

THÜRINGEN
ENTWICKELN
ZUKUNFT
GESTALTEN



WWW.TMIL.INFO

Freistaat
Thüringen



Ministerium
für Infrastruktur
und Landwirtschaft

Mobilität im ländlichen Raum





Mobilität im ländlichen Raum

Inhalt

Glossar	4	6. Ergebnisse des Dialogprozesses und Empfehlungen zur Gestaltung von Mobilität in ländlichen Räumen	43
Vorwort	7	Aufgabenfelder – Maßnahmen und Lösungsansätze	47
1. Einleitung	8	Infrastruktur	48
2. Herausforderungen in der Gestaltung der Verkehrswende und die besonderen Rahmenbedingungen im ländlichen Raum	10	Verkehrsangebote und Mobilitätsdienstleistungen	55
Geografie und Bevölkerungsentwicklung	10	Daseinsvorsorge vor Ort	63
Organisation des ÖPNV im ländlichen Raum	12	7. Reflexion der Expertengespräche	68
Hoher Anteil an motorisiertem Individualverkehr	13	8. Zusammenfassung und Ausblick	69
Finanzierung zivilgesellschaftlicher und privatwirtschaftlicher Verkehrsangebote und -dienstleistungen	14	Anhang	72
Fazit	14	Abbildungsverzeichnis	72
3. Das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“	15	Literatur	74
Zielstellung	15	Projekte/Best-Practice-Beispiele	75
Projekttablauf	17	Tools	78
4. Ergebnisse der Bürgerumfrage	21	Förderprogramme	78
5. Status Quo und Herausforderungen in den beiden Fokusregionen	31	Angebotsfinanzierung	78
Schwarzatal	33	Impressum	79
Ebeleben/Helbedündorf	38		
Zusammenfassung	41		

Glossar

Die **Angebotsorientierte Verkehrsplanung** (Angebotsplanung) konzentriert sich darauf, die Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen zu verbessern, um die Mobilität der Bevölkerung sicherzustellen. Dies umfasst die Entwicklung und die Optimierung von beispielsweise Straßen, Schienen und anderen Verkehrseinrichtungen, um Engpässe zu minimieren und den Verkehrsfluss zu verbessern. Dieser Ansatz legt den Schwerpunkt auf die Bereitstellung von Transportmöglichkeiten, unabhängig von der aktuellen Nachfrage (Beckmann 2015: 13).

Beckmann, Klaus J. (2015): Verkehrspolitik und Mobilitätsforschung: Die angebotsorientierte Perspektive. In: Oliver, Schwedes; Weert, Canzler; Andreas Knie (Hg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik: 725-753. Wiesbaden: Springer Verlag.

Bedarfsgerechte Verkehrsplanung ist ein Ansatz der Verkehrsplanung, bei dem die Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen gezielt nach den tatsächlichen Bedürfnissen und Anforderungen bestimmter Zielgruppen entwickelt und angepasst werden (Rammert/Hausigke 2021: 51ff.).

Rammert, Alexander; Hausigke, Sven (2021): Bedarfsgerechte Mobilitätsplanung. In: Journal für Mobilität und Verkehr, Ausgabe 9: 51-63.

Technische Universität Berlin (Hg.) (2022): Neue Räume für die Rosenthaler Vorstadt. Gestaltung nachhaltiger Mobilität. URL: https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Lehre/Ergebnisse_der_Lehre/Mobilita__tsprojekt_Rosenthaler_Vorstadt_Abschlussbericht_Vero__ffentlichungsversion.pdf (letzter Zugriff am 13.11.2023).

Die **Nachfrageorientierte Verkehrsplanung** (Anpassungsplanung) ist ein neuer Ansatz der Verkehrsplanung, der sich auf die Analyse der Mobilitätsbedürfnisse und -gewohnheiten der Bevölkerung fokussiert (Schönharting/Schuhmann 2010).

Schönharting, J.; Schuhmann, M (2010): Die Entwicklung der Verkehrsplanung bis heute – Teil 2. Bonn: Kirschbaum Verlag.

Antriebswende bezeichnet den Wechsel von konventionellen Verbrennungsmotoren zu klimaneutralen Antriebsformen im Verkehrssektor, insbesondere durch den Einsatz von Elektromotoren und anderen nachhaltigen Technologien, wie grünem Wasserstoff (Forschungs-Informationssystem für Mobilität und Verkehr 2023).

Forschungs-Informationssystem für Mobilität und Verkehr (Hg.) (2023): Energiewende im Verkehr. URL: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/Entry.570740.Display/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).

In einem leistungsstarken, dichten ÖPNV-Netz für ganz Thüringen ist ein **Integraler Taktfahrplan** – kurz ITF – im Busverkehr von zentraler Bedeutung. Er bildet ab, wie dicht das Netz an Strecken ist und in welchem Takt und mit welchen Anschlussmöglichkeiten es genutzt werden kann.

Mobilitätsgerechtigkeit bezieht sich auf eine faire Verteilung von Mobilitätsmöglichkeiten und -ressourcen. Ziel ist es, sicherzustellen, dass alle Menschen ungeachtet ihrer sozial-ökonomischen Situation und geografischen Standorts die Möglichkeit haben, mobil zu sein, also frei wählen zu können, welches Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege genutzt wird, ohne durch infrastrukturelle, finanzielle oder körperliche Einschränkungen in der eigenen Mobilität beeinträchtigt zu sein (Sander 2020: 9).

Sander, Hendrik (2020): Die Berliner Verkehrswende. Von der Auto- zur Mobilitätsgerechten Stadt. URL: <https://www.rosalux.de/publikation/id/42609/die-berliner-verkehrswende> (letzter Zugriff am 20.11.2023).

Mobilitätssicherung bezieht sich darauf, Maßnahmen und Strategien, die darauf abzielen, die fortlaufende Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Mobilitätsmöglichkeiten sicherzustellen. Dies kann die Gewährleistung eines zuverlässigen ÖPNV, die Instandhaltung von Verkehrsinfrastrukturen oder die Förderung nachhaltiger Mobilität umfassen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012: 9).

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (2012): **Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels. Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland.** URL: https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/studie-mobilitaetssicherung-demografischer-wandel.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).

Die **Mobilitätswende** ist eine Teilstrategie einer langfristigen Verkehrswende. Sie fokussiert sich insbesondere darauf, die Effizienz des gesamten Verkehrssystems zu erhöhen. Dies geschieht durch Maßnahmen wie die Reduzierung unnötiger Verkehrsbelastungen, die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und die Verbesserung bei einzelnen Verkehrsträgern (Agora Verkehrswende 2017).

Agora Verkehrswende (Hg.) (2017): **Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende.** URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen-Kurzfassung_WEB.pdf (letzter Zugriff am 13.11.2023).

Mobility as a Service (MaaS) ist ein Konzept, das darauf abzielt, verschiedene Mobilitätsdienstleistungen wie ÖPNV, Carsharing, Ridesharing, Taxi, etc. in einem einzigen, digitalen Mobilitätsangebot zu bündeln (Bundesverband CarSharing 2023).

Bundesverband CarSharing (Hg.) (2023): **Mobility as a Service – Grundsätze zur Gestaltung guter Kooperationen.** URL: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs-position_maas_april_2023_0.pdf (letzter Zugriff am 13.11.2023).

On-Demand-Verkehr sind Mobilitätsangebote auf Bestellung. Beim On-Demand-Verkehr kommen Fahrdienste nur auf Bestellung und in der Regel in Kleinbussen. Die Abholung erfolgt entweder fahrplangebunden oder seltener über eine Tür-zu-Tür Bedienung. Das Ziel ist durch flexible Mobilitätsangebote Versorgungslücken zu schließen (Begleitforschung zu Nachhaltiger Mobilität o.J.).

Begleitforschung zu Nachhaltiger Mobilität (Hg.) (o. J.): **On-Demand-Verkehr.** URL: <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/on-demand-verkehr/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).

Als **letzte Meile** werden die Wege zwischen der Haltestelle des ÖPNV und dem individuellen Zielort bezeichnet.

Ein **Verkehrsverbund** sorgt für die Koordination der Verkehrsangebote in einer bestimmten Region sowie die Abrechnung und Aufteilung von Fahrgeldeinnahmen. Dabei gibt es verschiedene organisatorische und rechtliche Formen, wie Aufgabenträgerverbund, Unternehmensverbund, oder Mischverbund (DB Mobility Logistics AG 2012).

DB Mobility Logistics (Hg.) (2023): **Glossar des Busverkehrs.** URL: <https://silo.tips/download/glossar-des-busverkehrs-fachbegriffe-von-a-bis-z-die-bahnmacht-mobil> (letzter Zugriff am 20.11.2023).

Die **Verkehrswende** beinhaltet zwei wesentliche Aspekte: Erstens, den Wechsel zu umweltfreundlicheren Antriebstechnologien, um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren. Zweitens, eine Verschiebung der Schwerpunkte in Bezug auf Infrastrukturinvestitionen sowie rechtliche und steuerliche Rahmenbedingungen. Diese Neuausrichtung erfolgt zugunsten von Alternativen zum bisher vorherrschenden Straßenverkehr. Darüber hinaus erfordert die Verkehrswende auch eine grundlegende Veränderung des Verhaltens der Menschen und eine Anpassung der Raum- und Siedlungsstruktur hin zu einer lokal orientierten Versorgung (Greenpeace 2017).

Greenpeace (Hg.) (2017): **Zeit für eine klimaschonende Verkehrswende. Fahrplan zur Dekarbonisierung des europäischen Verkehrssektors bis zum Jahr 2040.** URL: https://www.greenpeace.de/sites/default/files/publications/eu_roadmap_media_report_v3.4_de_web.pdf (letzter Zugriff am 13.11.2023).



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität bedeutet für jeden Menschen die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Mobilität der Zukunft soll nach unseren heutigen Vorstellungen vor allem umweltfreundlich und flexibel sein. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Notwendigkeit, unsere Treibhausgasemissionen im Sinne des Pariser Abkommens und der Klimaschutzgesetze auf Bundes- und Landesebene deutlich zu reduzieren, muss der Anteil des mit fossilen Energieträgern betriebenen motorisierten Individualverkehrs gesenkt werden.

Hier steht insbesondere die Mobilität in unseren ländlichen Räumen vor großen Herausforderungen, die gegenwärtig zu 60 Prozent mittels motorisierten Individualverkehr abgewickelt wird. Wenn wir auf die Mobilität im ländlichen Raum blicken, so ist immer mitzudenken, dass sich aufgrund der größeren Distanzen zwischen Arbeitsplatz, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitaktivitäten längere tägliche Wegstrecken ergeben. Im Zuge des demografischen Wandels ist davon auszugehen, dass der Bevölkerungsrückgang und abnehmende Arbeitsplatzzahlen im ländlichen Raum sowie eine zunehmende Konzentration der wirtschaftlichen und alltäglichen Versorgungsinfrastruktur in Mittelzentren, also Städten mittlerer Größe in einer dünner besiedelten Umgebung, diese Situation künftig noch verstärkt. Folglich wird es immer wichtiger, mobil zu sein, um diese Versorgungsstrukturen zu erreichen. Im ländlichen Raum bildet der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) derzeit dagegen durch geringe Taktung, eingeschränkte Bedienzeiten und unzureichende Gebietsabdeckung zu wenig Alternativen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu erfüllen.

Hinzu kommt, dass ein Unterangebot im ÖPNV zur Benachteiligung spezifischer Bevölkerungsgruppen beiträgt. Dies betrifft insbesondere Seniorinnen und Senioren, Kinder und Jugendliche sowie Personen mit geringem Einkommen, da diese zumeist auf den ÖPNV angewiesen sind und eine starke soziale Verankerung in den Bezugsgebieten haben. Das kann die Abwanderung aus ländlichen Regionen verstärken.

Also was tun?

Als zuständige Ministerin für Infrastruktur gehört für mich Mobilität zu den wesentlichen Aspekten der Daseinsvorsorge. In diesem Bewusstsein haben wir uns das Ziel gesetzt, einen nachhaltigen, angebotsorientierten ÖPNV in ganz Thüringen zu etablieren. Das geht nicht von heute auf morgen und schon gar nicht, ohne die Bürgerinnen und Bürger im Freistaat aktiv in diese Prozesse einzubeziehen.

Eine von vielen Aktivitäten zur Verwirklichung dieses Ziels war dabei das im Sommer 2022 gestartete Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“ mit zahlreichen Begegnungen und Veranstaltungen vor Ort. Auf den folgenden Seiten finden Sie nun den Abschlussbericht dieses Projekts. Für uns ist der Bericht nicht Abschluss des Themas, sondern Auftakt und Handlungsaufforderung, weiterhin aktiv an der Lösung der Probleme zu arbeiten.

Ich erhoffe mir reges Interesse an dem Bericht und freue mich auf weitere Diskussionen mit Ihnen.

Ihre
Susanna Karawanskij

Thüringer Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft

1 Einleitung

Im Sommer 2022 wurde durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“ ins Leben gerufen. In einem Zeitraum von eineinhalb Jahren beschäftigte sich die damit betraute Projektgruppe intensiv mit der Fragestellung, wie bedürfnisorientierte, ganzheitliche und verkehrsträgerübergreifende Verkehrskonzepte in den ländlichen Räumen Thüringens umgesetzt werden können. Das Projekt identifiziert und bewertet die Herausforderungen der Verkehrswende im ländlichen Raum und verfolgt die Zielstellung, die lokalen Akteure vor Ort bei der Gestaltung von zukunftsfähiger und ganzheitlicher Mobilität zu unterstützen. Dieser Bericht fasst die Ergebnisse des Projektes zusammen und präsentiert Maßnahmen und Strategien, die dazu beitragen können, Mobilität im ländlichen Raum in Thüringen zu verbessern und zugleich emissionsarm zu gestalten.

Ziel war es, durch einen umfangreichen, partizipativen Prozess mehr über die Bedürfnisse, Bedarfe und Herausforderungen der Bevölkerung in puncto Mobilität zu erfahren. Im Rahmen einer thüringenweiten Bürgerbefragung wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beispielsweise befragt,

- wie sie die Verkehrssituation vor Ort einschätzen,
- ob sie die nächste größere Stadt gut mit dem ÖPNV erreichen,
- ob die Klimafreundlichkeit bei der Wahl ihres Verkehrsmittels eine Rolle spielt,
- ob sie im Testzeitraum ein 9-Euro-Ticket erworben haben bzw. falls nicht, warum nicht, oder
- ob die steigenden Benzinpreise sie in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Durch die Abfrage soziodemografischer Merkmale konnten die Befragungsergebnisse den einzelnen Landkreisen und kreisfreien Städten zugeordnet werden. Die Ergebnisse aus den rund 5.000 Datensätzen zeigten, dass thüringenweit in den ländlichen Räumen aus Sicht der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer nur wenige mit der allgemeinen Verkehrssituation

zufrieden sind. Vielerorts wird die ÖPNV-Anbindung bemängelt und es werden Alternativen hierzu gewünscht.

In einem mehrstufigen Dialogprozess wurden diese Ergebnisse in zwei Thüringer Regionen konkretisiert. In den beiden Fokusregionen, dem Schwarzatal im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und der Region Ebeleben/Helbedündorf im Kyffhäuserkreis, wurden unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie Expertinnen und Experten die Stellschrauben für die Verkehrswende im ländlichen Raum Thüringens diskutiert. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurde gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsunternehmen, Verbänden, sowie der örtlichen Verwaltung und Lokalpolitik nachgedacht, wie die Verbesserung des Status quo in den Regionen gestaltet werden kann. In diesem parallel laufenden Prozess zwischen April und November 2023 zeigte sich, dass beide Regionen ganz unterschiedliche Grundvoraussetzungen, Erfahrungs- und Entwicklungsstände mitbringen und trotzdem ganz ähnliche Herausforderungen, Frage- und Zielstellungen bewältigen müssen.

Während die Region Schwarzatal zwar grundsätzlich über eine gute ÖPNV-Infrastruktur verfügt und an unterschiedlichen Stellen aktiv verschiedene Mobilitätsprojekte bzw. Projekte mit Mobilitätsbezug vorangetrieben werden, fehlt es beispielsweise durch die geografische und topografische Lage der Haltestellen und einer fehlenden Vernetzung der Verkehrsmittel an deren Benutzerfreundlichkeit.

Demgegenüber stellte in Ebeleben/Helbedündorf die Bedarfsermittlung ein vorrangiges Ziel des Prozesses dar, um die Schaffung und Gestaltung eines ÖPNV-Grundangebots und des Schülerverkehrs zu erarbeiten. Festzustellen war in beiden Regionen, dass der ÖPNV im Liniennetz mit Taktfahrplanbindung für die Fläche, gerade vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung der Regionen und den jüngsten Kostensteigerungen, finanziell vor erheblichen Herausforderungen steht und in der derzeitigen Form den beruflich, familiär oder freizeitbedingten Mobilitäts-

bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger nach zeitlich und in der Strecke flexiblen Verkehrsangeboten nicht umfassend entspricht. Offensichtlich bedarf es hierfür einer Veränderung, Erweiterung oder Ergänzung der Mobilitätsangebote. Die Finanzierung, aber auch die Integration zusätzlicher, teilweise bereits vorhandener und erprobter Angebote, aber ggf. auch Veränderung öffentlicher Verkehre in ein ganzheitliches Mobilitätsangebot stellt eine wichtige Aufgabe für die Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum dar.

Beide Regionen konnten von dem Beteiligungsprozess profitieren, weil er den Austausch zwischen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Entscheidern und Gestaltern ermöglichte. So entstand für alle ein neuer Blick auf die eigene Region und die verschiedenen Anforderungen an die Mobilität vor Ort.

Die beiden Fokusregionen, gelegen sowohl im Süden als auch im Norden Thüringens, weisen durch ihre geographisch, topographisch und institutionell unterschiedlichen Rahmenbedingungen individuelle Herausforderungen zur Gestaltung der Verkehrswende auf. Sie stehen damit beispielhaft für die Singularität ländlicher Räume. In einigen Regionen stellen bei-

spielsweise die Nutzung landwirtschaftlicher Wege für den Radverkehr und der Ausbau der Radinfrastruktur eine Alternative zum Autoverkehr und einen wichtigen Schritt für die Mobilitätswende dar. Anderenorts ist dies aufgrund der topografischen Lage und extremer Wetterbedingungen im Winter ein eher weniger geeigneter und zunächst vernachlässigbarer Ansatz.

In diesen Ergebnisbericht fließen solche räumlich individuellen und lokal passfähigen Ergebnisse ein. Diese werden um weitere Erkenntnisse, Projekte und Handlungsempfehlungen aus ganz Thüringen ergänzt, so dass zusammengefasst **ein für andere Thüringer Regionen übertragbarer Handlungsleitfaden** entsteht. Dieser enthält sowohl Hinweise zur Organisation eines Beteiligungsprozesses als auch Vorschläge für nachhaltige, finanziell tragfähige Maßnahmen oder Konzepte. Dies kann auch anderen Thüringer Kommunen dazu dienen, die Maßnahmen auf die eigenen lokalen Bedürfnisse und Bedarfe zu überprüfen. Der Bericht soll es Akteuren vor Ort ermöglichen, in Zeiten knapper personeller und finanzieller Ressourcen eine Verbesserung der Verkehrssituation vor Ort ins Auge zu fassen, die nachhaltig und tragfähig sind.



2 Herausforderungen in der Gestaltung der Verkehrswende und die besonderen Rahmenbedingungen im ländlichen Raum

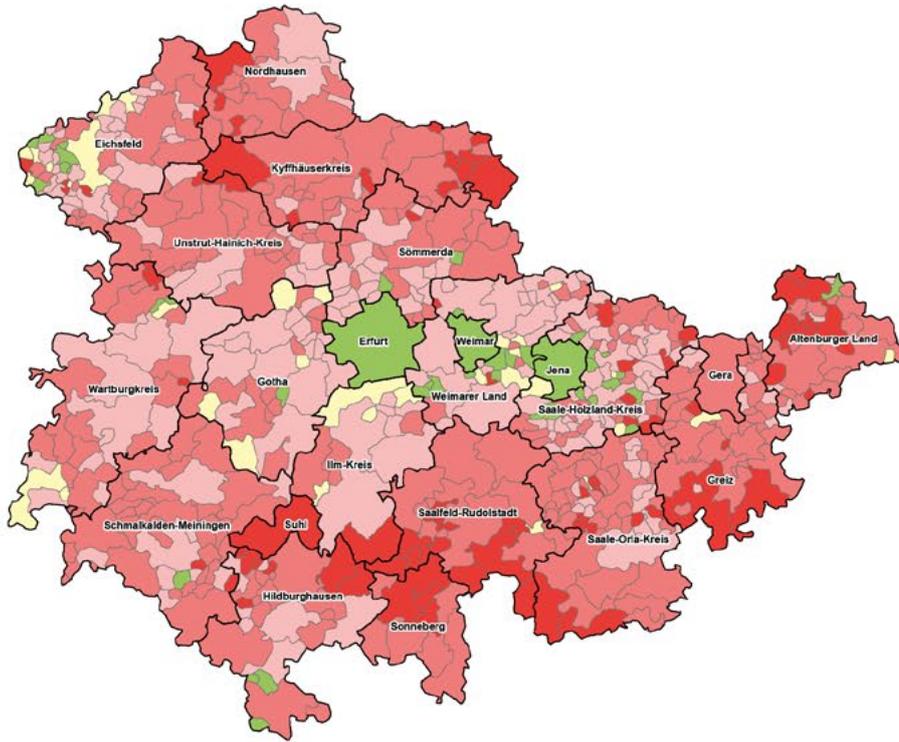
Mobilität ist ein integraler Bestandteil der Daseinsvorsorge und damit ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität der Menschen sowie ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor einer Region. Mit der Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum kann ein Beitrag für mehr Teilhabe der Bevölkerung, zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit sowie zum Klimaschutz geleistet werden.

Geografie und Bevölkerungsentwicklung

Ein wichtiges Ziel des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 ist es, ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Dabei soll die nachhaltige Daseinsvorsorge gesichert, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation unterstützt, Entwicklungspotenziale genutzt und Ressourcen nachhaltig geschützt werden. Diese Aufgaben sollen gleichermaßen in Ballungsräumen wie in ländlich geprägten Räumen erfüllt werden. Weite Teile Thüringens stehen allerdings vor der Herausforderung des demografischen Wandels, d.h. vor einer zunehmend alternden Einwohnerschaft und einem Bevölkerungsrückgang: In den vergangenen Jahrzehnten war die Mehrheit der Thüringer Gemeinden und Landkreise von einem Bevölkerungsrückgang von mindestens 15 % betroffen | vgl. Abb. 1 |.

Gemäß den Daten der Gemeindebevölkerungsvoraberechnung bis zum Jahr 2040 ist davon auszugehen, dass sich der Trend des Bevölkerungsrückgangs in Thüringen fortsetzen wird. Insbesondere in den Landkreisen Saalfeld-Rudolstadt, Greiz, im Unstrut-Hainich- und im Kyffhäuserkreis, in der kreisfreien Stadt Suhl sowie stellenweise auch in anderen Thüringer Regionen wie im mittleren Wartburgkreis oder südlichen Saale-Orla-Kreis, ist ein Bevölkerungsrückgang von über 25 % – bzw. mindestens 15 % bis zum Jahr 2040 anzunehmen | vgl. Abb. 2 |.

