die jährlich an die Länder fließen, zahlte der Bund einen Ausgleich für entgangene Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Corona-Pandemie. Davon erhielt Thüringen im Zeitraum 2020 bis 2022 knapp rund 133 Millionen Euro. Etwa 33 Millionen Euro wurden als Ausgleich für finanzielle Mindereinnahmen durch das 9-Euro-Ticket gezahlt. Um finanzielle Nachteile auszugleichen, die den Ländern durch die Einführung des Deutschlandtickets entstehen, zahlt der Bund den Ländern zunächst bis 2025 jährlich 1,5 Milliarden Euro. Thüringen erhält daraus 19,9 Millionen Euro pro Jahr.

Insgesamt fließen im Jahr 2024 aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes mehr als 389 Millionen Euro nach Thüringen. Der Betrag wird jährlich dynamisiert und erreicht 2031 einen Umfang von 444 Millionen Euro.

Die Finanzierung der umfangreichen Leistungen für die Mobilität stellt den Freistaat genauso wie andere Bundesländer immer wieder vor Herausforderungen. Vorgaben zur Haushaltskonsolidierung, also zur Schaffung eines ausgeglichenen Haushalts, stehen einem steigenden finanziellen Bedarf für Erhalt, Aus- und Umbau des Verkehrssektors entgegen. Um angesichts der aktuellen Kostensteigerungen vor allem in den Bereichen Personal, Energie und Instandhaltung eine weitere Verbesserung des SPNV-Angebots zu ermöglichen, sind aus Sicht des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) höhere Zuwendungen seitens des Bundes erforderlich. Zugleich passt das TMIL seine Strategien an, um die begrenzten finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen.



Zufriedenheit mit Straßeninfrastruktur und Investitionswünsche

Insgesamt **47 Prozent der Thüringer** zeigten sich zufrieden mit dem Zustand der Straßen, Brücken und Autobahnen. Das liegt knapp über dem Durchschnitt von 46 Prozent in allen Bundesländern.

38 _ Zufriedenheit mit Straßeninfrastruktur und Investitionswünsche Quelle: Repräsentative Online-Befragung im Auftrag des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung der Hans-Böckler-Stiftung von 2022.

Thüringer erwarten mehr Investitionen im Verkehrsbereich

Immerhin 47 Prozent der Menschen in Thüringen zeigten sich in einer repräsentativen Online-Befragung des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) der Hans-Böcker-Stiftung von 2022 zufrieden mit dem Zustand der Straßen. Das liegt knapp über dem Durchschnitt von 46 Prozent in allen Bundesländern. Bei Bus und Bahn lag die Zufriedenheit mit 37 Prozent leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 38 Prozent.

Wie überall in Deutschland wünschen sich auch in Thüringen die meisten Menschen mehr Investitionen in den Verkehrsbereich. In der Erhebung des IMK sprachen sich 61 Prozent der Befragten in Thüringen dafür aus, mehr Geld für den Öffentlichen Personennahverkehr und den Bahnverkehr aufzuwenden. Genauso groß war der Anteil der Befragten, die mehr öffentliche Mittel für die Erhaltung und den Ausbau der Straßeninfrastruktur begrüßen würden. Mehr Investitionen in das Netz an Fuß- und Radwegen sehen 57 Prozent als wichtig an. Die Ergebnisse decken sich weitgehend mit denen für das gesamte Bundesgebiet.



39 _ Haseltalbrücke Suhl



Gut zu wissen

Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur

Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist eine freiwillige Aufgabe des Freistaats. Sie dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen. Damit sollen die Qualität der kommunalen Verkehrsinfrastruktur verbessert sowie die Verkehrssicherheit und der Grad der Barrierefreiheit erhöht werden. Die Förderung umfasst investive Vorhaben im Straßenbau, Rad- und Fußgängerverkehr sowie Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Ebenso werden nichtinvestive Maßnahmen für den Rad- und Fußgängerverkehr sowie Dialog-Displays gefördert. Details enthält die Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI). In den kommenden Jahren wird die Förderung nach derzeitiger Einschätzung neben der Herstellung der Barrierefreiheit und der Erhaltung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur bei den Neuinvestitionen des Rad- und Fußgängerverkehrs und bei Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs Schwerpunkte setzen. In die Förderung kommunaler Verkehrsinfrastruktur sind von 1991 bis 2023 ca. 1,33 Mrd. Euro geflossen.