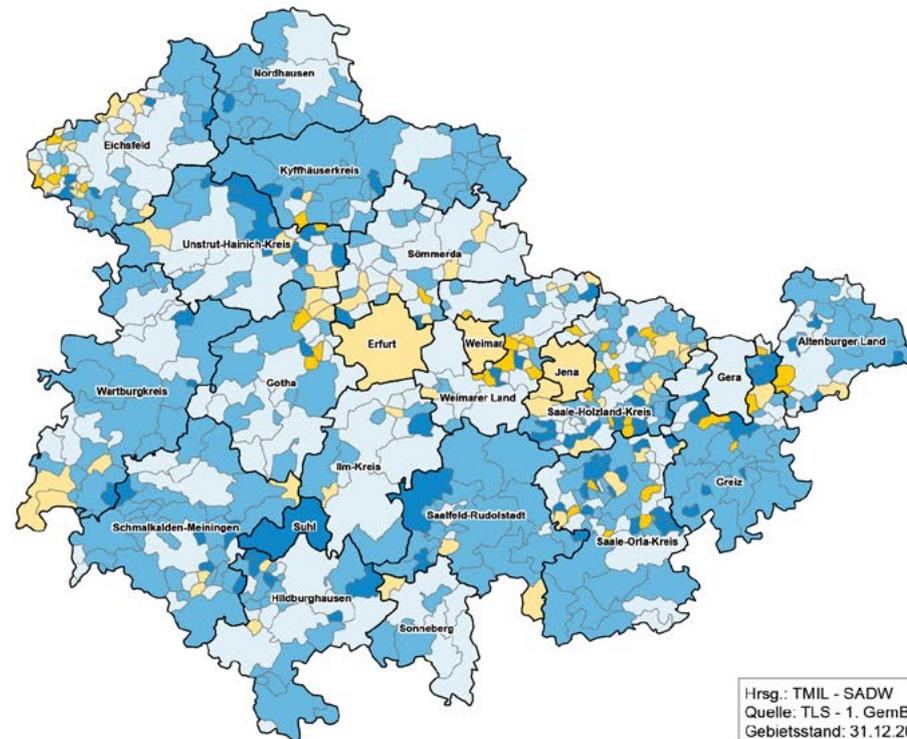
Die Kommunen in Thüringen stehen aufgrund der demografischen Entwicklung vor der Herausforderung, die Aufgaben der Daseinsvorsorge sicherzustellen, trotz knapper öffentlicher Haushalte, Sparmaßnahmen, begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen sowie einem sich durch den demografischen Wandel verstärkenden Fachkräftemangel.



**Entwicklung der Bevölkerungszahl
der Gemeinden Thüringens
2000 bis 2021**

- Rückgang um 25 % und mehr
- Rückgang um 15 % bis 25 %
- Rückgang um 5 % bis 15 %
- Rückgang um bis zu 5 %
- stabile Einwohnerzahl bzw. Anstieg

Abbildung 1:
*Entwicklung der
Bevölkerungszahl der
Gemeinden Thüringens
2000 und 2021*



**Bevölkerungsentwicklung in den
Gemeinden Thüringens von
2021 (Ist) bis 2040 (nach 1. GemBv)**

- Rückgang um 25 % und mehr
- Rückgang um 15 % bis 25 %
- Rückgang um 5 % bis 15 %
- Rückgang bzw. Zuwachs bis 5 %
- Zuwachs um 5 % und mehr

Hrsg.: TMIL - SADW
Quelle: TLS - 1. GemBv, 2.rBv
Gebietsstand: 31.12.2021

Abbildung 2:
*Bevölkerungsentwicklung in
den Gemeinden Thüringens
von 2021 (Ist) bis 2040
(nach 1. GemBv)*

Organisation des ÖPNV im ländlichen Raum

Nach dem Thüringer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Gesetz ist der ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Das Gesetz legt fest, dass Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) das Land und Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) die Landkreise bzw. kreisfreien Städte, in Ausnahmefällen auch große kreisangehörige Städte sind. Sonderregelungen bestehen in den Landkreisen Nordhausen, Wartburgkreis, Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla-Kreis. Die Kooperationsstruktur in Thüringen ist dadurch vielgestaltig: Verkehrsverbünde haben sich entlang der Thüringer Städtekette sowie im Altenburger Land etabliert,

in den Landkreisen Wartburgkreis und Greiz sind Verkehrsgemeinschaften entstanden. Die Landkreise der Planungsregion Nordthüringen besitzen einen gemeinsamen „Zweckverband Nahverkehr Nordthüringen“, die Verkehrsunternehmen der dann noch verbleibenden Landkreise und kreisfreien Städte sind (mit Ausnahme Sonnebergs) im Verein „Bus & Bahn Thüringen e. V.“ organisiert.

Diese Zuständigkeitsregelung belässt die Entscheidungs- und Finanzierungshoheit sinnvollerweise vor Ort. Sie hat jedoch den Nachteil, dass Landkreisgrenzen für den ÖPNV zu unüberwindlichen Barrieren werden können, was die nachfolgende Karte (vgl. Abb. 3) am Beispiel der Landkreisgrenze des Kreises Sömmerda mit dem Unstrut-Hainich- und dem Kyffhäuserkreis verdeutlicht:



Abbildung 3:
Analyse der Fahrplandaten am Beispiel der Landkreisgrenze des Kreises Sömmerda mit dem Unstrut-Hainich- und dem Kyffhäuserkreis

Den ÖPNV wirtschaftlich und finanziell tragfähig zu planen und umzusetzen ist den Kommunen hierbei nicht mehr oder nur unter großen Anstrengungen möglich. Denn gerade im ländlichen Raum zeigt sich, dass die geringe Bevölkerungsdichte im Zusammenspiel mit großen Flächen und weiten Wegen einer wirtschaftlichen und nachfrageorientierten Angebotsgestaltung des ÖPNV entgegensteht. Gleichzeitig stehen die Verkehrsbetriebe vor der Herausforderung des Personalmangels und suchen branchenübergreifend nach Fachkräften. Um mit den vorhandenen Ressourcen und Kapazitäten daher sinnvoll zu wirtschaften, suchen viele Verkehrsunternehmen nach Alternativen.

Mit dem vom TMIL initiierten Projekt „Mein Thüringen Takt“ werden die Landkreise dabei unterstützt, ihre Strukturen auszubauen und zu verbessern. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf der Landkreisgrenzen übergreifenden Mobilität, der verbesserten Ausschöpfung vorhandener Ressourcen, dem Zusammenwirken von ÖPNV und SPNV und der verstärkten Nutzerfreundlichkeit.

Durch die landes- und bundespolitischen Veränderungen rund um das 49-Euro-Ticket ergeben sich jedoch auch Chancen in der Neugestaltung der Finanzierung des ÖPNV, wobei durch das übergeordnete Ticket auch neue Möglichkeiten gegeben sind, vorhandene Institutionalisierungen zu überwinden und über Verbund- und Landkreisgrenzen hinweg enger zusammenzuarbeiten.

Hoher Anteil an motorisiertem Individualverkehr

Das zur Verfügung stehende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine Grundvoraussetzung für die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Aus den Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket wurde deutlich, dass die Menschen bei Bestehen eines guten Angebots auf den ÖPNV umsteigen.

Die Realität zeigt uns jedoch, dass Mobilität im ländlichen Raum Thüringens im Jahr 2023 trotz der Herausforderungen des Klimawandels und den Energiepreissteigerungen immer noch maßgeblich vom Auto dominiert

wird: In Thüringen beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) insgesamt 60 %, wobei insbesondere in Nordthüringen (Eichsfeld, Nordhausen, Unstrut-Hainich-Kreis und Kyffhäuserkreis) und Südthüringen (Wartburgkreis, Eisenach, Schmalkalden-Meiningen, Hildburghausen, Sonneberg) noch häufiger auf das Auto zurückgegriffen wird | vgl. Abb. 4 |.¹ Konkret bedeutet dies, dass die Thüringerinnen und Thüringer sechs von zehn Wegen als Fahrer oder Beifahrer mit dem Auto zurücklegen. Lediglich 8 % der Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt.

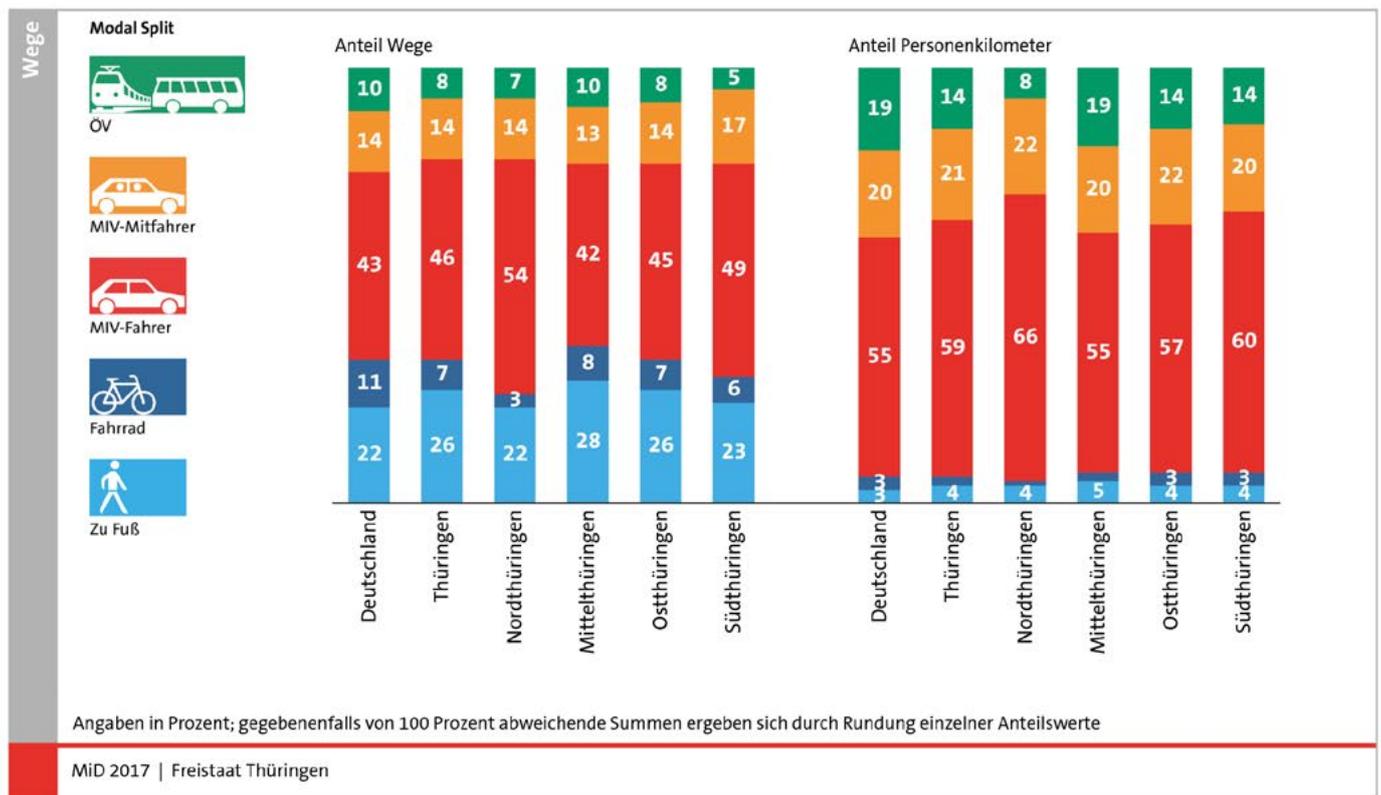


Abbildung 4:
Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich²

¹ Dies zeigt der Blick auf den Modal Split, also die Verkehrsmittelnutzung je zurückgelegter Wege, auf Basis der Befragungsdaten der deutschlandweiten Mobilitätsbefragungen des ifas Instituts von 2017.

² Quelle: ifas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Mobilität in Deutschland, Regionalbericht für den Freistaat Thüringen 2017, Seite 29.

Die Dominanz des Autos bedeutet hierbei vor allem, dass die Mobilitätsgerechtigkeit von den eigenen, soziodemografischen Rahmenbedingungen, wie dem Alter, Gesundheitsstand oder dem Einkommen abhängt. Kurz gesagt: Wer nicht Auto fahren kann oder will, hat im ländlichen Raum Thüringens vielerorts kaum eine Alternative und ist davon bedroht, in seiner sozialen Teilhabe eingeschränkt zu sein. Wo Alternativangebote fehlen, müssen Bürgerinnen und Bürger – um ihre Grundbedürfnisse zu erfüllen und ihre soziale Teilhabe zu ermöglichen – auf soziale Netzwerke, ehrenamtliche Strukturen und private Dienste zurückgreifen.³

Darüber hinaus ist zur Umsetzung der Klimaschutzziele eine Verkehrswende hin zu klimafreundlichen, nachhaltigen Alternativen zum Individualverkehr mit Verbrennungsmotor unabwendbar notwendig. Die Klimakrise erfordert konsequentes Handeln. Der Verkehrssektor stellt mit einem Anteil von etwa 20 Prozent einen großen Verursacher der CO₂-Emissionen dar.⁴ Für die klimafreundliche Mobilitätswende muss deshalb der Endenergieverbrauch ohne Einschränkung der Mobilität reduziert werden. Zudem muss der verbleibende Energiebedarf mit klimafreundlichen Antriebsenergien gedeckt werden.

Finanzierung zivilgesellschaftlicher und privatwirtschaftlicher Verkehrsangebote und -dienstleistungen

Für Mobilitätsleistungen auf Basis zivilgesellschaftlichen bzw. ehrenamtlichen Engagements oder privatwirtschaftlicher Projekte werden häufig Projekt- oder Anschubfinanzierungen aus öffentlichen Geldern genutzt. Aus den praktischen Erfahrungen mit solchen Projekten weiß man mittlerweile, dass sich nach Ende des Bewilligungszeitraums der Förderung bzw. der finanziellen Unterstützung die Frage nach der Anschlussfinanzierung stellt. Oftmals sind Testphasen oder Projektzeiträume zu kurz, um einen positiven Effekt auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu erreichen. Angebote benötigen Zeit, um den notwendigen Bekanntheitsgrad zu erlangen, müssen ausprobiert und

mit einem positiven Erlebnis verbunden werden. Sie benötigen damit Stabilität und Verlässlichkeit, um erfolgreich zu sein. Unabhängig vom Erfolg der Projekte während einer Test- und Pilotierungsphase oder selbst nach mehrjährigen Umsetzungszeiträumen werden diese vielerorts eingestellt, da der Projektträger nicht weiter finanziert werden kann. In diesem Zusammenhang sind insbesondere gescheiterte On-Demand-Verkehre zu nennen, die aufgrund ihrer Kostenintensität, ihres geringen Besetzungsgrades, mangelnder Bündelungseffekte und Akzeptanzproblemen nicht weiterverfolgt worden sind.

Fazit

Um den Herausforderungen in der Gestaltung moderner, zukunftsfähiger Mobilität zu begegnen, muss die vorhandene Linien- und Infrastruktur gestärkt und an die veränderten Rahmenbedingungen und Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden. Die vorhandenen Ressourcen müssen effizient genutzt werden.

Um ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Mobilitätsangebot in der Fläche und auch für die letzte Meile zu entwickeln, bedarf es einer ganzheitlichen Betrachtung der Rahmenbedingungen und Situation. Konkret bedeutet dies: Der Entwurf bedürfnisorientierter Angebote, das heißt am Nutzer und dessen Bedürfnissen angepasste Planungen und Umsetzungen, ist unerlässlich, um die Verkehrswende im ländlichen Raum zukunftssicher zu gestalten.

³ Sander, Hendrik (2022): Mobilitätswende in ländlichen Räumen – Das Beispiel Thüringen.

14 ⁴ Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr>.

3 Das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“

Wie können jedoch diese bedürfnisorientierten Angebote in den ländlichen Regionen Thüringens geplant und umgesetzt werden? Welcher Stellschrauben und Erfolgsfaktoren bedarf es? Um diese Fragen zu beantworten und gemeinsam einen Weg mit den Kommunen zu entwickeln, hat das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft im Sommer 2022 das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“ ins Leben gerufen.

Zielstellung

Das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“ verfolgt die Zielsetzung, durch die Bündelung von Erkenntnissen, intensiven Austausch und Vernetzung, die Herausforderungen und Stellschrauben für Mobilität im ländlichen Raum zu identifizieren. Darüber hinaus sollen Handlungsoptionen aufgezeigt werden, mit denen lokale Akteure ganzheitliche und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte gestalten können. Ganzheitlich bedeutet in diesem Sinne verkehrsmittelübergreifend, angebotsergänzend, vernetzt und flächendeckend.

Zukunftsfähig wird als nachhaltig und tragfähig, klimafreundlich und bezahlbar begriffen. Zwei Annahmen wurden diesem Prozess zugrunde gelegt: Ganzheitliche und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte können gerade im ländlichen Raum nicht unabhängig von den Bedingungen, konkreten Bedürfnissen und Akteurskonstellationen vor Ort entwickelt werden. Und gerade deshalb können sie ohne unmittelbare Beteiligung der lokalen Akteure und Bevölkerung nicht entstehen.



Ausgehend hiervon wurde durch eine Projektgruppe des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft ein partizipativer Prozess initiiert, der in enger Abstimmung mit den beteiligten Regionen umgesetzt wurde. Darüber hinaus konnten auch Akteure anderer Ressorts und landesweit tätige Experten für die Zusammenarbeit bzw. für den Austausch gewonnen werden | vgl. Abb.5 |.

Insbesondere aber wurde im Rahmen des „bottom-up“-Ansatzes die Öffentlichkeit einbezogen. In Form von Befragungen und Beteiligungsangeboten wurden die Bürgerinnen und Bürger zur Bedarfs- und Bedürfnisanalyse in den Prozess der Ergebnisentwicklung eingebunden. Dieser Prozess wurde in zwei Fokusregionen Thüringens intensiviert. Dort fand eine enge Zusammenarbeit in der Planung und Umsetzung des

Projektes mit regionalen Ansprechpartnerinnen und -partnern statt. Regionale und überregionale Experten und Stakeholder wurden in den Prozess eng einbezogen, um einen wechselseitigen Austausch über vorhandenes Wissen und Projekte zu ermöglichen sowie im laufenden Prozess eine Bewertung und Einschätzung der Ergebnisse und Erkenntnisse zu erhalten. Die beteiligten Stakeholder kamen aus Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen, Verwaltung und Politik sowie universitären und außeruniversitären Forschungseinrichtungen. Mit den im Prozess involvierten Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurde aktiv über die Herausforderungen und Möglichkeiten zur Gestaltung von zukunftsfähiger Mobilität in ländlichen Räumen diskutiert, so dass mit Ende des Projektes der vorliegende Handlungsleitfaden und Ergebnisbericht erstellt werden konnte.

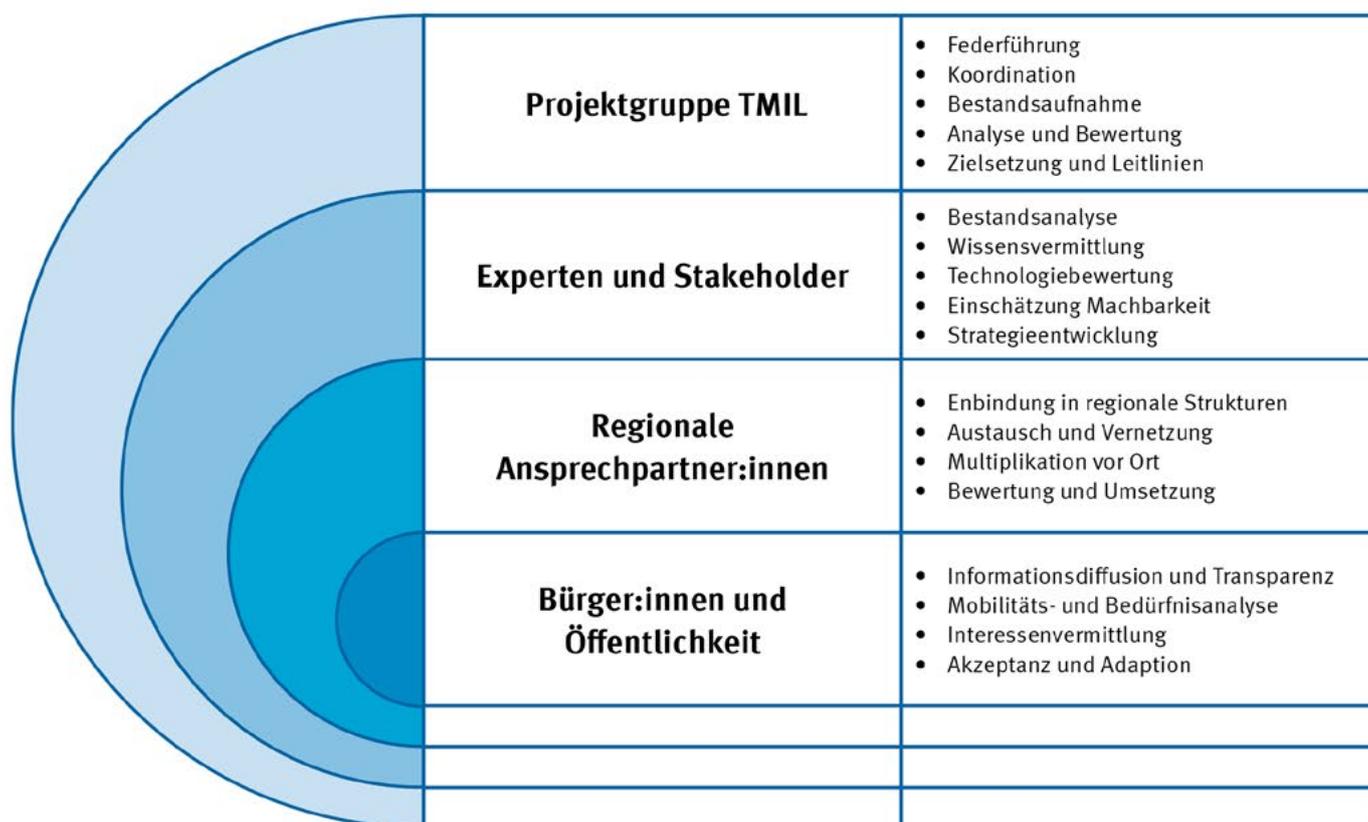


Abbildung. 5:
Akteure und ihre Rolle im partizipativen Prozess

Projekttablauf

Der Ablauf des Projektes wurde in zwei Phasen konzipiert | vgl. Abb. 6 |.

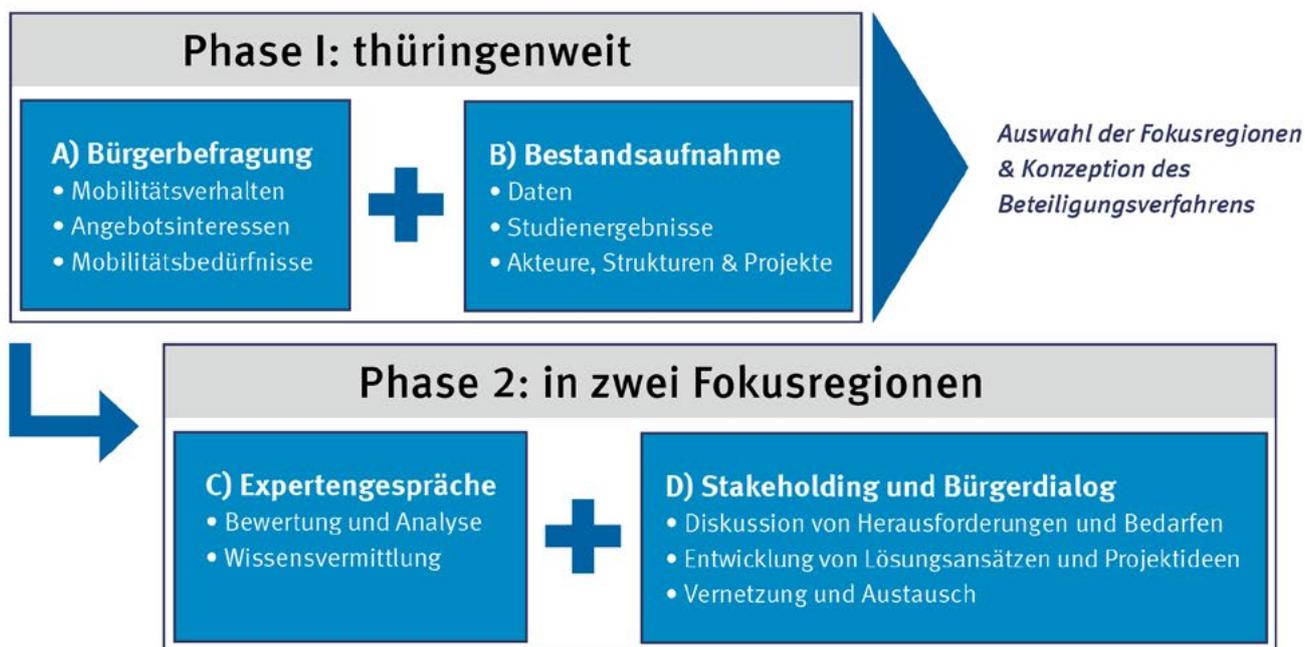


Abbildung. 6:
Projektschema und Konzeption der zwei Phasen

Landesweite Bestandsaufnahme und Bürgerumfrage

Zu Beginn der ersten Phase und über den gesamten Projekttablauf hinweg wurde durch die Projektgruppe eine umfangreiche Bestandsanalyse zu bereits vorhandenen Projekten, Initiativen und Netzwerken unternommen. Diese Recherche umfasste u.a. bereits vorhandene interne und externe Daten, eine Übersicht laufender und vergangener Projekte, Best Practices und Modellvorhaben in Thüringen und deutschlandweit sowie verschriftlichte Handlungsempfehlungen.

Darüber hinaus war ein wesentlicher Baustein der ersten Phase auch die Konzeption und Durchführung einer thüringenweiten, anonymen Bürgerumfrage. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden in einer etwa 10–15 Minuten dauernden Umfrage in einem Sechs-Wochen-Zeitraum im Herbst 2022 (17.10.–30.11.2022) zu ihren Mobilitätsgewohnheiten und Einstellungen befragt.

Diese Umfrage wurde auf verschiedenen Kanälen und in mehreren Netzwerken (bspw. der Verkehrsunternehmen) gestreut sowie medial durch die lokale und überregionale Presse begleitet. Um weniger internetaffine und digitale Zielgruppen zu erreichen, wurde die Umfrage auch durch analoge Angebote ergänzt: Ein Tourbus war in verschiedenen Städten unterwegs und gab Gelegenheit, den Fragebogen per Stift und Papier auszufüllen. Der Fragebogen wurde zudem in zwei Landkreisen in den Amts- bzw. Gemeindeblättern abgedruckt und konnte postalisch zurückgesandt werden.

Nach Abschluss der Umfrage wurden die Ergebnisse gesichtet und ausgewertet (vgl. nachfolgendes Kapitel). Insgesamt zeigte sich, dass es ein großes Interesse der Öffentlichkeit an dem Thema gibt und sich viele Thüringerinnen und Thüringer, vor allem auch durch die aktuellen gesellschaftlichen Diskussionen um das 9-Euro-Ticket und steigende Benzinpreise und Lebens-

unterhaltskosten, in den letzten Monaten vermehrt über die eigene Mobilität nachgedacht haben und die aktuellen Entwicklungen sorgenvoll beobachten. Im Ergebnis wurde festgelegt, den angestoßenen Dialog mit

der Öffentlichkeit gezielt und intensiviert fortzuführen: In zwei bis drei Thüringer Fokusregionen sollte im kommenden Jahr 2023 ein Dialogprozess zur Gestaltung von Mobilität im ländlichen Raum durchgeführt werden.



Abbildung 7:
Sharepic zur Bürgerumfrage – gesteuert über die Social-Media-Kanäle des TMIL (Facebook und Instagram)

Mobilität vor Ort: Blick in Fokusregionen

Die Auswahl der Fokusregionen wurde in einem mehrstufigen Prozess getroffen. Auf Basis der Analysen zu Reisezeitverhältnissen und der Erreichbarkeit zentraler Orte wurden mögliche Gebiete mit erhöhtem Handlungsbedarf identifiziert. Hierbei wurden auch mögliche Synergieeffekte aus anderen, angrenzenden Projekten und Bestrebungen berücksichtigt. Auf Basis dieser Überlegungen sowie den Rückmeldungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Umfrage wurden einzelne Landkreise gezielt durch das TMIL angesprochen. Im Ergebnis konnte das Schwarzatal im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt als erste Fokusregion gewonnen werden. Um dies um weitere Fokusregionen zu ergänzen, wurde im Februar 2023 ein Wettbewerbsaufruf an alle Thüringer Landkreise versandt. Aus den eingegangenen Interessenbekundungen wurde unter dem Ziel, möglichst heterogene ländliche Räume abzubilden, der Kyffhäuserkreis mit der Region Ebeleben

und Helbedündorf als zweite Fokusregion ausgewählt. Somit stellte die Bereitschaft der lokalen Akteure vor Ort einen hohen Indikator zur Auswahl der finalen Fokusregionen.

In dem mehrstufigen Dialogprozess fanden in den beiden Fokusregionen zwei Veranstaltungen vor Ort statt, um mit der Öffentlichkeit und den betroffenen Akteuren und Stakeholdern die konkreten Herausforderungen und Bedarfe, aber auch mögliche Lösungen und Maßnahmen zu entwickeln. Hierzu wurden zunächst im April 2023 Bürgerforen in den Regionen durchgeführt, zu welchen öffentlich eingeladen wurden. Durch das TMIL und die jeweiligen Landratsämter wurden diese Veranstaltungen aktiv beworben, u.a. auch über Social-Media-Kanäle, um gezielt jüngere Menschen anzusprechen.



Abbildung 8:

Share Pic zur Bekanntmachung der Bürgerforen über die Social-Media-Kanäle des TMIL (Facebook, Instagram)

Darüber hinaus wurden die Termine in beiden Regionen durch die lokale Presse angekündigt und teilweise begleitet. Kinder und Jugendliche wurden gezielt zu den Veranstaltungen eingeladen; bspw. wurde im Schwarzatal über Informationen der Schulen auf die Veranstaltung hingewiesen. Auch wurde über den Dachverband der Kinder- und Jugendbeteiligung für eine Beteiligung geworden und gezielt lokal-organisierte Gruppen und Verbände angesprochen. Im Ergebnis konnten so die Interessen der jungen Menschen in den Prozess aufgenommen werden. Im Schwarzatal nahmen durch die Zusammenarbeit mit der Koordinierungsstelle Partnerschaft für Demokratie engagierte junge Menschen am Prozess teil. In der Region Ebeleben/Helbedündorf wurden die Interessen und Bedürfnisse der jungen Menschen durch Auszubildende des Landkreises repräsentiert. Insgesamt nahmen an den Veranstaltungen in beiden Regionen um die 40–60 Personen teil.

Nach einem Impuls-Teil, welcher einleitende Informationen zum Thema Mobilität und zur Zielstellung der Veranstaltung vermittelte, diskutierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an vier Tischen. Diese Tische wurden durch gemischte Moderatorenteams geleitet. Nach jeweils ca. 20 Minuten wechselten die Diskutanten an den nächsten Tisch, so dass jedes der Themen durch jede Teilnehmerin und jeden Teilnehmer behandelt wurde. An folgenden vier Thementischen wurde diskutiert:

- ▶ Bus & Bahn,
- ▶ Radverkehr und alternative Mobilitätsformen,
- ▶ Klimafreundliche Mobilität,
- ▶ Mobilität und Daseinsvorsorge.

Anschließend wurden die Ergebnisse allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern durch die Moderatorenteams vorgestellt.

In einem zweiten Schritt wurden im Juli 2023 die aus den Bürgerforen gewonnenen Erkenntnisse über die Herausforderungen und Bedarfe an Mobilität vor Ort vorgestellt und in Form von Runden Tischen erörtert. Bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern handelte es sich um Vertreterinnen und Vertreter der regionalen Verkehrsunternehmen und -verbände, regionale Vereine, Lokal- und Kommunalpolitik, der Kommunalverwaltung und der Landesverwaltung, sowie aus den vorab angemeldeten interessierten Bürgerinnen und Bürgern und jungen Menschen. Die Moderation der Tische erfolgte vorrangig durch externe Personen, bspw. aus dem Bereich Wissenschaft und Forschung durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Thüringer Hochschulen, aber auch durch Unterstützung des das Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität (KoLMo) im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und die Servicestelle Mitbestimmung im Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport. An drei Tischen wurde in einem Zeitfenster von ca. 1,5 Stunden angeregt diskutiert:

- ▶ **Fahrplangebundene Mobilität** – zukunftsfähiger, intermodal vernetzter und digitaler ÖPNV im ländlichen Raum,
- ▶ **Mobilität neu denken** – Mobilitätsdienstleistungen und Verkehrsangebote zur Sicherung der Daseinsvorsorge,
- ▶ **Klimafreundliche Mobilität** – mehr Akzeptanz für nachhaltige Mobilitätslösungen und E-Mobilität.

In diesem Format fand kein Wechsel der Tische statt. So bestand die Möglichkeit, ein Thema umfassend zu erörtern. In einer Abschlussrunde wurden die Ergebnisse allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern vorgestellt und kurz diskutiert.

Die in den Runden Tischen erarbeiteten Ergebnisse wurden nachfolgend zusammengefasst und aufbereitet. Diese wurden wiederum im Oktober 2023 in zwei Expertengesprächen im TMIL diskutiert. In zwei Gesprächsrunden wurde mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern sowie mit Vertretern der Verkehrsverbände und -verbände die vorgeschlagenen Lösungsansätze und Maßnahmen analysiert und bewertet. Die Stellungnahmen und Anregungen wurden anschließend aufgenommen und flossen in die Aufbereitung der Ergebnisse ein. Somit wurden die hier vorliegenden Ergebnisse in mehreren Stufen mit der Öffentlichkeit diskutiert, überprüft und gemeinsam erarbeitet.



4 Ergebnisse der Bürgerumfrage

Die Bürgerbefragung wurde am 17.10.2022 auf der Homepage des TMIL online gestellt und über diverse Kanäle gestreut und beworben sowie um analoge Angebote wie einen Tourbus ergänzt.

Insgesamt lief die Umfrage sieben Wochen und wurde im Zeitraum von fünf Wochen durch den Tourbus ergänzt. Sie verzeichnete im Zeitraum von 17.10.2022 bis 30.11.2022 gesamt 4.808 Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Vor allem innerhalb der ersten Woche gab es eine rege Beteiligung, welche darauf zurückzuführen ist, dass der Link von einer Vielzahl von Akteuren und Netzwerken gestreut wurde.

| **Abbildung 9** | zeigt, dass regional verteilt Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus allen 17 Landkreisen Thüringens sowie allen kreisfreien Städten teilgenommen haben. Insgesamt verteilen sich diese zu 86,2 % auf die Landkreise (4.142 Datensätze) und zu 12,5 % auf die kreisfreien Städte (601 Datensätze). 1,3 % der Datensätze konnten keinem Ort bzw. Landkreis innerhalb Thüringens zugeordnet werden. Diese Teilnehmerinnen und Teilnehmer machten entweder keine Ortsangabe beim Ausfüllen des Fragebogens oder sind in Orten außerhalb Thüringens, d.h. überwiegend in den angrenzenden Bundesländern, wohnhaft. Die unten aufgeführte Grafik zeigt die Häufigkeitsverteilung innerhalb der Thüringer Landkreise und kreisfreien Städte.

Beteiligung innerhalb der Landkreise und Kreisfreien Städte

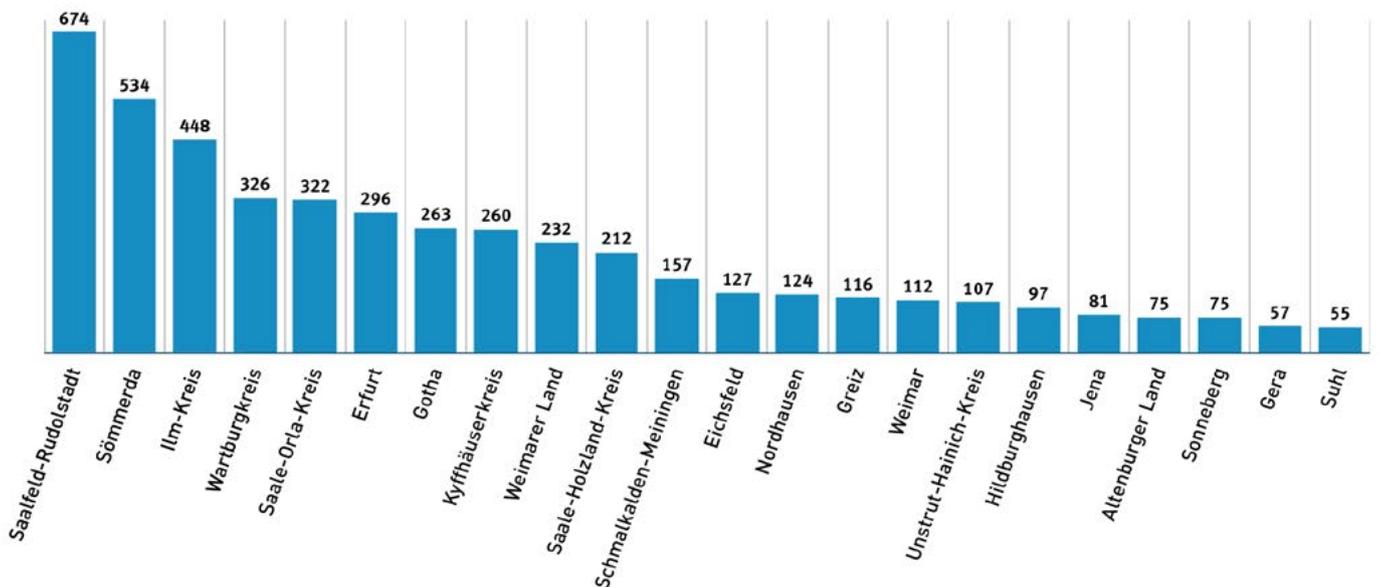
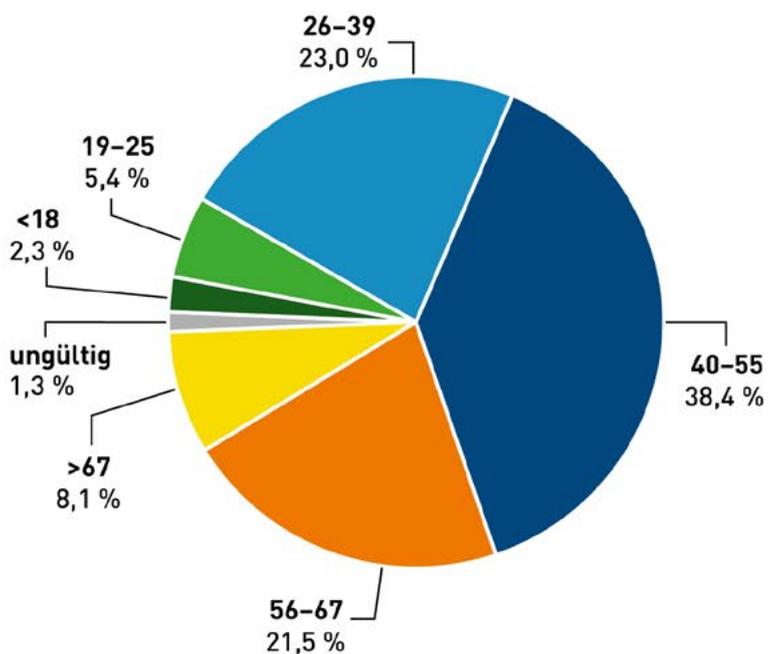


Abbildung 9:
Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Bürgerumfrage pro Landkreis

Etwa zwei Drittel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren zwischen 26 und 55 Jahren alt | vgl. Abb. 10 |. Insgesamt verteilten sich 82,9 % der Datensätze innerhalb des Altersschnittes von 26 bis 67 Jahren. Das jüngste angegebene Alter eines/r Teilnehmers/in lag

bei 9 Jahren. Das höchste angegebene Alter lag mit einem Geburtsjahr von 1919 bei 103 Jahren. Innerhalb der Befragten war die Aufteilung der Geschlechter relativ gleichmäßig verteilt, wobei etwas mehr Frauen als Männer an der Umfrage teilgenommen haben.

Alter der Teilnehmer:innen nach Altersgruppen



Geschlecht der Teilnehmer:innen

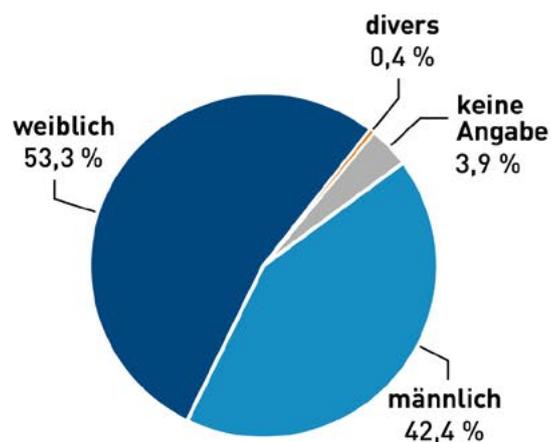


Abbildung 10:

Altersverteilung und Geschlecht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Bürgerumfrage

Im ländlichen Raum ist das wichtigste Verkehrsmittel das eigene Auto, welches den Individualverkehr dort ohne Konkurrenz dominiert. Das zeigen auch die Umfrageergebnisse der Befragung | vgl. Abb. 11 |: 66,1 % der Befragten gaben an, täglich ihr eigenes Auto zu nutzen. Weitere 23,3 % nutzten dieses zumindest regelmäßig, so dass insgesamt knapp 90 % der Befragten angaben, das Auto mehrmals die Woche zu nutzen.

Häufigkeit der Auto-Nutzung im ländlichen Raum (ohne Erfurt, Weimar, Jena)

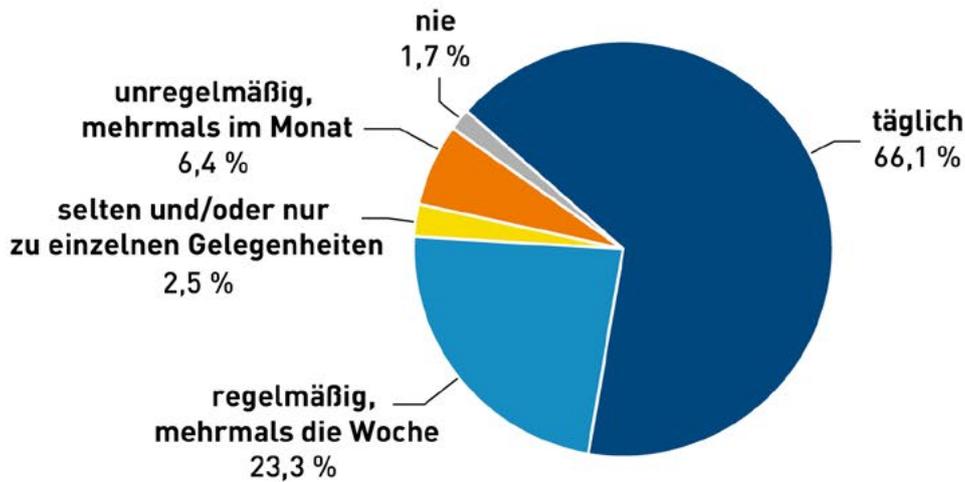


Abbildung 11:
Häufigkeit der Auto-Nutzung
im ländlichen Raum

Dieses Auto fährt in den aller meisten Fällen mit Kraftstoff und einem herkömmlichen Verbrennungsmotor. Weniger als 5 % der Befragten – insgesamt 198 Personen – gaben an, ein Elektroauto zu besitzen. Unter Berücksichtigung der Angaben zum Haushaltsnettoeinkommen | vgl. Abb. 12 |, insofern dies von den Befragten angegeben wurde, wird ferner deutlich, dass dies nicht nur eine Frage der Einstellung, sondern auch des Geldbeutels ist: Unter den 5 % der Elektro-

auto-Besitzer verfügen 70 % über ein Haushaltsnettoeinkommen über 3.001 €. Lediglich 7,5 % haben ein Haushaltsnettoeinkommen von 1.001 bis 2.000 €, was insgesamt 13 Befragten an der Umfrage in ganz Thüringen (ausgenommen der Städte Erfurt, Weimar und Jena) entspricht. Diese Zahl war damit so gering, dass sie für die einzelnen Landkreise nicht ausgewertet werden konnte.

Elektro-Auto-Besitzer nach Einkommensgruppen im ländlichen Raum

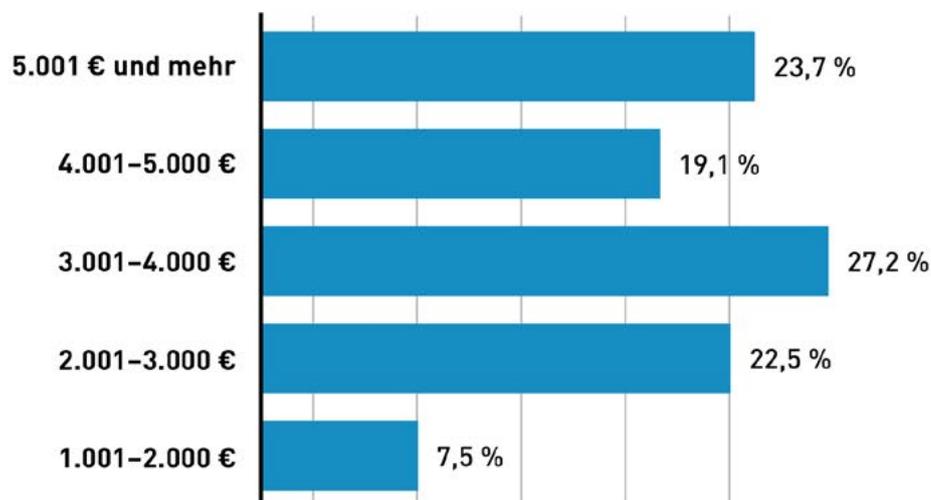


Abbildung 12:
Elektro-Auto-Besitzer nach
Einkommensgruppen

Unabhängig der zu Verfügung stehenden Verkehrsmittel gab lediglich etwa die Hälfte der Befragten (49,7 %) an, überall dorthin gut hinzukommen, wo diese hinmöchten | vgl. Abb. 13 |. Die andere Hälfte der Befragten (47,8 %) fühlte sich in ihrer Alltagsmobilität beeinträchtigt.