40 _ Die Thüringer Landesregierung fördert neue, moderne und emissionsfreie Straßenbahnen.

Fakten



Mit Stand 31.12.2022
befinden sich im Zuge von Landesstraßen
in Thüringen

8 Verkehrszeichenbrücken

1.158 Brücken

0,7 km Tunnel/Trogbauwerke

48,3 km Stützwände

3,1 km Lärmschutzwände

38.000 m² Hang- und Felssicherungen

23.800 andere Ingenieurbauwerke

Quelle: Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft



Anzahl der Fahrgäste
im Liniennahverkehr
in Thüringen im Jahr 2022:

in Eisenbahnen:

9,9 Millionen

In Straßenbahnen:

64,8 Millionen

In Omnibussen:

90,3 Millionen



Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik



Die Radwege
in Thüringen in Zahlen:

3.850 Kilometer
überregionale und regionale Themenrouten

10.600 Kilometer
lokale Radnetze

361 Kilometer
straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen

280 Kilometer
straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen

109 Millionen €
von 2015 bis 2023 für die Finanzierung des Baus
von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen
und die Förderung von Radwegen
der Kommunen

Quelle: Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft



Die Verkehrsunfall-
entwicklung in Thüringen
im Vergleich 2018 zu 2022:

Verkehrsunfälle mit Beteiligung
von Radfahrenden:

-7,6 %

Verkehrsunfälle mit Personen-
schaden Vergleich:







-9,5 %

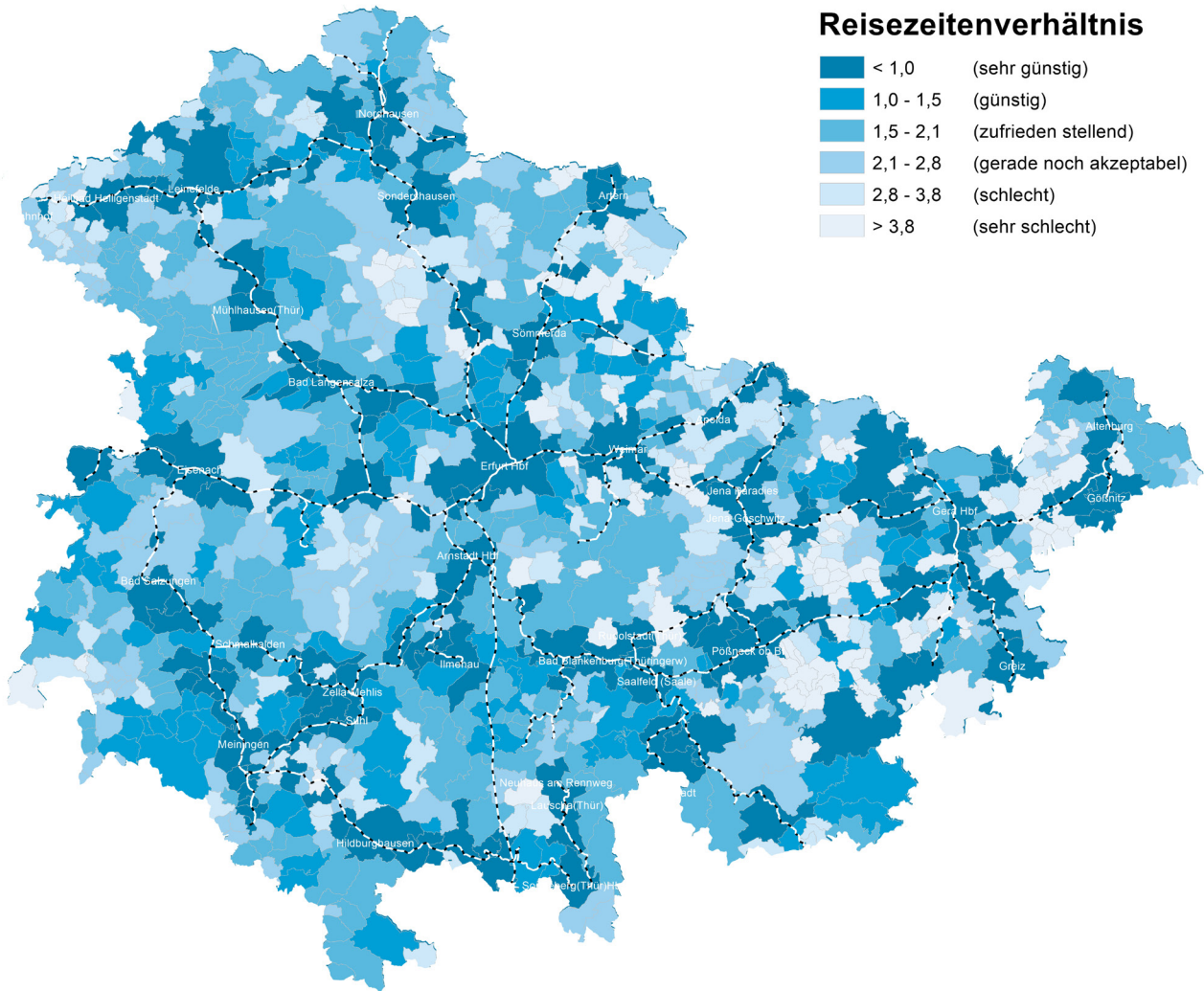
Quelle: Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales

Exkurs

Erreichbarkeitsanalyse

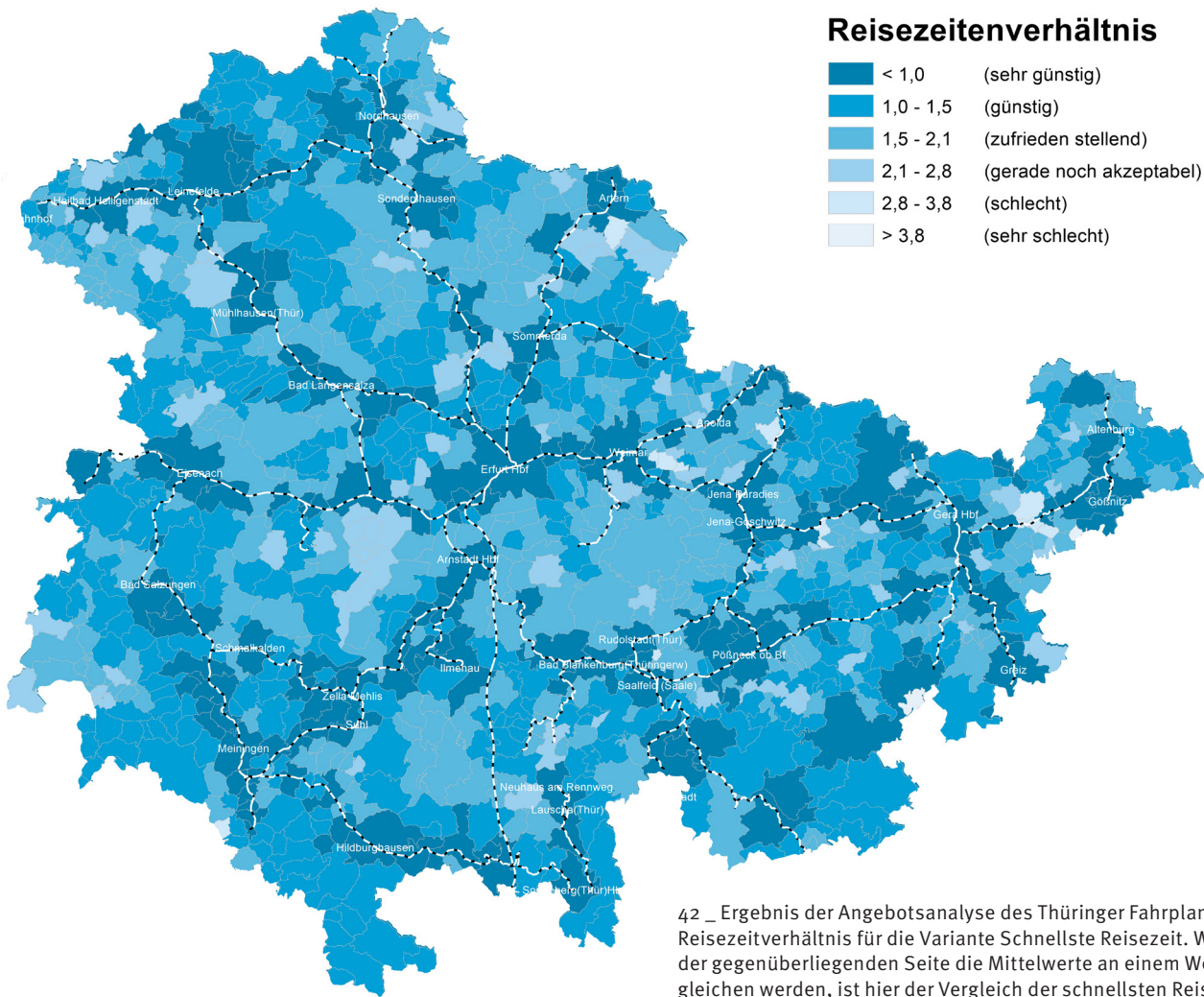
Reisezeitenverhältnis

	< 1,0	(sehr günstig)
	1,0 - 1,5	(günstig)
	1,5 - 2,1	(zufrieden stellend)
	2,1 - 2,8	(gerade noch akzeptabel)
	2,8 - 3,8	(schlecht)
	> 3,8	(sehr schlecht)



41 _ Ergebnis der Angebotsanalyse des Thüringer Fahrplans 2024 zum Reisezeitverhältnis für die Variante mittlere Reisezeit. Dargestellt ist das Verhältnis der Reisezeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr von allen Gemeinden zu den nächstgelegenen Zentralen Orten. Zugrundegelegt wurde der Fahrplan 2024 (Mo-Fr in der Schulzeit). Je dunkler die Felder, desto besser die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Quelle: Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Referat 37



42 _ Ergebnis der Angebotsanalyse des Thüringer Fahrplans 2024 zum Reisezeitverhältnis für die Variante Schnellste Reisezeit. Während auf der gegenüberliegenden Seite die Mittelwerte an einem Werktag verglichen werden, ist hier der Vergleich der schnellsten Reisezeit dargestellt. Dieser fällt nur in wenigen Orten schlecht oder sehr schlecht für die öffentlichen Verkehrsmittel aus.
Quelle: Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Referat 37

Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat sich in Thüringen verbessert

Im Jahr 2021 erstellte das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr eine Erreichbarkeitsanalyse für das Land Thüringen. Dazu wurden detaillierte Berechnungen erstellt, die aktuelle Reisezeiten und das Verhältnis der Reisezeiten zwischen den Verkehrsmitteln für alle Gemeinden in Thüringen zu den nächstgelegenen zentralen Orten darstellten und bewerteten. Für die Analyse der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr wurden zwei Varianten betrachtet: die schnellste Reisezeit und der Mittelwert an einem Werktag. In der Studie wurde dargestellt, wie hoch der Bevölkerungsanteil in verschiedenen Erreichbarkeitskategorien war. Die Analyse ermöglichte es, Bereiche mit besonderem Veränderungsbedarf zu identifizieren.

Die Studie wurde im Jahr 2024 für Thüringen aktualisiert. Im Ergebnis zeigt sich ein positiver Trend: Das Reisezeitverhältnis hat sich zwischen 2021 und 2024 verbessert.

Das Reisezeitverhältnis vergleicht, wie lange eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zu einer Fahrt mit dem Auto dauert. Ein Reisezeitverhältnis von 1 bedeutet, dass beide Verkehrsarten gleich schnell sind. Ein Verhältnis von weniger als 1,5 bedeutet, dass die öffentlichen Verkehrsmittel nur bis zu 50 Prozent länger brauchen als das Auto, was als akzeptabel gilt. Ein niedriges Verhältnis deutet also auf eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln hin.

Die neue Studie belegt, dass eine bessere Anbindung der Bevölkerung im Umland an die zentralen Orte erreicht wurde. Dies spiegelt sich in einem höheren Anteil an gut angebundenen Bevölkerungsteilen wider (Reisezeitverhältnis kleiner als 1,5). Eine detaillierte Analyse der aktuellen Daten von 2024 wird dazu beitragen, diese Entwicklungen weiter zu untersuchen.

Ausblick

Die vorliegende Publikation gibt strategische Impulse für die Thüringer Verkehrspolitik der kommenden Jahre. Sie adressiert die aktuellen Herausforderungen wie den demografischen Wandel, den Klimawandel und die veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und gibt Anstöße für die Gewährleistung einer nachhaltigen, effizienten und sozial gerechten Mobilität im Freistaat bis zum Jahr 2030.