Betrachtet man diese Verteilung differenziert für die jeweiligen Altersgruppen | vgl. Abb. 14 |, zeigt sich, dass vor allem junge und alte Menschen sich in ihrer

Alltagsmobilität eingeschränkter fühlen als Personen zwischen 19 und 55 Jahren. Somit vermerkten vor allem junge Menschen ohne Führerschein oder ältere Personen, welche nicht mehr Auto fahren können oder wollen, dass sie ihre Alltagsmobilität nicht gut bewerkstelligen können. Nur 47,7 % der unter 18-Jährigen, wie auch 44,5 % der 55–67-Jährigen und 48,3 % der über 67-Jährigen gaben an, ihre Ziele gut erreichen zu können.

Beurteilung der Alltagsmobilität im ländlichen Raum (ohne Erfurt, Weimar, Jena)

„Kommen Sie gut überall dorthin, wo Sie hinmöchten?
(z.B. Schule, Arbeit, Ärzte, Einkaufen, Behörden, Sportverein usw.)?“

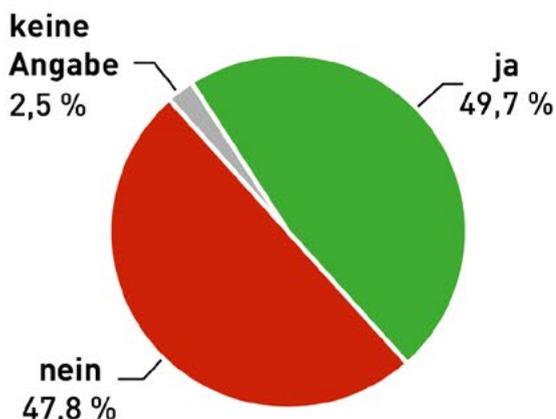


Abbildung 13:
Beurteilung der Alltagsmobilität

... unter Berücksichtigung der Altersgruppen.

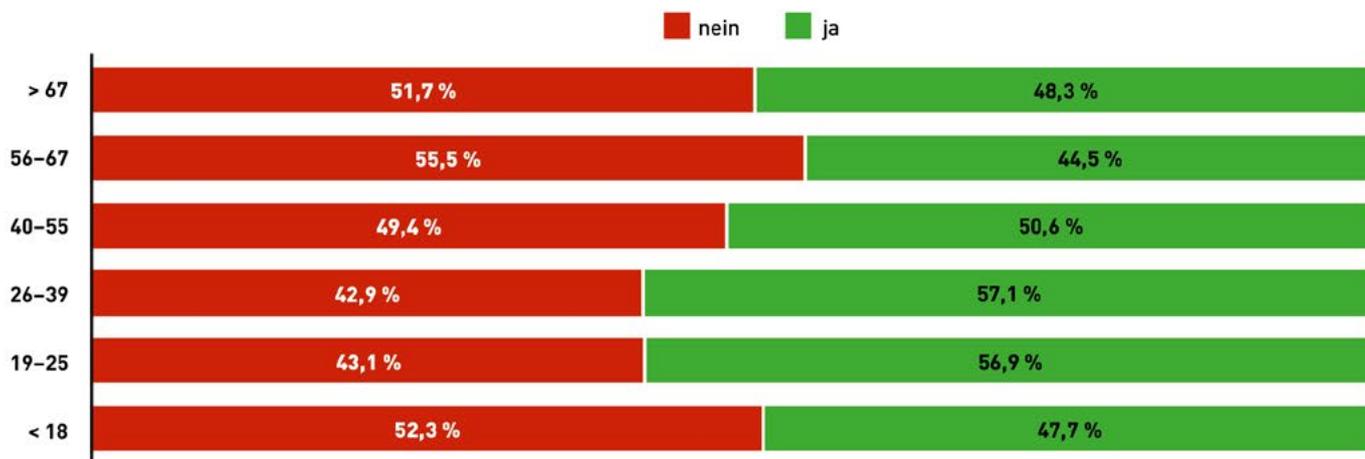


Abbildung 14:
Beurteilung der Alltagsmobilität unter Berücksichtigung der Altersgruppen

Unter Differenzierung der Alltagsmobilität auf den ÖPNV zeigt sich, dass die Erreichbarkeit dessen im ländlichen Raum durch die Befragten als sehr schlecht empfunden wird | vgl. Abb. 15 |: Dreiviertel der Befragten außerhalb der Städte Erfurt, Weimar und Jena gaben an, bei Bedarf nicht schnell und einfach mit Bus und Bahn in die nächstgrößere Stadt zu kommen.

Erreichbarkeit mit ÖPNV im ländlichen Raum (ohne Erfurt, Weimar, Jena)

„Kommen Sie bei Bedarf schnell und einfach mit Bus und Bahn in die nächstgrößte Stadt?“

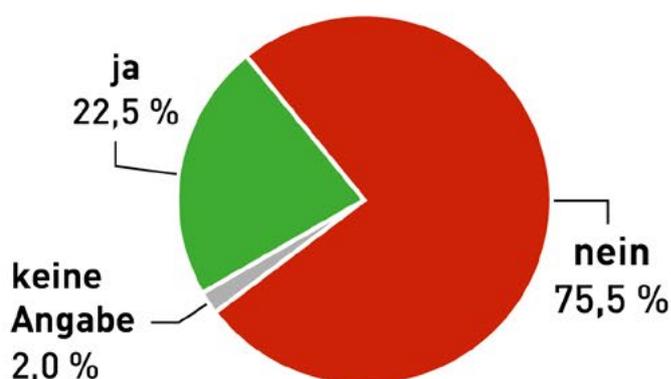


Abbildung 15:
Erreichbarkeit mit ÖPNV

Insgesamt zeigt die Auswertung der Datensätze, dass nur etwa ein Viertel der Thüringerinnen und Thüringer mit der Verkehrssituation am Wohnort zufrieden ist. Hierbei wurde verkehrsmittelübergreifend gefragt, d.h. die Befragten antworteten unter der Gesamtheit der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel. Hier zeigt sich ein

gravierendes Stadt-Land-Gefälle: In den Städten Erfurt, Weimar und Jena sind mit insgesamt 59,9 % deutlich über die Hälfte der Befragten mit der Situation überwiegend oder sehr zufrieden. In den übrigen Landesteilen sind hingegen 72,1 % der Befragten mit der Situation eher nicht oder gar nicht zufrieden.

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

„Wie zufrieden sind Sie mit der gesamten Verkehrssituation an Ihrem Wohnort/ in Ihrer Umgebung?“

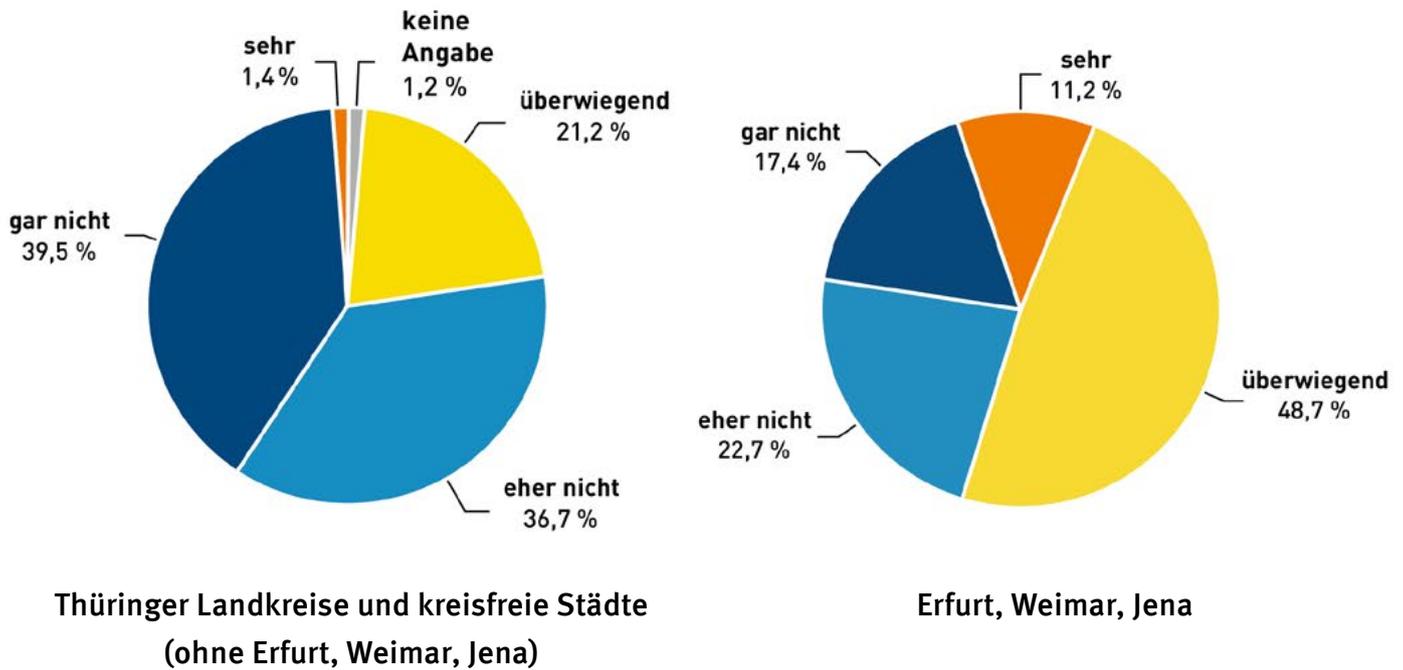


Abbildung 16:

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im ländlichen Raum und in den Städten Erfurt, Weimar und Jena im Vergleich

Wird die Auswertung für die einzelnen Landkreise gefiltert durchgeführt, so zeigt sich, dass diese Verteilung in den meisten der Thüringer Landkreise und kreisfreien Städte ähnlich ist. Herausstechend zu erwähnen ist die hohe Unzufriedenheit der Befragten aus den Landkreisen Kyffhäuser, Saalfeld-Rudolstadt und Sonneberg: Im Kyffhäuserkreis antworteten insgesamt 50,0 % mit „gar nicht“ und 35,0 % mit „eher nicht“, so dass insgesamt 85,0 % der Befragten aus diesem Landkreis mit der Verkehrssituation an ihrem Wohnort unzufrieden sind. In den Landkreisen Saalfeld-Rudolstadt und Sonneberg gaben insgesamt 79,0 % und 84,0 % der Befragten an, mit der Situation unzufrieden zu sein.

Insofern die Befragten angaben, nicht vollständig mit der Situation zufrieden zu sein, wurden sie gefragt,

was die Situation aus ihrer Sicht am meisten verbessern würde. Hierbei war lediglich eine Antwortoption möglich. Im Ergebnis zeigt sich | vgl. Abb. 17 |, dass mit 49,7 % insbesondere eine bessere Anbindung mit Bus und Bahn zu einer wesentlichen Verbesserung der Situation beitragen würde. Ebenfalls häufig genannt wurde der Wunsch nach besseren Radwegen (16,1 %), der Möglichkeit von Bestell- bzw. Bedarfsfahrten (8,8 %), einer besseren Straßeninfrastruktur (8,2 %) und mehr Intermodalität der Verkehrsmittel durch ein gemeinsames Ticket (7,5 %).

Ein interessanter Faktor ist hierbei, inwiefern sich die Verteilung verändert, wenn bei der Auswertung berücksichtigt wird, ob die Befragten angaben, grundsätzlich über eine gute Anbindung an den ÖPNV zu verfügen:



Mögliches Verbesserungspotenzial der Verkehrssituation (ohne Erfurt, Weimar, Jena)

„Was würde die Verkehrssituation aus Ihrer Sicht am meisten verbessern?“

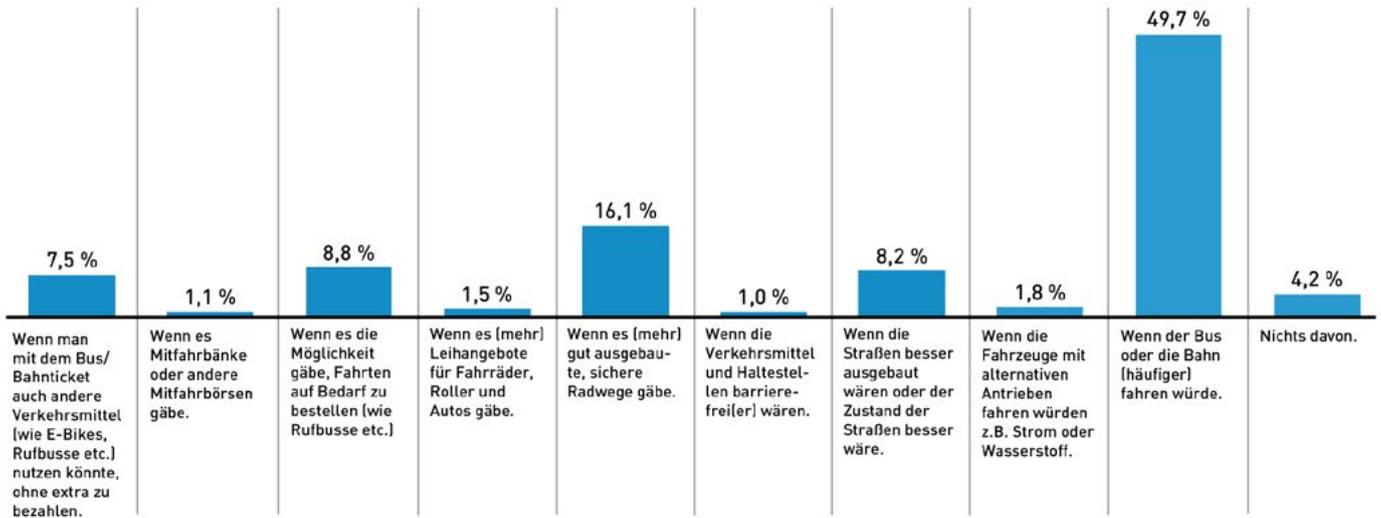


Abbildung 17: Mögliches Verbesserungspotenzial der Verkehrssituation

In einer weiteren Teilfrage der Umfrage wurde nachgefragt, ob die Befragten bei Bedarf schnell und einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die nächstgrößere Stadt kämen (ja/nein/keine Angabe). Insofern sie diese die Frage bejahten, verschieben sich die Präferenzen deutlich. | **Abbildung 18** | zeigt diese Verschie-

bung mit 24,3 % hin zu einem größeren Bedarf an gut ausgebauten und sicheren Radwegen. Zudem zeigt sich mit 11,6 % der Wunsch zu mehr Intermodalität, so dass mit einem ÖPNV-Ticket auch andere Verkehrsmittel genutzt werden können sollten.

... mit Angabe, bei Bedarf schnell und einfach mit Bus und Bahn in die nächstgrößere Stadt zu kommen:

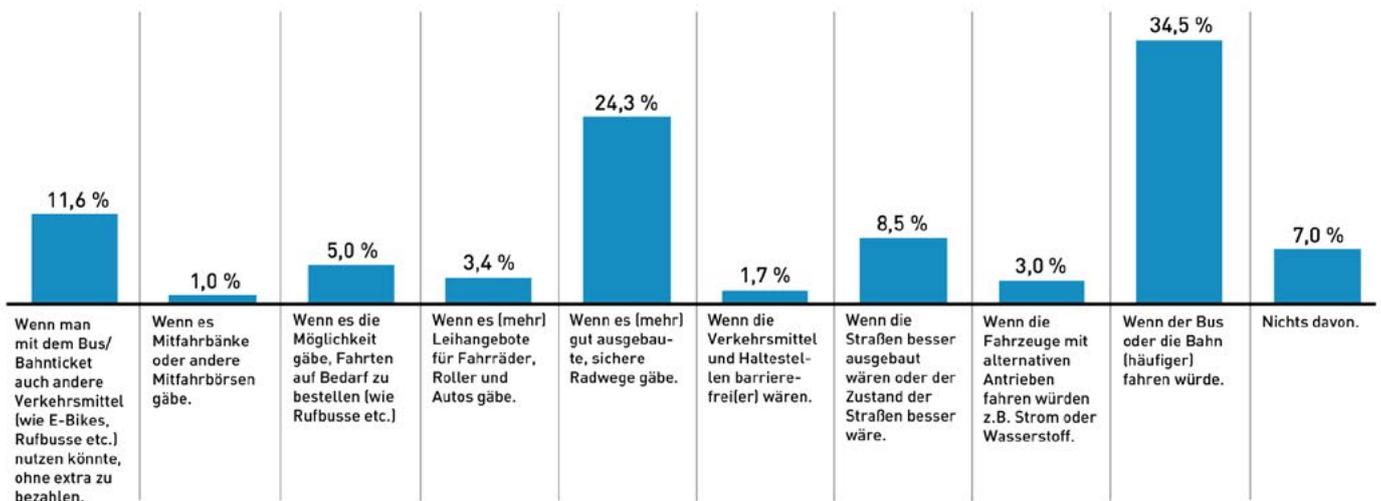


Abbildung 18: Mögliches Verbesserungspotenzial der Verkehrssituation unter Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung

Unter Aufschlüsselung des Verbesserungspotenzials nach Altersgruppen | vgl. Abb. 19 | zeigt sich deutlich, dass insbesondere Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren sowie junge Erwachsene bis 25 sich mehr öffentliche Verkehrsmittel wünschen. Aber auch Menschen zwischen 26 und 55, demnach in der Regel berufstätige Personen, sehen den Verbesserungsbedarf vor allem im Bereich des ÖPNV. Die Möglichkeit,

Fahrten nach Bedarf zu bestellen, ist dabei bei den unter 18-Jährigen mit 0,0 % keine Option, während die älteren Generationen ab 56 sich diese Möglichkeit häufiger wünschen. Radwege werden mit 20,4 % vor allem von 26–39-Jährigen favorisiert und die Rolle alternativer, klimafreundlicher Antriebe sind für keine der Altersgruppen im ländlichen Raum relevant.

Mögliches Verbesserungspotenzial der Verkehrssituation nach Altersgruppen (ohne Erfurt, Weimar, Jena)

„Was würde die Verkehrssituation aus Ihrer Sicht am meisten verbessern?“

- Wenn man mit dem Bus/Bahnticket auch andere Verkehrsmittel (wie E-Bikes, Rufbusse etc.) nutzen könnte, ohne extra zu bezahlen.
- Wenn es Mitfahrbanke oder andere Mitfahrbörsen gäbe.
- Wenn es die Möglichkeit gäbe, Fahrten auf Bedarf zu bestellen (wie Rufbusse etc.)
- Wenn es (mehr) Leihangebote für Fahrräder, Roller und Autos gäbe.
- Wenn es (mehr) gut ausgebaute, sichere Radwege gäbe.
- Wenn die Verkehrsmittel und Haltestellen barrierefreier wären.
- Wenn die Straßen besser ausgebaut wären oder der Zustand der Straßen besser wäre.
- Wenn die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben fahren würden z.B. Strom oder Wasserstoff.
- Wenn der Bus oder die Bahn (häufiger) fahren würde.
- Nichts davon.



Abbildung 19: Mögliches Verbesserungspotenzial der Verkehrssituation nach Altersgruppen

Trotz der grundlegenden Unzufriedenheit mit der Verkehrssituation lässt sich positiv feststellen, dass knapp die Hälfte der Befragten immer oder zumindest ab und zu darüber nachdenkt, das Auto stehen zu lassen und dafür ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen | vgl. Abb. 20 |. Lediglich 22,3 % der Befragten an der Umfrage gaben an, dies nie zu tun. Somit besteht bei den Thüringerinnen und Thüringern im ländlichen Raum eine grundlegende Bereitschaft andere Verkehrsmittel zu nutzen, wenn die Rahmenbedingungen passen.

Differenziert man die Bereitschaft des Verkehrsmittelwechsels nach der Häufigkeit der Auto-Nutzung | vgl. Abb. 21 |, zeigt sich ein noch konkreteres Bild: Je regelmäßiger das Auto genutzt wird, desto weniger erwägen die Befragten, ein anderes Verkehrsmittel in Betracht zu ziehen. Wer demnach beispielsweise täglich mit dem Auto zur Arbeit fährt, denkt seltener darüber nach, dieses Verhalten zu überdenken. In der Alltagsroutine ist das Auto das Verkehrsmittel der Wahl.

Überlegung das Verkehrsmittel zu wechseln (ohne Erfurt, Weimar, Jena)

„Wie häufig überlegen Sie, auf das Auto zu verzichten und dafür ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen?“

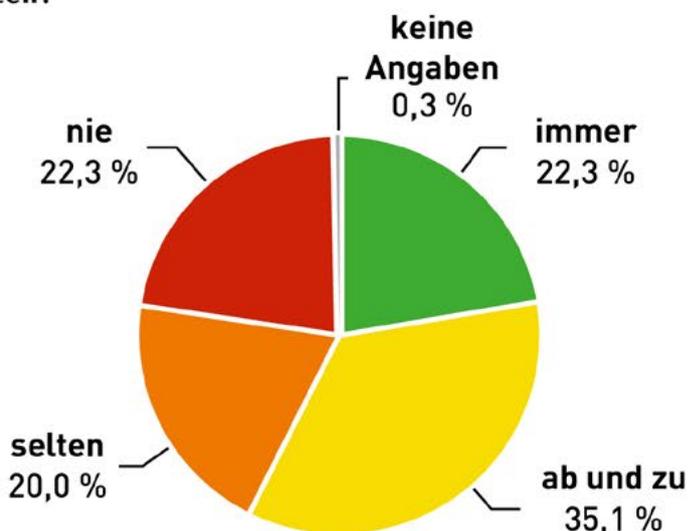


Abbildung 20: Überlegung, das Verkehrsmittel zu wechseln

... unter Berücksichtigung der Häufigkeit der Auto-Nutzung



Abbildung 21: Überlegung das Verkehrsmittel zu wechseln unter Berücksichtigung der Häufigkeit der Auto-Nutzung

Dennoch denken zumindest etwas mehr als die Hälfte (51,8 %) der täglichen Autonutzer gelegentlich darüber nach, ein anderes Verkehrsmittel zu benutzen. Unter den unregelmäßigen Autonutzern sind dies hingegen immerhin fast dreiviertel (72,3 %) der Befragten und unter den seltenen Autonutzern sogar 83,8 %.

Im ländlichen Raum sind die Wege zur Erfüllung der täglichen Bedürfnisse weiter als in Ballungsgebieten. Um eine Information darüber zu erhalten, wie diese Situation von den Befragten bewertet wird, wurde deren Präferenz abgefragt: Alles jederzeit einfach und schnell mit dem Auto oder Bus und Bahn erreichen zu

können oder alltägliche Dinge in der Nähe zu haben und z.B. fußläufig erreichen zu können. Unter den Befragten zeigte sich mehrheitlich | vgl. Abb. 22 |, dass eine Präferenz zugunsten der einfachen und schnellen Erreichbarkeit mit einem Verkehrsmittel der Wahl besteht. Anhand der Verteilung wird aber auch klar, dass eine Vielzahl von Personen die Verfügbarkeit der Dinge des täglichen Bedarfs in unmittelbarer Nähe wünscht. Der Anteil liegt bei den über 67-Jährigen am höchsten. Augenfällig ist, dass minderjährige Befragte mit 76,5 % die Erreichbarkeit mit Auto, Bus und Bahn gegenüber den Vor-Ort-Angeboten deutlich bevorzugten.

Gewichtung von Vor-Ort-Angeboten gegenüber der Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln (ohne Erfurt, Weimar, Jena)

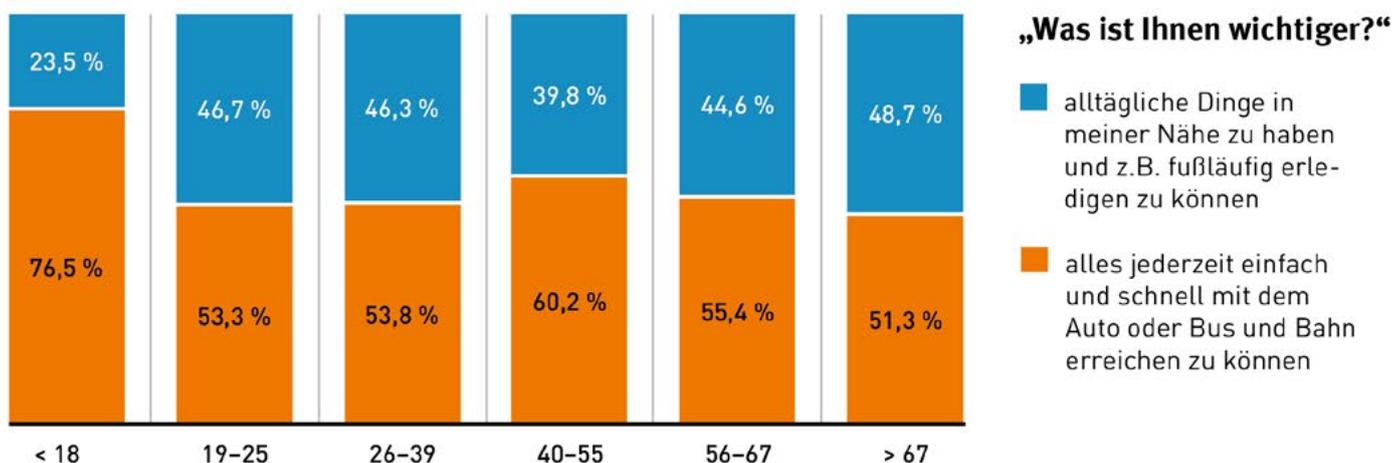


Abbildung 22: Gewichtung von Vor-Ort-Angeboten gegenüber der Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln

Die Umfrageergebnisse wurden im Dialogprozess in den ausgewählten Fokusregionen im Schwarzatal und in Ebeleben/Helbedündorf genutzt. Die Ergebnisse wurden u.a. für den Landkreis oder die Region spezifisch zugeschnitten in den Bürgerforen und Runden Tischen in Form eines Impulsvortrages vorgestellt und dienten als Einstieg in die Diskussion um Herausforderungen, Bedarfe und mögliche Handlungs- und Lösungsansätze.

5 Status Quo und Herausforderungen in den beiden Fokusregionen

Aus den Umfrageergebnissen konnte abgeleitet werden, dass die Herausforderungen zunehmen, je weiter die Landkreise und Regionen von einer der größeren Städte bzw. den Ballungsräumen entfernt sind. Dies wird auch durch die grundlegenden Erkenntnisse aus der Erreichbarkeitsanalyse gestützt, welche im Jahr 2020 durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) vorgelegt wurde |vgl. Abb. 23|. Hier zeigten

sich insbesondere größere Bedarfe im Osten, Norden und Süden des Landes: Ein Reisezeitverhältnis des 1,7-fachen und höher des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wiesen in der Analyse⁵ vor allem Regionen in den Landkreisen Saale-Orla, Greiz, Saale-Holzland, Altenburger Land, Sömmerda, Kyffhäuser, sowie Saalfeld-Rudolstadt und Weimarer Land auf.

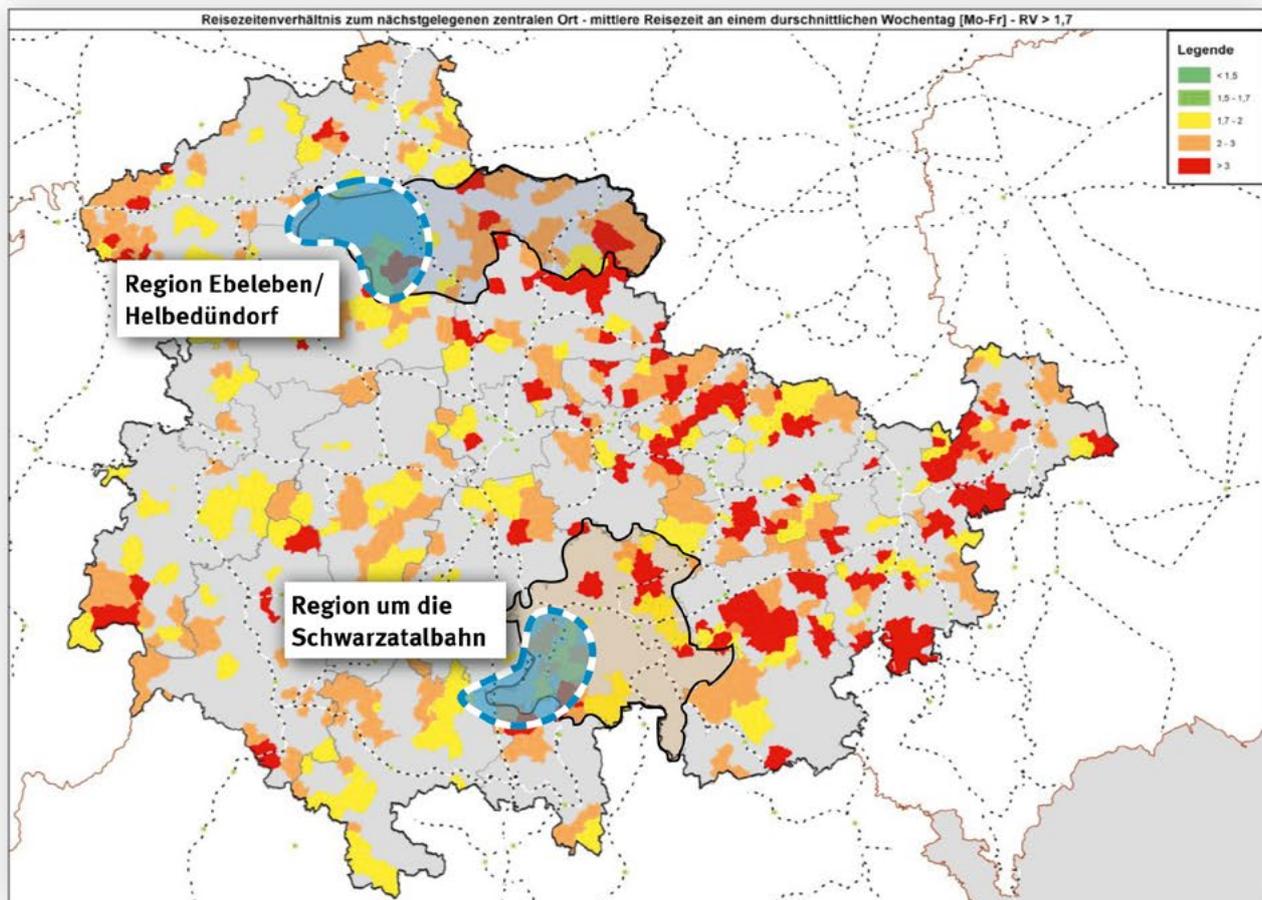


Abbildung 23:

Bearbeitete Karte auf Basis „Gesamtheitliche Mobilitätsangebotsanalyse aktueller Erreichbarkeitsstandards in Thüringen“ aus dem Zwischenbericht des TLBV, Stand Juni 2021, S. 22

⁵ Veröffentlicht im Jahr 2021 auf Basis der Fahrplandaten des Vorjahres.

Schlussfolgerungen aus der Erreichbarkeitsanalyse

- ▶ In der aktuell in der Erarbeitung befindlichen Änderung des Landesentwicklungsprogramms Thüringen wurden die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse des TLBV aufgegriffen.
- ▶ Demnach soll die Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes eine Reisezeit von
 - 90 Minuten im öffentlichen Verkehr und 60 Minuten im motorisierten Individualverkehr für Oberzentren,
 - 45 Minuten im öffentlichen Verkehr und 30 Minuten im motorisierten Individualverkehr für Mittelzentren einschließlich der Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums und
 - 30 Minuten im öffentlichen Verkehr und 20 Minuten im motorisierten Individualverkehr für Grundzentrennicht überschreiten.
- ▶ Dabei soll das Reisezeitverhältnis zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr höchstens 1 zu 1,5 betragen.
- ▶ Als Begründung wird ausgeführt, dass die angemessene Erreichbarkeit der Zentralen Orte aus dem Umland ein wesentlicher Teil der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist.
- ▶ Um im Nahbereich als konkurrenzfähige Alternative wahrgenommen zu werden, müssen die Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des schienengebundenen Verkehrs, attraktiv und mindestens ähnlich zu Pkw-Fahrzeiten auf parallelen Straßenverkehrsverbindungen sein.
- ▶ Gemäß der Erreichbarkeitsberechnung aller Gemeinden in Thüringen zu Zentralen Orten (Oberzentren, Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums, Mittelzentren) steht für ca. 70 % der Bevölkerung eine „gute“ bzw. eine „genügende“ Verbindungsqualität im öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Etwa 30 % der Bevölkerung können lediglich Verbindungen mit hohem Handlungsbedarf nutzen, bei denen das Reisezeitverhältnis bei 1,7 und darüber liegt.



Im Rahmen des Projekts wurden als Fokusregionen die Region „Schwarzatal“ im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt im Süden Thüringens und die Region „Ebeleben/Helbedündorf“ im Kyffhäuserkreis im Norden Thüringens ausgewählt. Die Auswahl zweier sehr unterschiedlicher Regionen ermöglicht es, die regional sehr unterschiedlichen Ansprüche an Mobilität im ländlichen Raum Thüringens zu betrachten. Um Mobilität benutzerfreundlich, zukunftsfähig und finanziell tragbar zu gestalten, müssen regionalspezifische Rahmenbedingungen analysiert werden.

Sehr deutlich wurde, dass es ganz spürbare Auswirkungen auf die Verkehrssituation und Angebotsstrukturen hat, ob eine Region Mitglied in einem Verkehrsverbund ist. Eine bessere Abstimmung der Verkehrsträger ist dort vorzufinden, wo eine Einbindung in einen Verkehrsverbund gegeben war. Das Schwarzatal gehört als Teilregion im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt seit der Verbunderweiterung 2020 zum Tarif- und Verbundgebiet des Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT). Der Kyffhäuserkreis ist bislang nicht in einen Verbund integriert. Nachfolgende Karte visualisiert das Verbundgebiet des VMT | vgl. Abb. 24 |.



Abbildung 24:

Verbundgebiet VMT

Quelle: Verkehrsverbund Mittelthüringen, abgerufen unter: <https://www.vmt-thueringen.de/ausfluege/>

Schwarzatal

Der Nahverkehrsplan (NVP) für das Schwarzatal, das Teil des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt ist, wird durch den Zweckverband ÖPNV Saale-Orla geregelt, der seit dem Jahr 2013 für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) in den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt zuständig ist. Im Dezember 2020 trat der Zweckverband dem VMT bei. Der aktuelle NVP für die Jahre 2022 bis 2026 fokussiert insbesondere die Weiterentwicklung eines integrierten Systems aus Bahn- und Busverkehr. Dabei werden Synergieeffekte durch eine ausnahmslose Integration des VMT-Tarifs angestrebt. Langfristig sollen durch diese und weitere Maßnahmen Wege zum Arbeitsplatz, Einkaufs- und Freizeitaktivitäten mit dem ÖPNV ermöglicht bzw. vereinfacht werden.⁶

Der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und damit die Region Schwarzatal sind auch Teil der Modellregion im Projekt „Mein Thüringen Takt“ des TMIL. Im Rahmen dieses

Vorhabens werden Takt- und Verknüpfungsstrukturen entwickelt und umgesetzt, die nicht nur den ÖPNV stärken sollen, sondern auch als Zu- und Abbringer zum übergeordneten SPNV dient. Vorgesehene ITF-Knoten sind in Rottenbach, Sitzendorf, Katzhütte und Neuhaus am Rennweg.

Das Herzstück des ÖPNV im Schwarzatal bilden die Oberweißbacher Bergbahn und die Schwarzatalbahn. Die Bergbahn besteht aus zwei Teilen, nämlich der Standseilbahn von Obstfelderschmiede nach Lichtenhain und der „Flachstrecke“, die von Lichtenhain nach Cursdorf führt. Die Schwarzatalbahn führt von Rottenbach nach Katzhütte. Die Berg- und Schwarzatalbahn verbindet die Region auch in Richtung des Städtedreiecks Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg⁷ und hierüber in die Oberzentren Erfurt und Jena. Sie stellt zudem ein touristisches Ziel dar. Charakteristisch für die Schwarzatalbahn, welche bereits vor über 100

⁶ Zweckverband ÖPNV Saale-Orla (Hg.) (2021): Nahverkehrsplan für den Zweckverband ÖPNV Saale-Orla 2022-2026, S. 40 ff., URL: https://www.kreis-slf.de/fileadmin/user_upload/Nahverkehrsplan_Saale-Orla_2022-2026.pdf (letzter Zugriff am 24.11.2023).

⁷ Als nächstgelegenes funktionsteiliges Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums.

Jahren und ursprünglich für den Güterverkehr gebaut wurde, ist die die Lage der Haltestellen. Diese liegen aufgrund der Historie überwiegend außerhalb der Wohnsiedlungen zwischen den Gemeinden und sind teilweise nur durch Überwindung einiger Höhenmeter erreichbar. Güterverkehr findet über das vorhandene Schieneninfrastruktursystem heute nicht mehr statt. Das Verkehrsnetz im Schwarzatal wird durch die SPNV-Linien RB 60 und 61, also die Schwarzatalbahn und die Oberweißbacher Bergbahn einschließlich der Flachstrecke, bedient. Darüber hinaus stellt die KomBus als regionales Verkehrsunternehmen das wesentliche Verkehrsangebot mit zehn Buslinien bereit. Die Linien 302 sowie 303 verfügen zusätzlich noch über Rufbusse, die auf Anmeldung außerhalb des festen Fahrplans zur Verfügung stehen. Des Weiteren fährt die

ganzjährige Wanderbuslinie Schwarzatal 390, die an Wochenenden, Feiertagen sowie täglich von April bis Oktober verschiedene Ausgangspunkte miteinander verbindet. Dies sorgt für die Erreichbarkeit der Naturtourismusziele wie Wandern und Radfahren.

Die Region ist hinsichtlich der zukunftsfähigen Gestaltung von Mobilität bereits sehr gut vernetzt. Im Rahmen des Projektes „Mein ThüringenTakt“ wurden neue ÖPNV-Netzstrukturen mit einem starken Linienverkehr und ergänzenden On-Demand-Angeboten entwickelt. Rufbusse ergänzen frühmorgens, abends und am Wochenende den Linienverkehr der KomBus. Sie fahren nach festem Fahrplan, bedienen die Haltestellen jedoch nur bei Bedarf.

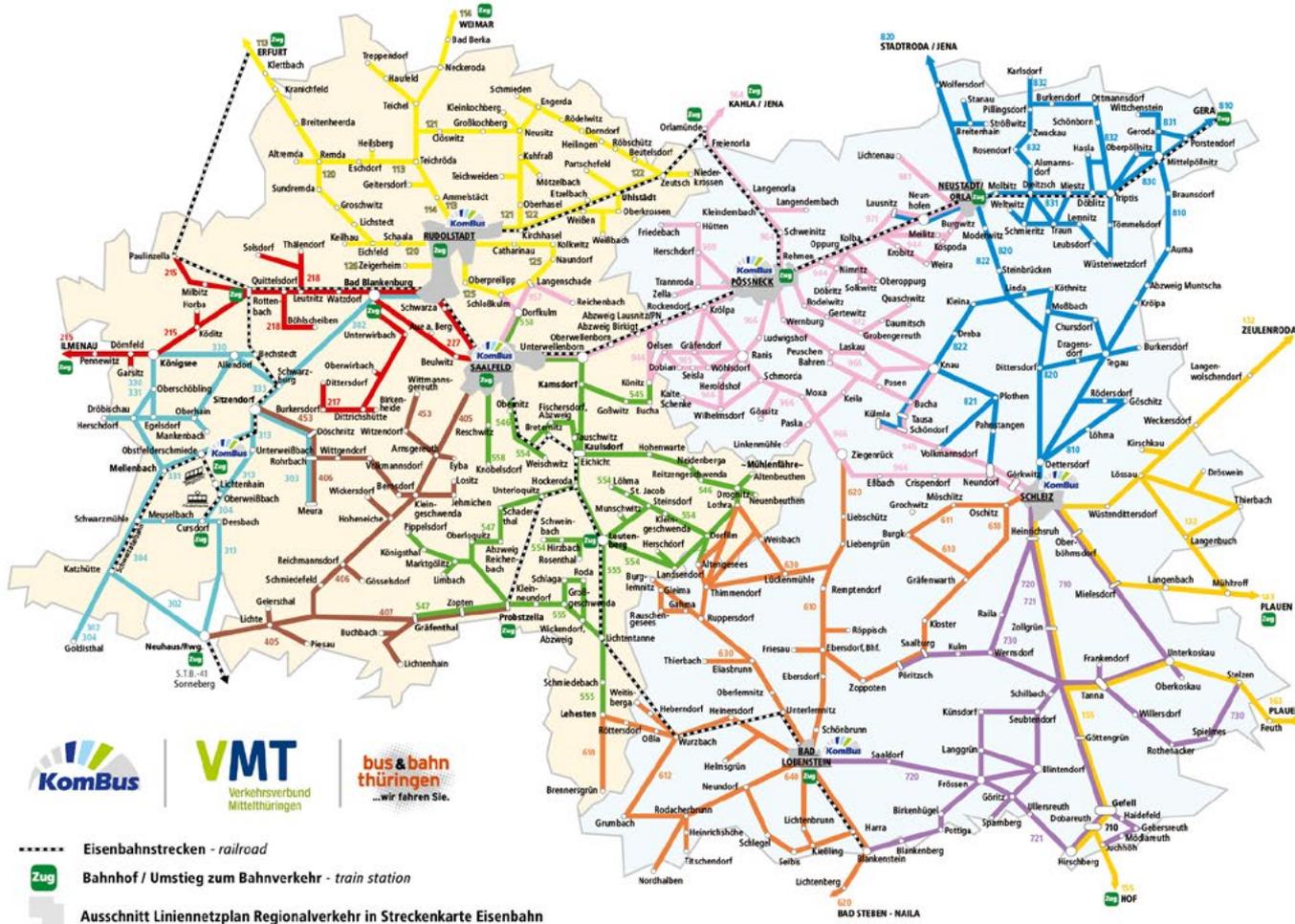


Abbildung 25: Liniennetzplan Regionalverkehr der Regionen Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla⁸

⁸ Quelle: KomBus GmbH, Liniennetzplan Regionalverkehr.Region Saalfeld-Rudolstadt/Saale-Orla, URL: <https://www.kombus-online.eu/angebote/regionalverkehr/liniennetzplan/> (letzter Zugriff am 27.11.2023).

Die Verkehrsinfrastruktur im Schwarztal umfasst keine Bundesautobahnen, aber es gibt Anschlüsse an die A 71 über die B 88 oder L 1114 sowie an die A 9 über die B 85. Landesstraßen und Kreisstraßen sind die Hauptverbindungswege.

Trotz eines bereits gut ausgebauten und in den VMT integrierten ÖPNV spielt dieser, insbesondere die Schwarztalbahn, für den Alltagsverkehr in der Region nur eine untergeordnete Rolle. Aus Sicht der Bevölkerung weist der ÖPNV in Schwarztal einige Defizite auf: Eine starke Ausrichtung auf den Schulverkehr schränkt die Erreichbarkeit an Ferientagen und Wochenenden ein. Zudem sei das bestehende Verkehrsnetz nicht an den Nutzern ausgerichtet.

Da dieser Umstand im Schwarztal bekannt ist, wurden bereits Partnerschaften geschlossen, um die Lebenssituation vor Ort zu verbessern. Ein Kreis an regionalen Akteuren arbeitet daran, den Tourismus in der Region stärker voranzubringen, die Auswirkungen des demografischen Wandels abzumildern und die Region attraktiv für ihre Einwohnerinnen und Einwohner zu machen. Im Zuge des Diskurses zu der Frage, ob auf der Schwarztalbahn ein Wasserstoffzug verkehren sollte, haben sich die Akteure mit großem Engagement und enger Kooperation zusammengefunden. Diese wollen sie nun auch für weitere Projekte im Bereich der Mobilität und Daseinsvorsorge einsetzen. Dieser Veränderungsmut war bezeichnend für den Dialogprozess.

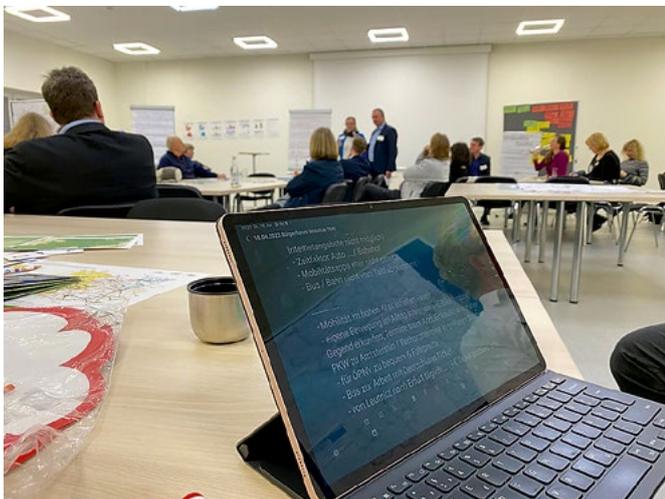


Abbildung 26:
Fotos Bürgerforum Schwarztal

Bürgerforum und Runder Tisch im Schwarztal

Im Schwarztal besteht ein gutes Basisangebot. Insofern fokussierte sich die Diskussion im Bürgerforum am 18.04.2023 im Gemeindesaal im Ortsteil Mellenbach-Glasbach darauf, inwiefern dieses weiterentwickelt und ergänzt werden sollte. Als Zielstellung galt, mehr Anreize für die Bevölkerung zu bieten, um statt auf das eigene Auto auf den ÖPNV zurückzugreifen. Busse und Bahnen werden bislang hauptsächlich von Jugendlichen und schulpflichtigen Kindern genutzt, während Erwachsene den ÖPNV seltener in Anspruch nehmen. Relativ gut genutzt wird der SPNV in Richtung

Städtedreieck Saalfeld/Rudolstadt/Bad Blankenburg. Dabei fehlt es bislang jedoch an einer ausreichenden Verzahnung zwischen den einzelnen Buslinien und dem SPNV. Die generelle Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit dem ÖPNV ist gering. Insofern sei die überwiegende Nutzung des motorisierten Individualverkehrs einzuordnen, da es an Angeboten für Berufspendler (vor allem in Tagesrandzeiten) ebenso wie Freizeitaktivitäten insbesondere am Abend, an Wochenenden und in den Ferien mangle. Daneben drückten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aber auch aus,

dass die Wahl des eigenen Autos nicht nur das Ergebnis fehlender Alternativen sei, sondern auch eine bewusste Entscheidung darstelle. Viele Erwachsene bevorzugten die Nutzung privater Pkws aufgrund der Flexibilität. Auch die Organisation der Arbeitswelt sei ein Faktor. So läge es beispielsweise auch an den Arbeitgebern, attraktive Angebote für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzubieten, Initiativen zu ergreifen, um Verkehre zu vermeiden und zu bündeln oder Anreize für umweltfreundlichere Alternativen zu geben.