Mit der Gründung eines Thüringer Mobilitätsnetzwerkes im Sommer 2024 will das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als Impulsgeber dazu beitragen, diese vielfältigen Aufgaben zu lösen und die Verkehrswende kooperativ zu gestalten. Das Mobilitätsnetzwerk soll durch Vernetzung, Austausch und

Wissenstransfer dazu beitragen, die Verkehrswende in Thüringen sozial und räumlich gerecht zu gestalten. Angesichts der kleinteiligen Gemeinde- und Verkehrsstrukturen wird es dabei unterstützen, innovative Lösungen für den Freistaat zu entwickeln. Dem Mobilitätsnetzwerk gehören rund 40 Akteure verschiedener Fachrichtungen aus kommunalen Spitzenverbänden, Wirtschaft, Wissenschaft, gesellschaftlichen Interessenvertretungen, Verkehrs- und Fahrgastverbänden sowie der Landespolitik an.





Anhang

Verweise, Links, Bildnachweise

- **Gemeinsam sicher ankommen. Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2030.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 2023
- **Gesamtheitliche Mobilitätsanalyse aktueller Erreichbarkeitsstandards in Thüringen (2021)**
Hg.: Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, 2021
- **Herausforderungen und Chancen im demografischen Wandel. Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsentwicklung in Thüringen. Projektion bis 2035.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie, 2023
- **Herausforderungen und Chancen im demografischen Wandel. Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsentwicklung in Thüringen.**
Projektion bis 2035.
- **Landesstraßenbedarfsplan 2030.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 2019
- **Masterplan. Perspektiven für die Eisenbahn-Schieneninfrastruktur in Thüringen.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 2023
- **Mobilität im ländlichen Raum.**
Hg. Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 2023
- **Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2023-2027.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 2024
- **Regionale Innovationsstrategie für intelligente Spezialisierung und wirtschaftlichen Wandel in Thüringen. RIS Thüringen.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft, 2021
- **Regionale Innovationsstrategie für intelligente Spezialisierung und wirtschaftlichen Wandel in Thüringen.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft, 2021
- **Thüringen steigt auf. Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 2018
- **Tourismusstrategie Thüringen 2025.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft, 2017
- **Thüringer Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Version 2.0.**
Hg.: Thüringer Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie, 2019
- **Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr**
Chartalink: <https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/unsere-themen/verkehr-und-strassenbau/thueringer-charta-fuer-rad-und-fussverkehr>
- **EFRE-Mittel**
www.efre-thueringen.de
- **Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen**
www.leg-thueringen.de
- **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft**
<https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de>
- **Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz**
<https://umwelt.thueringen.de>
- **Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft**
<https://wirtschaft.thueringen.de>

Bildnachweise

- S. 5 TMIL / D. Santana
S. 6 JARAMA iStockphoto
S. 9 1_ TMIL / D. Santana
2_ Stadtverwaltung Erfurt
3_ Luftbild Nürnberg im Auftrag des TLBV
4_ Animaflora PicsStock
S. 11 6_ aquatarkus, Adobe Stock
S. 12 7_ THINK b, Adobe Stock
S. 16 9_ Sander Meertins, Adobe Stock
S. 21 12_ TMIL / D. Santana
13_ TMIL / D. Santana
14_ Marcel Krummich
S. 26 17_ TMIL / D. Santana
18_ TMIL / D. Santana
S. 29 19_ Flughafen Erfurt, Alice Koch
20_ LEG Thüringen / Thomas Abé
S. 31 21_ Stadtverwaltung Erfurt
S. 36 25_ AVTG, Adobe Stock
S. 37 26_ TMIL / D. Santana
S. 38 27_ Pexels pixbay
S. 42 29_ Diego Stateczny
30_ Stadtwirtschaft Weimar GmbH
S. 45 34_ CCo-Lizenz
S. 47 35_ AndreyPopov, iStock
S. 52 39_ Haselalbrücke, Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild
40_ Erfurter Verkehrsbetriebe AG, Andreas Hultsch
S. 57 JARAMA iStockphoto

Herausgeber

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)
Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Werner-Seelenbinder-Straße 8, 99096 Erfurt

Telefon: 0361 57 411 17 40
presse@tmil.thueringen.de
tmil.thueringen.de

Impressum

Redaktion: team red Deutschland GmbH, www.team-red.net
Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Gestaltung: team red Deutschland GmbH

Stand: August 2024