Das Fahrrad einschließlich des Pedelecs ist für die Mehrzahl der Bevölkerung noch kein Alltagsverkehrsmittel. Dabei zeigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer trotz der Topografie des Schwarzatal hier für grundsätzlich offen und gaben an, dass die Nutzung des Fahrrads auch eine Einstellungssache sei: „Man muss es nur wollen“. Neben einer grundsätzlichen Fahrradkultur in Bevölkerung und Wirtschaft müsse aber auch eine attraktive Infrastruktur vorhanden sein. Die fehlende Infrastruktur für Fahrräder, wie beispielsweise begrenzte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV und mangelnde sichere Abstellmöglichkeiten, auch für teure Räder, an Haltestellen und Bahnhöfen sowie fehlende Lademöglichkeiten für Pedelecs wirkten hierbei als Hemmnis für eine alltägliche Nutzung. Der zentrale Faktor, warum der Radverkehr im Schwarzatal außer als Freizeitverkehrsmittel wenig Bedeutung erführe, stelle jedoch das fehlende Sicherheitsempfinden der Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr dar: Die Führung des Radverkehrs auf der Straße mit einem hohen Schwerverkehrsanteil, mangelnder Beleuchtung und teils hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs werden als gefährlich wahrgenommen und minderten die Attraktivität des Radfahrens, insbesondere für Kinder und Jugendliche, erheblich. Bei den wenigen separaten Radwegen abseits von Straßen wurde der schlechte Zustand, vor allem nach Forstarbeiten und im Winter, bemängelt. Auch anderen klimafreundlichen Mobilitätsformen standen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer grundsätzlich offen gegenüber. Deutlich wurde jedoch auch, dass insbesondere bezüglich privater Elektromobilität und Ladeinfrastruktur einige Bedenken bestehen. Diese wurden mit der mangelnden Reichweite der Fahrzeuge, fehlender Lademöglichkeiten und Hindernissen in der Antragstellung bzw. Zugangshemmnissen, um private Ladeinfrastruktur (z.B. in Form von Wallboxen) zu erhalten, begründet.

In Schwarzatal betonten die Menschen die essenzielle Bedeutung von Mobilität, insbesondere in Krankheitsfällen, im Alter und während der Wintermonate. Die Notwendigkeit, die „letzte Meile“ intuitiver und sicherer abzudecken, aber auch die Zugangshemmnisse der Bahnhaltstellen durch weite Entfernungen oder Höhenlagen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen, wurden als essenzielle Faktoren hervorgehoben. Auch die Jugendlichen und jungen Erwachsenen ohne Pkw benötigten neben den Wegen zur Schule und Ausbildungsstätte Mobilitätsangebote für Freizeitaktivitäten am Nachmittag und am Wochenende. Um von Hol- und Bringdiensten der Eltern per Pkw unabhängig zu sein, um beispielsweise zum Sport, zum Ehrenamt oder zu Jugendtreffs zu gelangen, fehle häufig das notwendige Angebot.

Es wurde aber auch deutlich, dass die Region bereits engagiert ist, die Situation vor Ort zu verbessern: Der Bahnhof Rottenbach dient mit seinem multifunktionalen Charakter zur Versorgung mit Lebensmitteln, als Café und Treffpunkt aber auch der sozialen Interaktion. Er soll zudem nun im Rahmen des Projektes „Mein Thüringen Takt“ zu einem ITF-Knoten ausgebaut werden. Darüber hinaus wurde ein genossenschaftlich organisierter Tante Enso-Laden am Gemeindezentrum Mellenbach-Glasbach initiiert. Es wurde auch auf das Projekt „WeCaRe“ des Universitätsklinikums Jena in Kooperation mit einem örtlichen Allgemeinmediziner hingewiesen.





Abbildung 27:
Fotos Runder Tisch Schwarzatal

Im Rahmen des Runden Tisches mit den Expertinnen und Experten aus Verkehrsbranche, Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft am 17.07.2023 im Multifunktionsgebäude in Sitzendorf wurden die Ergebnisse des Bürgerforums aufgegriffen. Es wurde erörtert, wie die vorhandenen Strukturen verbessert und am Bedarf ausgerichtet weiterentwickelt werden können. Ein Kernpunkt war, dass bestehende Angebotsstrukturen erhalten bleiben und mit neu zu etablierenden Angeboten ergänzt werden sollten. Wichtig sei, die Bevölkerung

über die vorhandenen und neu zu implementierenden Angebote bestmöglich zu informieren, um möglichst viele Personen zu überzeugen und zu animieren, diese auszuprobieren und regelmäßig zu nutzen. Wesentlich waren hierbei die gemeinsame, kooperative und vorausschauende Planung der Angebote und die Frage, wie Ressourcen besser gebündelt werden bzw. die lokalen Akteure, Entscheider und Verantwortlichen noch besser und enger zusammenarbeiten können.

Ebeleben/Helbedündorf

Das Verkehrsangebot für die Region Ebeleben/Helbedündorf im Kyffhäuserkreis wird vom Aufgabenträger Kyffhäuserkreis verwaltet. Dieser ist Mitglied im Zweckverband „Nahverkehr Nordthüringen (NVN)“, der fünf nordthüringische Landkreise umfasst und die aufgabenträgerübergreifende ÖPNV-Gestaltung übernimmt. Aktuell ist der Landkreis noch kein Teil eines Verkehrsverbunds, aber Teilgebiet der Konzeption VMT-Erweiterung Nordthüringen. Ein eventueller VMT-Beitritt wird nicht vor dem Jahr 2026 erwartet. Der NVP des Kyffhäuserkreises für die Jahre 2023 bis 2027 for-

muliert Ziele, darunter die Erhaltung und Verbesserung und Erweiterung des bestehenden Angebots, die Barrierefreiheit bis 2022 und die Reduzierung von Umweltbelastungen.⁹

Die Verkehrsinfrastruktur in Ebeleben/Helbedündorf ist dabei von den geografischen Gegebenheiten des Kyffhäuserkreises, d.h. großen Entfernungen und geringen Bevölkerungsdichten, beeinflusst. Der Verkehr rollt dabei im Wesentlichen auf der Straße.



Abbildung 28:
Liniennetzplan Bus und Bahn Kyffhäuserkreis¹⁰

⁹ Kyffhäuserkreis (Hg.) (2022): Nahverkehrsplan für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr des Kyffhäuserkreises 2023 bis 2027. URL: https://www.kyffhaeuser.de/daten/uploads/uploads-aus-den-aemtern/dezernat-4/schuelerbefoerderung/nvp-kyf_beschluss_textteil.pdf?customize_changeset_uuid=439d7fd2-fca9-4c50-a174-9ad8221db4d2&customize_autosaved=on (letzter Zugriff am 24.11.2023).

¹⁰ Quelle: Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (Hg.) (o. J.): Liniennetzplan Bus und Bahn. URL: <https://www.regionalbus.de/service/liniennetzplaene/regionalverkehr-kyffhaeuserkreis> (letzter Zugriff am 27.11.2023).

Im Kyffhäuserkreis bestehen die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahnstrecken Erfurt-Nordhausen und Erfurt-Sangerhausen für den Schienenpersonennahverkehr. Darüber hinaus gibt es auf der Bahnstrecke von Hohenebra über Ebeleben nach Menteroda Güterverkehr. Außerdem bestehen verkehrliche Verflechtungen zu den Bahnstationen in Mühlhausen und Sondershausen, die regionale Bedeutung haben.

Das Verkehrsangebot besteht aus elf StPNV-Linien, welche hauptsächlich durch die Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (RBG) betrieben werden. Die Linie 130, die von Mühlhausen über verschiedene Kommunen nach Sonderhausen führt, ist landesbedeutend und vertaktet. Die „Decklinie 131“ verkehrt nur fragmentarisch und deckt Verkehrsaufgaben ab, die die Linie 130 nicht erfüllt. Das Verkehrsangebot wird zusätzlich erweitert durch zwei Rufbuslinien 122 des Omnibusbetriebs & Reiseservice Olaf Weingart e. K. und der Linie 411 der RBG.¹¹

Die Region Ebeleben/Helbedündorf im Kyffhäuserkreis hat in dieser Hinsicht eine andere strukturelle Ausgangslage als das Schwarzatal: Der ÖPNV unterliegt einer weniger stark vernetzten und gut institutionalisierten Akteursstruktur.

Initiativen des Landkreises zur Verbesserung der Mobilität wurden, vor allem aufgrund begrenzter Ressourcen, bisher eher zurückhaltend angegangen. Die jüngste Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr machte deutlich, dass in der vergleichsweise dünn besiedelten Region mit weiten Strecken die Zurverfügungstellung eines guten ÖPNV-Angebots unter begrenzten finanziellen Ressourcen eine große Herausforderung darstellt. Hierbei hatte die Gewährleistung des Schülerverkehrs bislang die höchste Priorität, so dass ein Angebot für Pendler-, Tourismus- oder Freizeitverkehre in dieser Region fast vollständig fehlt. Die notwendige, geplante Neuausrichtung des Schülerverkehrs und deren Integration in die vorhandene Struktur war eine der vorrangigen Ziel- und Fragestellungen des Landkreises in der initialen Eingangssituation zu Beginn des Dialogprozesses. Durch die starke Ausrichtung des ÖPNV am Schülerverkehr bestehen in der Region Herausforderungen hinsichtlich der Bedienhäufigkeit und der Füllung von Erschließungslücken sowie Defizite im Ausbau der Barrierefreiheit. Zu On-Demand-Verkehren stehen Überlegungen an, wie beispielsweise der Bürgerbus in der Nachbarregion Bad Frankenhausen erfolgreich in die Region adaptiert werden können.

Bürgerforum und Runder Tisch in Ebeleben

Das Bürgerforum am 24.04.2023 in der GEMIA Kantine in Ebeleben stieß auf reges Interesse. Es machte deutlich, dass in der Region eine große Unzufriedenheit mit der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation herrscht und aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger dringender Handlungsbedarf besteht, um ein stabiles Basisangebot für alle Ziel- und Bevölkerungsgruppen zu etablieren.

Die Nutzung des ÖPNV ist laut den Teilnehmerinnen und Teilnehmern insgesamt selten, da dieser hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet sei. Außerhalb des Schülerverkehrs spiele die Nutzung des ÖPNV eine geringe Rolle in den Mobilitätsgewohnheiten der Familien, da vor allem Kindergärten und Freizeitangebote nicht an das ÖPNV-Netz angebunden und folglich nicht schnell und einfach mit Bussen erreichbar seien. Es fehle in der Liniennetzgestaltung vor allem an schnellen und direkten Verbindungen in die nordthüringer Mittel- und Oberzentren. Die mangelnde Vernetzung und Abstimmung des Busverkehrs auf den Schie-

nenverkehr führe zu vielen Umsteigeverbindungen mit teilweise langen Wartezeiten. Aber auch fehlende Park und Ride-Anlagen an den Knotenpunkten des zentralen Bus- und Bahnverkehrs führten dazu, dass ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ausbleibe. Die meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmer äußerten, seit Jahrzehnten keine öffentlichen Verkehrsmittel mehr genutzt zu haben. Sie kennen das regionale Netz und seine Fahrpläne nicht. Wer sich in Bezug auf Fahrplandaten informieren möchte, nutzt hauptsächlich analoge Quellen. Ältere Personen machten auf Zugangshemmnisse aufmerksam, weil Fahrplaninformationen nicht mehr analog angeboten würden und die Informationen an den Haltestellen nicht aktuell, nicht lesbar oder unverständlich seien. Vor allem die Liniennummerierung und Routenführung wurde als zu komplex beschrieben, indem beispielsweise gleiche Nummerierungen für unterschiedliche Fahrwege benutzt würden. Dies erschwere insbesondere für Kinder, ungeübte ÖPNV-Nutzer oder ältere Menschen die Nutzung der Busse. Trotz Niederflurbussen fehle es an Barrierefreiheit an den Haltestellen

¹¹ Vgl. <https://www.regionalbus.de/service/liniennetzplaene/regionalverkehr-kyffhaeuserkreis> (letzter Zugriff am 27.11.2023).

(schlechte Gehwege und hohe Bordsteinkanten, fehlende Sitzmöglichkeiten, keine Bedachung oder Beleuchtung mancher Haltestellen). Darüber hinaus würden die Nutzungsentgelte als zu teuer empfunden. Einzeltickets für junge Menschen und Gelegenheitsfahrer seien gegenüber einer Nutzung des Autos weniger attraktiv.

Im Kyffhäuserkreis liegt seit dem Jahr 2021 ein landkreisweites Radverkehrskonzept vor. Das Fahrrad wird im westlichen Kyffhäuserkreis in der Region um Ebeleben und Helbedündorf dennoch kaum als Mobilitätsalternative wahrgenommen. Hierbei stehe das mangelnde Radwegenetz im Vordergrund. Durch die Nutzung der Straße ohne Trennung vom motorisierten Verkehr sei ein fehlendes Sicherheitsempfinden zu konstatieren, welches das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel unsicher und unattraktiv mache. Es mangle sowohl an der innerörtlichen Anbindung von Schulen und Kindergärten als auch an der Anbindung der Gemeinden an überregionale Radwege. Aber auch fehlende Abstellanlagen für Fahrräder an Geschäften oder Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV mache die Nutzung unattraktiv, da vor allem bei teuren Rädern die Sorge vor Diebstahl bestünde. Die fehlende Beschilderung der vorhandenen Radwege führe dazu, dass sich Radfahrerinnen und Radfahrer nur schlecht orientieren könnten und Radwege wenig bekannt sind.

Generell werden klimafreundliche Alternativen zum eigenen Auto mit Verbrennungsmotor als eher kritisch gesehen. Im Rahmen des Bürgerforums wurde deutlich, dass vor allem die mit dem Auto verbundenen Vorzüge wie Flexibilität und Freiheit wesentliche Faktoren der Verkehrsmittelwahl sind. Junge Erwachsene seien ab dem Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs auf das Auto als Verkehrsmittel festgelegt. Fahrgemeinschaften und CarSharing stellten nach Ansicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer keine nutzbaren Alternativen dar. Auch klimafreundliche Antriebe werden skeptisch betrachtet und hauptsächlich aus wirtschaftlichen Gründen, aus Nachhaltigkeitsgründen in Bezug auf die Batterie oder aufgrund fehlender Ladeinfrastruktur nicht in Betracht gezogen.



Abbildung 29:
Foto Bürgerforum Ebeleben

Unter dem Thema Daseinsvorsorge äußerten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgerforums in Ebeleben ähnliche Mobilitätsbedarfe wie die im Schwarztal: Anlassbezogene Fahrten zur Arbeit, zu Einkaufsstätten, zu Betreuungs- und Bildungseinrichtungen für Kinder und junge Erwachsener zu Ärzten, aber auch Kultur- und Freizeitangebote, stellen die vielfältigen Mobilitätsbedarfe der Bevölkerung dar. Insgesamt müsse eine Vielzahl von unterschiedlichen Wegen und Wegebeziehungen zurückgelegt werden. Als größte Herausforderung galt die mangelnde Vernetzung von Ortsteilen, aber auch über Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinweg. Die soziale Komponente wurde besonders hervorgehoben, da die Schließung von Einrichtungen in kleineren Orten die soziale Teilhabe verringere. Eine Grundversorgung in Form eines Basisangebots zur Bedürfnisbefriedigung und Nahversorgung, aber auch an Mobilitätsdienstleistungen, stelle dabei den Kernpunkt dar, um die Region für Menschen allen Alters attraktiv zu machen und zu halten. Dabei wurde auch die Bedeutung der Fachkräftesicherung genannt, indem durch ein attraktives Angebot vor Ort der demografischen Entwicklung und einer Abwanderung junger Menschen entgegengewirkt würde.



Abbildung 30:
Foto Runder Tisch Ebeleben

Im Rahmen des Runden Tisches am 12.07.2023 in der GEMIA Kantine in Ebeleben wurde vorrangig erörtert, wie Angebote der Daseinsvorsorge besser vernetzt und multifunktional und flexibel gestaltet werden können. Daneben war ein Kernpunkt der Diskussionen, wie der ÖPNV attraktiver aufgestellt werden könnte. Hier ging es vor allem um eine grundsätzliche Überarbeitung und Weiterentwicklung der Linienführung des Busverkehrs auf den Hauptverbindungsachsen und zur Anbindung der umliegenden Zentren und Bahnhöfe des Schienenverkehrs. Ergänzend wurden passfähige On-De-

mand-Rufbusverkehre für die letzte Meile besprochen. Die verbesserte Zusammenarbeit über Verkehrsmittel und Landkreisgrenzen hinweg war hier ein grundlegender Diskussionspunkt. Zudem wurde besprochen, wie die Nutzung alternativer Verkehrsmittel attraktiver gemacht werden könnte, beispielsweise durch die Ertüchtigung landwirtschaftlicher Wege, der Verbesserung des Sicherheitsempfindens insbesondere für Kinder und Jugendliche oder die Erleichterung der Zugangswege zu öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.

Zusammenfassung

Im Vergleich zeigten sich in den Dialogformaten in beiden Fokusregionen Gemeinsamkeiten hinsichtlich der Bedarfe und Herausforderungen in Bezug auf verschiedene Aspekte der Mobilität und der Daseinsvorsorge: Der ÖPNV wird in beiden Regionen als verbesserungswürdig angesehen. Ihn nutzen derzeit insbesondere junge Erwachsene sowie Schülerinnen und Schüler. Im Bereich des Radverkehrs wurden Sicherheitsbedenken und die Notwendigkeit besserer Infrastruktur bzw. der Vernetzung mit dem ÖPNV und anderen vorhandenen

Angeboten hervorgehoben. Mobilitätsangebote abseits des motorisierten Individualverkehrs wurden in beiden Regionen von etlichen Akteuren als wenig nutzerfreundlich und für individuelle Anforderungen zu wenig passend betrachtet. In Bezug auf klimafreundliche Mobilität zeigten sich Unterschiede in der Wahrnehmung und Nutzung. In beiden Regionen wurde diesbezüglich eingeräumt, dass Erfahrungswissen in Bezug auf neue Antriebstechnologien fehle und auch dies zu Verunsicherung führe. Insbesondere im Hinblick auf

die Sicherstellung von Daseinsvorsorge ist Mobilität in beiden Regionen von hoher Bedeutung. Dabei stellen verschiedene Bevölkerungsgruppen unterschiedliche Anforderungen an zu erreichende Ziele, Tageszeiten und Bedienstrategien. Entsprechend deutlich wurde, dass neben einer Gewährleistung von Mobilitätsangeboten für Menschen, auch die Mobilität von Angeboten (Gütern und Dienstleistungen) ebenso wie die Sicherstellung von lokalen Angeboten Teil einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum sein muss. Dies gilt umso mehr, als sie zugleich dazu beitragen kann, Mobilitätsbedürfnisse zu verringern und letztlich auch zu vermeiden.

Die Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung eines ganzheitlichen Ansatzes zur Förderung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum, der die Bedürfnisse aller Altersgruppen und Lebensbereiche berücksichtigt.

Zusammenfassend wurden die in | **Abbildung 31** | genannten wesentlichen Herausforderungen und Bedarfe in fünf Bereichen identifiziert:

- ▶ E-Mobilität,  als individuelle klimafreundliche Mobilität
- ▶ Fahrrad, 
- ▶ alternative Verkehrsangebote,
- ▶ ÖPNV (Bus & Bahn kollektive klimafreundliche Mobilität) sowie
- ▶ Daseinsvorsorge (unter dem Aspekt der Mobilitätsvermeidung).

Gemeinsam ist allen, dass eine ganzheitliche, zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum nicht nur angemessener **Infrastrukturen** und **Angebote** sowie eines Blicks auf die **Daseinsvorsorge vor Ort** bedarf, sondern auch einer „Software“, also dem Wissen über Angebote, die Vernetzbarkeit und Abstimmung dieser Angebote. Hinzu kommen muss eine offene Einstellung zur Verkehrswende bei allen Akteuren – Nutzern wie Anbietern. Information, Kommunikation, Kooperation und Offenheit sind daher notwendige Bausteine einer Mobilitätswende im ländlichen Raum.

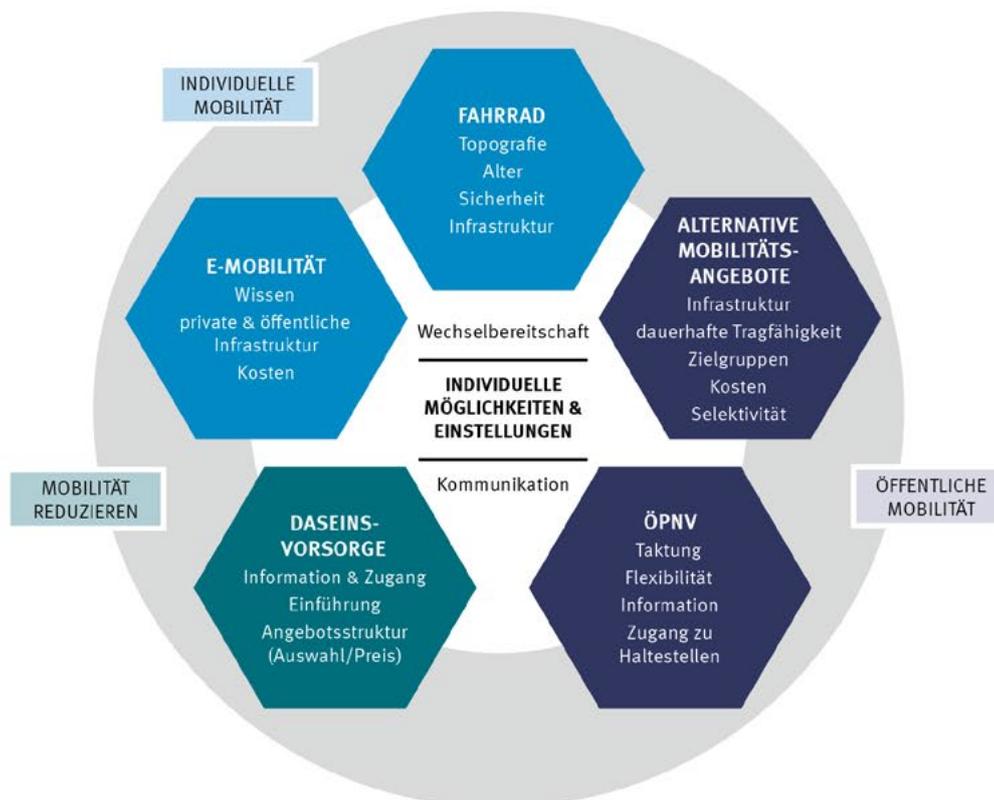


Abbildung 31:
Herausforderungen und Bedarfe in den beiden Fokusregionen

6 Ergebnisse des Dialogprozesses und Empfehlungen zur Gestaltung von Mobilität in ländlichen Räumen

Beide Fokusregionen verfügen über unterschiedliche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Gestaltung zukunftsfähiger, bedürfnisorientierter und nachhaltiger Mobilität. Während hinsichtlich der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Stakeholder Gemeinsamkeiten identifiziert wurden, sind die individuellen Ausgangslagen und Potenziale sehr verschieden.

Es zeigte sich, dass in den Regionen bereits eigene Ansätze zur Gestaltung zukunftsfähiger Mobilität ins Auge gefasst wurden. Um diese Bestrebungen auszubauen und zu verstetigen, sollte an bereits bestehende Ansätze, Handlungsempfehlungen, Best-Practice-Beispiele oder Leuchtturmprojekte in Thüringen oder anderen Bundesländern angeknüpft werden. Denn insgesamt zeigt sich: Es mangelt in Thüringen nicht an guten Beispielen und an engagierten Menschen mit guten Ideen, sondern häufig an der Sichtbarkeit und Nachhaltigkeit dieser Ideen, aber auch ihrer Einbettung in ganzheitliche Mobilitätskonzepte. Es muss daher institutionalisiert und verbindlich darüber gesprochen werden, was sich bewährt hat bzw. was anders angegangen werden müsste. Ein Anliegen dieses Berichts zum Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“ ist es daher, nicht nur die Ergebnisse der thüringenweiten Umfrage und insbesondere der Dialogprozesse in den Fokusregionen zu dokumentieren. Er soll diese auch vor dem Hintergrund bereits bestehender Strategien und Best Practice Beispiele reflektieren und diese Erfahrungen allgemein zugänglich machen.

Dabei gilt für die Konzeption und Umsetzung von Mobilitätsstrategien: So wenig wie es den ländlichen Raum Thüringens gibt, so wenig kann die Verkehrswende mit einer Allgemeinlösung, die als Blaupause überall gleich gilt, umgesetzt werden. Jede Region muss eigenständig betrachtet und sich der Vielfalt und Vielzahl möglicher Ansätze bewusstwerden. Dann gilt es, einen regionalen passgenauen Weg einzuschlagen. Dies stellt das Fundament der zu erarbeitenden Mobilitätsstrategie dar.

Dieses Fundament muss auf seine Tragfähigkeit und Stabilität überprüft werden, es müssen Schwachstellen und Ausbesserungsbedarfe identifiziert und Maßnahmen ergriffen werden, um Stärken auszubauen und Schwächen zu beheben. Das Ziel besteht darin, die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, des Arbeitsplatzes und von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen klimafreundlich zu gewährleisten. Dabei kann die Erreichbarkeit von Angeboten, Dienstleistungen und Gütern vor Ort, die letztlich Mobilität obsolet machen, ein ebenso wichtiger Baustein sein, wie die Ermöglichung von Mobilität.

Grundsätzlich können drei Aufgabenfelder | vgl. [Abb. 32](#) | identifiziert werden, an welchen durch unterschiedliche Maßnahmen und Lösungsansätze ange setzt werden kann:

- ▶ Infrastruktur
- ▶ Verkehrsangebote und Mobilitätsdienstleistungen
- ▶ Daseinsvorsorge vor Ort

Diese drei Aufgabenfelder können in mehrere Unterkategorien unterteilt werden. In diesem Bericht werden für jedes Aufgabenfeld und jede Kategorie Ansätze und Maßnahmen vorgeschlagen, welche dazu dienen, die Angebotsstrukturen vor Ort zu sichern und zu verbessern. Hierzu zählen kurzfristige Möglichkeiten, welche durch wenig Ressourcenaufwand schnell eine spürbare Verbesserung vor Ort erreichbar machen, aber auch umfangreichere und vorausschauend zu planende Konzepte. Insgesamt kann ein bedürfnisorientiert-entwickelter Maßnahmenmix aus allen drei Aufgabenfeldern dazu führen, langfristig die Grundbedürfnisse der Bevölkerung vor Ort zu sichern, ganzheitliche Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die Attraktivität alternativer Verkehrsmittel zu steigern und Verkehr insgesamt zu reduzieren.

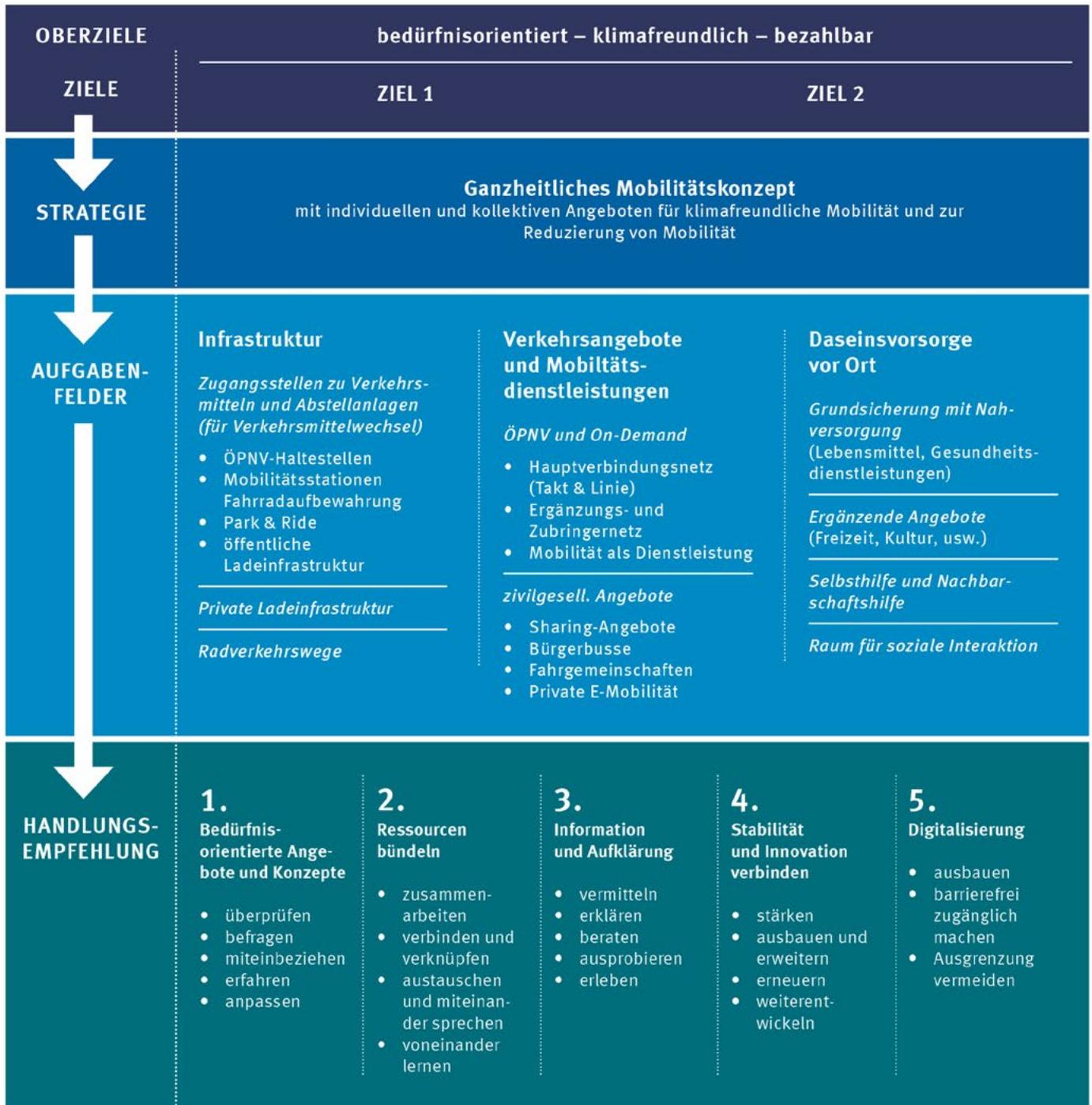


Abbildung 32:
Aufgabenfelder und Leitlinien

Um passgenaue und tragfähige Maßnahmenpakete und Lösungsansätze für die eigene Region zu identifizieren, sowie im nächsten Schritt einzelne Maßnahmen und Konzepte zu implementieren, dienen fünf wichtige Eckpfeiler als Leitlinien | vgl. Abb. 32 |:

- 1. Bedürfnisorientierte Angebote und Konzepte** – d.h. am Bedarf der (potenziellen) Nutzer- und Zielgruppen planen und diese bei der Planung einbeziehen. Hierbei gilt es, von den Bedürfnissen und Herausforderungen der Bevölkerung zu erfahren, das bestehende Angebot und Strukturen zu überprüfen und zu evaluieren und dahingehend anzupassen.
- 2. Ressourcen bündeln** – bedeutet, die Kräfte zu bündeln und Aufgaben gemeinsam zu schultern, was nur durch die Zusammenarbeit über Zuständigkeitsgrenzen hinweg gelingen kann. Hierbei ist es essenziell, die eigenen Ziel- und Fragestellungen ganzheitlich zu denken. Dies kann gelingen, indem sich unterschiedliche Akteure miteinander verbinden, so dass mehr Austausch und Vernetzung entsteht. Dies ermöglicht, den Blickwinkel zu weiten und die Planungen und Herausforderungen aus unterschiedlichen Positionen zu betrachten. Ein Blick über den Tellerrand verbessert das gegenseitige Verständnis. Andere Regionen haben vielleicht schon ähnliche Aufgaben- und Problemstellungen gelöst oder in Angriff genommen. Das Andocken an oder Übernehmen von bereits erfolgreichen Konzepten und deren Anpassung an die eigenen Bedürfnisse ist ressourcenschonender, als von Beginn an Neues zu entwickeln.
- 3. Information und Aufklärung** – meint, Wissen vermitteln, Zusammenhänge erklären, Akteure und Nutzerinnen und Nutzer beraten und diese auszuprobieren und erleben zu lassen. Dies führt dazu, dass das Mobilitätsverhalten mittel- bis langfristig geprägt und verändert wird. Es besteht ein Zusammenspiel an Zugang und Erreichbarkeit, also dem Angebot an Infrastruktur und Verkehrsmitteln sowie mit den Informationen und der Einstellung darüber. Diese Gemengelage manifestiert sich als Alltagsroutine und kann dann beeinflusst werden, in dem mit Alternativen positiv-erlebte Erfahrungen gemacht werden. Öffentlichkeitsarbeit, Informationsmaterialien, Aktionstage, Road-Shows dienen u.a. als mögliche Instrumentarien.
- 4. Stabilität und Innovation verbinden** – heißt, auf Basis der individuellen Rahmenbedingungen Ressourcen und Bedarfe zu evaluieren, um diese als Fundament zu nutzen. Um ressourceneffizient zu arbeiten gilt es herauszuarbeiten, was vor Ort gut läuft und worauf aufgebaut werden kann, also das Vorhandene zu stärken. Auf dessen Basis kann ausgebaut und erweitert, bzw. – wo notwendig – erneuert und weiterentwickelt werden. Neue Konzepte und Maßnahmen sollen dabei immer an das bereits Vorhandene anknüpfen und nie als innovative Insellösungen aufgebaut werden.
- 5. Digitalisierung** – spricht für sich, indem Mobilität noch digitaler, nutzerfreundlicher und intuitiver werden muss.



Nachschlagewerke und Netzwerke

- ▶ Nachschlagewerk „MOBILIKON“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
- ▶ Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) des Bundesministerium für Digitales und Verkehr, z.B. Tipps für Mobilitätsmanagement der Kommunen
„Sicherung von Versorgung und Mobilität. Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018
- ▶ „Mobil in ländlichen Räumen – Erfolgsfaktor Kooperation“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung, BBSR-Berichte KOMPAKT 02/2023
- ▶ Planungsleitfaden „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen“ des BMVI, 2016
- ▶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2018): Sicherung von Versorgung und Mobilität. Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen
- ▶ Gipp, Christoph; Kämpfer, René (2021): Mobilität im ländlichen Raum – vom Konzept für die Flächenerschließung zur konkreten Umsetzung. Muster-Umsetzungskonzepte für Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen. URL: https://fops.de/wp-content/uploads/2021/02/FE-70.09302017_Schlussbericht_2021-01-30.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).

Integriertes Mobilitätskonzept als Grundlage zukunftsfähiger Mobilität im ländlichen Raum

Wie kommt man vom Grundgerüst der Aufgabenfelder und Leitlinien nun zu konkreten Lösungen für die Region? Hier bietet sich an, die Überlegungen mitsamt der regionsspezifischen Anforderungen in die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes einzubinden. Bei integrierten Mobilitätskonzepten wird die Gesamtmobilität mit allen Auswirkungen auf das öffentliche und wirtschaftliche Leben untersucht. Dabei werden Wege mit dem Pkw und Lkw, mit Bus und Bahn, mit dem Fahrrad und auch Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, betrachtet. Hierbei steht eine ganzheitliche Betrachtung von Verkehr, Städtebau und Umwelt im

Vordergrund.¹² Am Beginn steht die bereits erwähnte Bedarfs- und Bestandsanalyse einschließlich der Ermittlung, welche ggf. bereits vorhandenen Konzepte zu berücksichtigen sind (beispielsweise Elektromobilitätskonzepte, Nahverkehrspläne, Regionalentwicklungspläne, Bebauungs- und Flächennutzungspläne, Klimaschutzpläne, Radverkehrskonzepte, Jugendhilfepfanungen und Nahversorgungskonzepte). Die Erstellung solcher integrierten Konzepte, mit welchen in der Regel externe Planungsbüros beauftragt werden, können durch verschiedene Fördertöpfe des Landes und des Bundes gefördert werden.

Best-Practice-Beispiele

- ▶ Parallel zur Fertigstellung des Thüringer ICE-Knotens in Erfurt wurde durch das TMIL die Gunstramstudie in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser Studie wurden die Potentiale des ICE-Knotens für den gesamten Freistaat Thüringen untersucht. Es konnten standortspezifische Handlungsempfehlungen gegeben werden. Die Umsetzung der Gunstramstudie und die daraus erwachsenden Möglichkeiten wurden per Kabinettsbeschluss an das TMIL übertragen und stehen für viele Thüringer Städte aktuell und für die nächsten Jahre im Fokus der Arbeit.
- ▶ Über die Richtlinie der Regionalentwicklung werden Machbarkeits- bzw. Mobilitätsstudien gefördert. Aus der Gunstramstudie abgeleitet nutzen bisher die Städte Arnstadt, Gotha, Nordhausen, Meiningen und Sondershausen die Möglichkeit, sich mit der Entwicklung ihres Hauptbahnhofs, dessen Umfelds sowie der Strahlkraft in die Region als innovativer Mobilitätsknoten eingehender zu beschäftigen.

- ▶ Förderrichtlinie „Regionalentwicklung“ und Förderrichtlinie „ILE/REVIT“ als Projektförderung (als Anteilsfinanzierung) mit Fördersätzen von bis zu 80–90 %, auch Gunstraumprojekte (siehe Infokasten oben)
- ▶ Förderung eines nachhaltigen, innovativen und zukunftsfähigen Nahverkehrs (EFRE) mit Festbetragsfinanzierung von bis zu 70 %
- ▶ Förderprogramm „Klima Invest – Kommunale Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen“ als Projektförderung (als Anteilsfinanzierung) mit einem Fördersatz von bis zu 90 %
- ▶ Förderprogramm „Förderung eines nachhaltigen, innovativen und zukunftsfähigen Nahverkehrs“: Machbarkeitsstudien und investive Maßnahmen können für Träger der Aufgabe der Daseinsvorsorge des ÖPNV nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 ThürÖPNVG sowie von diesen unter Beachtung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beauftragte Verkehrsunternehmen gefördert werden; kommunale, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte können nach den Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne/ Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) für öffentliche Gebietskörperschaften und Träger der Aufgabe der Daseinsvorsorge des ÖPNV nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 ThürÖPNVG gefördert werden; Förderungen sind von bis zu 70 % über eine Pauschale als Festbetragsfinanzierung möglich
- ▶ Förderung nach der Kommunalrichtlinie der Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH, Punkt 4.1.6 Erstellung von Machbarkeitsstudien (in Verbindung mit Klimaschutzvorhaben bzw. der Ermittlung von Treibhausgasminderungspotenziale) als Projektförderung mit 50 % der förderfähigen Gesamtausgaben/finanzschwache Kommunen erhalten eine Förderquote von 70 %

Aufgabenfelder – Maßnahmen und Lösungsansätze

Mobilität der Zukunft ist bedürfnisorientiert, vielfältig und diversifiziert. Klassische Verkehrsplanung geschieht bisher aber noch immer getrennt nach Verkehrsträger, woraus sich in der Planung und Umsetzung unterschiedliche Aufgabenträgerschaften und Zuständigkeiten ergeben. Dies geht oft mit einer gewissen Isoliertheit der Erkenntnisse einher. Verkehrsplanung muss zukünftig in eine themenübergreifende, kommunale Planung eingebettet werden, in welcher auch Siedlungsentwicklung, Leerstandbeseitigung und Brachflächenmanagement, Jugendhilfeplanung, ehrenamtliche Angebote und Vereine, soziale Angebote, Tourismus- und Wirtschaftsförderung hinterfragt, evaluiert, ergänzt und berücksichtigt werden. Der Schlüsselfaktor ist also „Ganzheitlichkeit“, welche nur durch Ressourcenbündelung, Zusammenarbeit, kooperative Planung und wechselseitige Information erreicht werden kann.

Die fünf genannten Leitlinien sind hierbei ganz essenziell. Nachfolgend wird dargestellt, welche Anknüpfungspunkte sich in den Aufgabenfeldern ergeben und wie die Maßnahmen durch die Berücksichtigung der Leitlinien als Instrumentarium angegangen und umgesetzt werden können.

Die drei grundlegenden Säulen Infrastruktur, Verkehrsangebote und Mobilitätsdienstleistungen sowie Daseinsvorsorge können dabei nicht starr und losgelöst voneinander betrachtet werden, sondern bedingen sich gegenseitig. So bilden die Lage und die Gestaltung der Zugangsstellen beispielsweise den Rahmen und die Basis für die Netzgestaltung im ÖPNV und im On-Demand-Verkehr. Aber auch die Angebotsstrukturen beeinflussen die Gestaltung der Infrastruktur, indem beispielsweise Fahrgemeinschaften Parkplätze oder Park & Ride-Anlagen erforderlich machen. Auch das Angebot an Daseinsvorsorge vor Ort kann zu Infrastrukturbedarfen führen (beispielsweise wird durch das Vorhandensein eines Nahversorgers die Einrichtung einer neuen Haltestelle vor dem Laden oder die Zuwegung mittels (barrierefreier) Bürgersteige erforderlich).

Infrastruktur

Im Liniennetz des ÖPNV stellen Haltestellen die Zugangsstellen zu den Verkehrsmitteln dar. Um ein Denken weg vom Konstrukt „Verkehr“ zu erreichen, muss die verkehrsträgerbasierte Planung abhängig vom genutzten Verkehrsmittel mit getrennten dafür vorgesehenen räumlichen Standorten, wie u.a. „Platz für den ÖPNV“, „Platz für Fahrräder“, „Platz für Carsharing“ usw. verändert werden. Stattdessen muss „Mobilität“ in den Vordergrund rücken, welche unabhängig von Verursacher bzw. Nutzer, sowie Betreiber bzw. Anbieter

gedacht wird. Denn Mobilität beginnt vor der eigenen Haustür und endet an der Tür des Zielortes und nicht an der Bushaltestelle oder im Parkhaus. In einem zukunftsfähigen Mobilitätskonzept ist es damit notwendig, den Begriff „Zugangsstelle“ räumlich und kategorisch auszuweiten, d.h. Verkehrsmittel- und -trägerübergreifend in einem gesamtheitlichen Kontext von Tür-zu-Tür zu betrachten.

Zugangsstellen

Hierbei ist es notwendig, die öffentlichen Zugangsstellen zur Mobilität so zu planen und gestalten, dass diese flexibel und intuitiv erreicht und genutzt werden können. Es gilt deshalb, das Angebot zu diversifizieren, um unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen einen Raum zu geben. Die Anbindung und Erreichbarkeit der letzten Meile muss verbessert werden. Für öffentliche Angebote müssen „Mobilitätsstandorte“ geschaffen werden. Hierbei ist für die jeweilige Region zu beantworten, wo der klassische Linienverkehr mit Fahrplanbindung sinnvoll ist und wo weitere Mobilitätsstandorte (unabhängig davon ob Haltestelle für den Linienverkehr, virtueller Haltepunkt im On-Demand-Ergänzungsnetz oder intermodal-vernetzte Mobilitätsstation) benötigt werden.

Haltestellen sind das Aushängeschild des ÖPNV. Sie stellen den ersten Berührungspunkt für Nutzerinnen und Nutzer dar und vermitteln so einen ersten Eindruck vom ÖPNV überhaupt. Dies determiniert, ob das Verkehrsmittel für zuverlässig und sicher erachtet wird und dessen weitere Nutzung in Betracht gezogen wird. Ein einsames Schild ohne Beleuchtung, Überdachung und Sitzmöglichkeiten hinterlässt einen anderen Eindruck als eine intermodal gestaltete, beleuchtete Haltestel-

le mit übersichtlichen Fahrzeiten- und Tarifinformationen. Um die Attraktivität von Bus und Bahn zu steigern, sollten folglich die Haltestellen funktional verbessert werden: Konkret heißt das, gegebenenfalls vorhandene Zugangshürden abzubauen und die Vernetzung der Verkehrsmittel zu fördern, indem beispielsweise Platz für Pkw- und Fahrradabstellanlagen geschaffen wird. Optimaler Weise sollten Haltestellen zum Verweilen einladen, denn sie sind ein Aufenthaltsort, an dem Menschen Wartezeit verbringen, bis der Bus oder das Anruftaxi kommt.

Eine wichtige Komponente bei der Gestaltung von Haltestellen oder Mobilitätsstationen ist die Zusammenarbeit: Für die Ausstattung von Bushaltestellen sind in der Regel nicht die Verkehrsunternehmen und Verkehrsbetriebe, sondern die Gemeinden oder Landkreise zuständig. Die Leitlinie „Ressourcen bündeln“ ist hier ganz elementar. Es wird empfohlen, dass sich Aufgabenträger bzw. kommunale Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger zusammenfinden, um Bedarfe festzulegen und die nächsten Schritte zur Umsetzung konkreter Maßnahmen auf den Weg zu bringen.

Zugangsstellen zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Abstellanlagen (für Verkehrsmittelwechsel)

Nachfolgend werden die Maßnahmen und Lösungsansätze, aufgegliedert entlang der definierten Leitlinien, im Bereich der Zugangsstellen zu öffentlicher Infrastruktur dargestellt:

Was ist zu tun?

► Bedürfnisorientierte Angebote und Konzepte:

- Evaluation bestehender Angebote und Strukturen durch die Aufgabenträger
- Befragung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Unternehmen usw. durch die Kommunen oder Landkreise

► Ressourcen bündeln:

- Gründung von themen- und bereichsübergreifender Arbeitsgruppen unter Federführung der Kommunen/Landkreise mit Überwindung von Zuständigkeits- und Landkreisgrenzen
- Anwendbarkeit und Übertragbarkeit von vorhandenen, laufenden Projekten (z.B. Best Practice-Beispiele) prüfen (bevor eigene, neue Projekte entwickelt werden)

► Information und Aufklärung:

- Vorhandene Informationen und Tools nutzen, bewerben und streuen
- Öffentlichkeitsarbeit verstärken
- Gemeinsame und zielgruppengerechte Werbung und Kommunikation der Akteure

► Stabilität und Innovation verbinden, Digitalisierung:

ÖPNV-Haltestellen

- Haltestellenlage überprüfen und an Bedarf anpassen
- Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur (Beleuchtung, Überdachung, Sitzmöglichkeiten, Barrierefreiheit), v.a. an Point-of-Interest
- Haltestellen vor Kitas und Schulen sicherer machen
- Niederschwellige und barrierefreie Fahrgastinformation (analog und digital, bei Bedarf mehrsprachig)
- Echtzeit-Daten-Nutzung der Verkehrsbetriebe

Mobilitätsstationen

- Alle Verkehrsmittel örtlich an einem Standort bündeln
- Verknüpfung mit Abstellanlagen für Verkehrsmittel (Fahrradaufbewahrung, P&R, Ladeinfrastruktur)

Fahrradparken und Verknüpfung mit dem ÖV

- Abstellanlagen für unterschiedliche Fahrradtypen an ÖPNV-Haltestellen/Mobilitätsstationen
- Fahrradboxen für teure Räder/Pedelecs an Bahnhöfen und zentralen Bushaltestellen
- Fahrradmitnahme im ÖPNV durch Fahrradträgersysteme/Fahrradanhänger für nachgefragte Linien
- Mehr Angebote für Fahrradabstellanlagen innerorts (an Geschäften, Schulen, Kitas etc.)

Park & Ride

- Park & Ride kostenfrei an Bahnhöfen und Mobilitätsstationen anbieten



Was ist zu tun?

► Öffentliche Ladeinfrastruktur

- Kommunale Elektromobilitätskonzepte entwickeln (landkreis- und behördenübergreifend) bzw. Sichtbarkeit der Konzepte erhöhen und in andere Planungen einbeziehen
- Flächen-/Standortprüfung für öffentliche Ladeinfrastruktur
- Öffentliche Lademöglichkeiten für E-Bike/Pedelec-Akkus an Mobilitätsstationen und zentralen Orten/POI ausbauen
- Elektrifizierung kommunaler Flotten als Vorbildcharakter

Das Land und der Bund bieten durch verschiedene Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten einen finanziellen Unterstützungsrahmen an. Der Freistaat Thüringen fördert im Rahmen der KVI-Richtlinie und des ÖPNV-Unternehmensförderungsgesetzes investive Maßnahmen (Neu-, Um- oder Ausbau) von ÖPNV-Haltestellen, -Verknüpfungsanlagen, Park & Ride/Park & Bike-Anlagen, Telematikanlagen wie dynamische Fahrgastinformationen mit einer Förderquote bis zu 75 %. Auch die Infrastruktur zum Einsatz emissionsfreier Linienbusse kann gefördert werden. Darüber hinaus kann klimafreundliche Mobilität durch Maßnahmen zur Vernetzung von

Verkehrsmitteln im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gefördert werden. Für den Eigenanteil der antragsstellenden Körperschaften oder Institutionen gibt es beispielsweise Kreditmöglichkeiten der KfW-Bankengruppe, wobei eine Vielzahl von Förderprogrammen für finanzschwache Kommunen eine Reduzierung des Eigenanteils vorsehen. Darüber hinaus bieten in Thüringen vor allem die Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur (ThEGA) und die TEAG bzw. TEAG mobil verschiedene Beratungs- und Informationsleistungen für Kommunen, Unternehmen und Privatpersonen an.

Welche Unterstützung gibt es?

► Förderungen:

- Investive Maßnahmen (Neu-, Um- oder Ausbau) von ÖPNV-Haltestellen, -Verknüpfungsanlagen, Park & Ride/Park & Bike-Anlagen, Telematikanlagen wie dynamische Fahrgastinformationen mit einer Förderquote bis zu 75 % können im Rahmen der KVI-Richtlinie (Kommunen) oder im Rahmen des ÖPNV-Unternehmensförderungsgesetzes (Verkehrs- oder Infrastrukturunternehmen des ÖPNV) gefördert werden
- Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundesamts für Logistik und Mobilität (verlängert bis 2028) für investive Maßnahmen in die Radverkehrsinfrastruktur, wie bspw. die Errichtung von Abstellanlagen, mit einer Förderquote von 75 % – Anträge sind beim TLBV (Referat 36) einzureichen
- Kommunalrichtlinie der Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) fördert Maßnahmen zur Unterstützung klimafreundlicher Mobilität; bspw. Mobilitätsstationen, Radverkehrsbeschilderung, Bike & Ride-Anlagen usw. werden mit unterschiedlichen Quoten (i.d.R. 50–70 %) gefördert
- Bundes-Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMDV (aktuell befristet bis 30.06.2024) zur Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme – weitere Förderaufrufe und die Verlängerung der Richtlinie möglich
- Darlehen der KfW Bankengruppe (bis zu 100 % für eine Mindestlaufzeit von vier Jahren) sind für nachhaltige Verkehrsprojekte, wie bspw. Investitionen in klimafreundliche Infrastrukturmaßnahmen, Beschaffung klimafreundlicher Fahrzeuge oder nachhaltiger Informations- und Kommunikationstechnologien, möglich
- Weitere Informationen zum Radverkehr und Fördermaßnahmen des Bundes (https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/radverkehr_node.html)



Welche Unterstützung gibt es?

► Beratungsangebote:

- Die Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur bietet Beratungen zu den Themen Kommunales Flottenmanagement und Fördermittelbeantragung für Kommunen, Unternehmen und Bürger, sowie ein Fuhrparkanalyse-Tool und einen Emissions- und Kosten-Vergleichsrechner
- Die TEAG Mobil GmbH bietet Informationen und Lösungen für öffentliche Ladeinfrastruktur für Unternehmen, Kommunen und Stadtwerke (<https://www.teag-mobil.de>)

► Tools:

- **FlächenTOOL** – Webapplikation zur Identifizierung geeigneter Liegenschaften für Ladeinfrastruktur www.flaechentool.de
- **LadeLernTool** – Lernplattform zur Vermittlung von Wissen für die Planung von Ladeinfrastrukturen www.ladelerntool.de

► Handlungsempfehlungen

- Mobilitätsstationen im Saarland. Ein Leitfaden“ des Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes 2023 (https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mukmav/verkehr/dld_broschuere_mobilitaetsstationen.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

Private Ladeinfrastruktur

Der Individualverkehr wird auch in der Zukunft im ländlichen Raum eine tragende Säule im Modal Split darstellen. Um die Mobilität im ländlichen Raum ganzheitlich klimafreundlich zu gestalten, ist deshalb auch eine Antriebswende weg von fossil betriebenen Verbrennungsmotoren zu forcieren. Mobilitätssicherung im ländlichen Raum bedeutet deshalb auch, den Zugang

zu Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge für Privathaushalte und Unternehmen zu verbessern. Folgende Maßnahmen und Lösungsansätze sollten durch eine enge Zusammenarbeit der zuständigen Akteure (Energieversorger und -betreiber, Land, Landkreise, Kommunen und Unternehmen) forciert werden:

Was ist zu tun?

► Bedürfnisorientierte Angebote und Konzepte:

- Vorausschauende Netzplanung und passende Betreibermodelle entwickeln
- (Regelmäßige) Bedarfsabfragen bei Privatpersonen und Unternehmen (z.B. bei Bauanträgen private LIS abfragen)

► Information und Aufklärung:

- Gemeinsame und zielgruppengerechte Werbung und Kommunikation der Akteure: bspw. Medien und örtliche Strukturen in die Kommunikationsarbeit einbeziehen indem regelmäßig im Amtsblatt Mythen über Ladeinfrastruktur und E-Mobilität aufgebrochen werden aufbrechen und mit Fakten informieren
- Niederschwellige Informationen über Zugangswege zu privater LIS für Privatpersonen

Was ist zu tun?

▶ **Stabilität und Innovation verbinden:**

- Grundversorgung mit privater LIS gewährleisten und Zugangswege erleichtern

▶ **Digitalisierung:**

- Digitalisierung der Niederspannungsebene

Das Projekt zeigte, dass in mancher Hinsicht Vorbehalte und Unsicherheiten gegenüber der eigenen privaten Nutzung von Elektrofahrzeugen bestehen. Diese könnten durch mehr Informationen abgebaut werden, so dass die Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert wird. Hierzu können die Kommunen und Unternehmen Hand in Hand mit den Betreibern und Versorgern arbeiten.

Welche Unterstützung gibt es?

- ▶ Die TEAG Mobil GmbH bietet Interessierten Informationen über den Zugang zur Elektromobilität durch öffentliche und private Ladeinfrastruktur (bspw. Ladekarte mit öffentlichen Ladestationen), sowie verschiedene Ladelösungen (bspw. Ladeboxen für Privatkunden und individuelle Ladelösungen für Unternehmen und Stadtwerke).

Radwege

Der Radverkehr ist ein wichtiger Teil der zukünftigen Mobilität in Thüringen. Hierfür setzt sich auch die Landesregierung mit der Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr ein. Deshalb ist als dritter Baustein im Aufgabenfeld Infrastruktur im Rahmen dieses Ergebnisberichts auch die Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes in Thüringen genannt. Dieses soll durchgängige Verbindungen umfassen, die auch bausträgerübergreifend miteinander verknüpft sind. Die Betrachtung eines ganzheitlichen Netzes ermöglicht eine systematische Identifikation von Netzlücken. Nicht nur der Fahrrad-Monitor 2021¹³, sondern auch der Dialogprozess konnten zeigen, dass das Fahrrad das Verkehrsmittel mit dem größten Potenzial ist. Das vorhandene Potenzial wird bisher jedoch überwiegend im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs ausgeschöpft. Es besteht bereits ein gut ausgebautes und beschildertes touristisch geprägtes Radwegenetz. Um das Fahrrad in seiner Bedeutung als Alltags- und Pendler-Verkehrsmittel zu stärken und den Anteil am

Modal Split langfristig zu erhöhen, ist es notwendig, ein Netz für den Alltagsradverkehr zu entwickeln und vorhandene Lücken zu schließen. Erst durch mehr Angebot an qualitativ hochwertiger und durchgängig befahrbarer Fahrradinfrastruktur kann das Fahrrad für den Pendlerverkehr attraktiver werden.

Neben dem Bedarf an der Entwicklung ganzheitlicher Radverkehrskonzepte ist grundsätzlich auch der Radverkehr in andere Planungen einzubeziehen. Die Kommunen sollten den Radverkehr also nicht separat betrachten, sondern bei anderen Maßnahmen immer mitdenken. Beispielsweise sollte bei dem barrierefreien Umbau einer Bushaltestelle eine bedarfsgerechte Radabstellanlage sowie die Anbindung an das örtliche Radwegenetz mitgedacht werden. Bei der verkehrlichen Anpassung (bspw. Ertüchtigung, Neu- oder Ausbau) einer Ortsdurchfahrt sind die Belange des Rad- und Fußverkehrs in der Planung adäquat zu berücksichtigen.

Folgende Maßnahmen und Lösungsansätze werden vorgeschlagen:

Was ist zu tun?

► **Bedürfnisorientierte Angebote und Konzepte:**

- Bevölkerung in die Entwicklung von Radverkehrskonzepten einbeziehen, v.a. verstärkte Zusammenarbeit mit Vereinen, Schulen, Kitas, Sozial-/Jugendhilfeträgern etc. durch die Kommunen und Landkreise
- ganzheitliche Betrachtung des Radverkehrs (auch Alltagsradverkehr) in Erstellung von Konzepten
- (Prioritäre) Anbindung von Schulen, Kitas, Nahversorgung an Radverkehrsnetz

► **Ressourcen nutzen und bündeln:**

- Ganzheitliche und baulastträgerübergreifende Konzepte für den Radverkehr
- Landwirtschaftliche Wege ertüchtigen (als Alternative zur Führung auf der Straße)
- Markierungen für Radverkehrsanlagen
- Radverkehr bei anderen Maßnahmen mitdenken
- Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Behörden durch regelmäßigen Austausch und Arbeitsgemeinschaften
- Synergien mit anderen Baumaßnahmen nutzen

► **Information und Aufklärung:**

- Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer und Verkehrserziehung/Verkehrssicherheitsarbeit
- Netzwerke nutzen insbesondere Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen e. V. (AGFK-TH)

Um durchgängige Radverkehrsanlagen zu schaffen und Netzlücken zwischen innerörtlichen und überörtlichen Verbindungen bzw. an Gemeinde- und Landkreisgrenzen zu schließen, ist es notwendig, sich auszutauschen, abzustimmen und ganzheitliche, zuständigkeitsübergreifende Konzepte zu entwickeln. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) ist hier ein wichtiger Partner der Kommunen, welche diese in allen Fragestellungen zum Rad- und Fußverkehr unterstützt und berät. Eine Mitgliedschaft in der AGFK-TH ist grundsätzlich für alle interessierten Kommunen möglich und ermöglicht den Wissensaustausch der kommunalen Partner untereinander. Entsprechende Informationen sind unter www.agfk-thueringen.de abrufbar.

Um eine ansprechende Radverkehrsinfrastruktur im Zuge der Konzepterstellung zu entwickeln muss die Bevölkerung einbezogen werden. Hier bieten sich Online-Tools an, mit denen mögliche Strecken gemeldet werden können oder Kommentare zu Mängeln hinter-

lassen werden können. Es gibt bereits verschiedene Möglichkeiten für Nutzer, Daten für die Radverkehrsplanung beizutragen. Dazu gehören der Radroutenplaner Thüringen mit Mängelmelder Thüringer Radnetz oder die im Zuge des Wettbewerbs STADTRADELN verfügbare gleichnamige App, um den Kommunen Informationen zur Infrastruktur bzw. Radverkehrsnutzung zukommen zu lassen. Im Dialogprozess wurde deutlich, dass auch die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden innerhalb der Kommunen selber eine Herausforderung darstellen kann. Deshalb wird empfohlen, bereits frühzeitig bei der Planung von Radverkehrsanlagen oder bei der Erstellung von kommunalen Radverkehrskonzepten andere ggf. auch zuständige Behörden einzubeziehen und durch regelmäßige Abstimmungen oder Arbeitskreise engverzahnt zusammenzuarbeiten.

Die größte Herausforderung, um das Fahrrad als Verkehrsmittel in ländlichen Räumen attraktiver zu machen, ist die Schaffung der entsprechenden Radinfrastruktur. Aufgrund gegebener topographischer und

räumlicher Rahmenbedingungen wird bislang noch oft der Radverkehr auf der Straße geführt. Die Nutzung der Straße zusammen mit Pkw- und Schwerlastverkehr geht überwiegend mit einem mangelnden Sicherheitsempfinden bei Radfahrerinnen und Radfahrern einher. Da der Neubau straßenbegleitender Radwege Kosten verursacht und aufgrund der Platzverhältnisse und größerer Eingriffe in die Umwelt und Natur durch Neuversiegelung von Flächen mancherorts keine Optionen sind, kann eine Lösung in der Mitnutzung bestehender landwirtschaftlicher Wege bestehen. Maßnahmen zu Ertüchtigung solcher Wege sind grundsätzlich im Rahmen der Ziffer B4 „Dem ländlichen Charakter angepasste Infrastrukturmaßnahmen“ der ILE/REVIT-Förderung des Freistaats¹⁴ förderfähig.

Wo mittel- bis langfristig keine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr erreicht werden kann bzw. sich mehrere Verkehrsmittel die Wege teilen, bedarf es größerer Anstrengungen hinsichtlich der Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer

für mehr gegenseitige Rücksicht. Durch Verkehrserziehung in den Schulen, Einbezug der Fahrschulen, Öffentlichkeitskampagnen, Infotage und Veranstaltungen der Verkehrswachten, aber auch Geschwindigkeits-Displays, wie sie im Bereich von Ortseinfahrten, Schulen und Kindergärten bekannt sind, kann für mehr Gleichberechtigung unter den Verkehrsmitteln und mehr gegenseitiger Rücksichtnahme geworben werden.

Als kostengünstige Form der Mobilität bietet das Fahrrad insbesondere für Kinder- und Jugendliche als Verkehrsmittel ein enormes Potenzial. Denn bereits in jungen Jahren kann durch Routine und Alltagserfahrungen das Fundament für eine langfristige Fahrradnutzung gelegt werden. Mit dem Wettbewerb „Schulradeln“, welcher seit dem Jahr 2023 landesweit in Thüringen angeboten wird, soll dies unterstützt werden. Die Kommunen sollten ein besonderes Augenmerk darauflegen, die Radverkehrsinfrastruktur rund um und in Schulen und Kindergärten auszubauen.

Welche Unterstützung gibt es?

- ▶ Durch Kommunen geplante, investive Maßnahmen (Neu-, Um- oder Ausbau) von Radverkehrswegen können durch den Freistaat Thüringen im Rahmen der KVI-Richtlinie mit einer Förderquote von bis zu 70 % gefördert werden
- ▶ die Ertüchtigung landwirtschaftlicher Wege kann über die ILE/REVIT-Förderung des Freistaats zur Förderung von – dem ländlichen Charakter angepassten – Infrastrukturmaßnahmen mit einer Förderquote von 65–85 % erfolgen, Anträge können beim TLLLR gestellt werden
- ▶ Investive Maßnahmen in die Radverkehrsinfrastruktur, wie bspw. die Erstellung von Radverkehrskonzepten, den Neu-/Um- oder Ausbau von Radwegen etc. können mit einer Quote von 75 % im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ des Bundesamts für Logistik und Mobilität gefördert werden (verlängert bis 2028) – Anträge sind im TLBV (Referat 36) einzureichen
- ▶ Nichtinvestive Maßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrsplanes (NRVP), wie bspw. Kommunikationskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit, Koordinierungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen, können durch das BALM mit einer Quote von bis zu 80 % gefördert werden

Mehr Informationen zu Radverkehrswegeförderungen gibt es unter www.foerderfibel.de.

¹⁴ Quelle: Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung und der Revitalisierung von Brachflächen ab 2023, veröffentlicht am 24.04.2023 im Thüringer Staatsanzeiger, online verfügbar unter https://tlllr.thueringen.de/fileadmin/TLLLR/Themen/Landentwicklung/ILE/2023_05_08_FR_ILE_REVIT.pdf.

Der Bund und der Freistaat Thüringen fördern verstärkt investive Maßnahmen (Sonderprogramm „Stadt&Land“, Richtlinien KVI und der ILE/REVIT) in die Radverkehrsinfrastruktur. Im Bereich der Bundes- und Landesstraßen arbeitet die Thüringer Straßenbauverwaltung sukzessive am Bau von straßenbegleitenden Radwegen. Für Öffent-

lichkeitskampagnen, Informationstage, Veranstaltungen, Netzwerkarbeit usw. kann auf die AGFK-TH und die Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr verwiesen werden. Geschwindigkeits-Displays, sogenannte „Smileys“ können über die KVI-Richtlinie gefördert werden.

Best-Practice-Beispiele

- ▶ Radweg (Erfurt-) Kühnhausen und Tiefthal: Nutzung von Synergieeffekten beim Bau: durch Kombination des Baus eines Radweges mit Verlegung von bislang oberirdischen Stromleitungen unter die Erde konnten Kosten gesenkt werden
- ▶ Kommunikationskampagne zu wichtigen Regeln und für ein Miteinander „Für mehr objektive und subjektive Sicherheit im Radverkehr“ des Landes Niedersachsen
- ▶ Kampagnen STADTRADELN und Schulradeln als Anreiz für den Umstieg auf das Fahrrad

Verkehrsangebote und Mobilitätsdienstleistungen

Das Aufgabenfeld Verkehrsangebote und Mobilitätsdienstleistungen ist eng mit dem Aufgabenfeld Infrastruktur verknüpft: Denn natürlich kann nur dort ein bedürfnisorientierter und intermodal vernetzter ÖPNV mit Fahrplanbindung oder als On-Demand-Verkehr etabliert werden, wo die dafür notwendige Infrastruktur vorhanden ist. Darüber hinaus ist es wichtig, ganzheitlicher Angebote und Dienstleistungen zu planen, indem die Verkehrsmittel und das Thema Mobilität noch enger mit anderen Lebensbereichen verknüpft werden, beispielsweise indem Mobilität als Dienstleistung gedacht wird. Zivilgesellschaftliche Angebote können

dort ergänzen, wo der ÖPNV in Form von Linienbussen oder On-Demand-Verkehren nicht ausreichend oder nicht wirtschaftlich sind. Sie gehen dabei noch weiter auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ein. Dabei kommen sie teilweise sogar ohne institutionalisierte Infrastruktur aus, beispielsweise in Form von Mitfahrangeboten und Fahrgemeinschaften oder Bürgerbussen. Diese unterliegen keinen oder anderen gesetzlichen Rahmenbedingungen und fallen nicht unter die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes, benötigen aber mehr lokales Engagement und ehrenamtliche Strukturen.

ÖPNV und On-Demand

Im ländlichen Raum Thüringens finden wir nach dem Status Quo in erster Linie einen am Schülerverkehr ausgerichteten ÖPNV. Ein weiterer Schwerpunkt der Planungen liegt auf der Gewährleistung der Verbindungen in die nächstgelegenen Mittelzentren. Pendlerbeziehungen, Anschlüsse in weiter entfernte Mittel- und Oberzentren oder andere Bedarfe sind bei der Planung vielerorts nicht berücksichtigt. Um ganzheitliche und an den Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtete Mobilitätsangebote zu realisieren, kann das Hauptverbindungsnetz nicht losgelöst von einem Ergänzungs- und Zubringernetz betrachtet werden.

Um einen flächendeckenden ÖPNV in ländlichen Räumen personell und finanziell tragfähig umzusetzen, muss zunächst die Frage beantwortet werden, wie viel Linienverkehr nach Fahrplan sinnvoll und effizient zur Bedienung der Bedarfe vor Ort notwendig sind. Hierzu muss zwingend bei der Gestaltung der Nahverkehrspläne und der Mobilitätskonzepte vor Ort die Bevölkerung frühzeitig und eng eingebunden werden, denn nur so kann ein Angebot nah an den Nutzern und an den Bedürfnissen vor Ort etabliert werden. Dabei können in der Ergänzung zum klassischen Linienverkehr auch flexible ÖPNV-Angebote geprüft werden. Die

bundesweiten Erfahrungen zeigen allerdings auf, dass ÖPNV-Liniennetze nicht durch On-Demand-Verkehre ersetzt werden können. Sie sind daher vielmehr als Ergänzung zum etablierten Linienverkehr zu sehen.

Eine Vorgabe, wie Verbindungen über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg zu organisieren sind, macht der Integrale Taktfahrplan (ITF). Mit dem ITF 2030 soll ein thüringenweites Konzept entstehen, wie ein flächendeckendes, stabiles Hauptverbindungsnetz im Stundentakt des ÖPNV aussehen kann. Mit eingeschlossen

ist hierbei auch ein Zubringer- und Ergänzungsnetz in der Fläche der letzten Meile. Der Freistaat treibt dieses Projekt gemeinsam mit der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen (LEG) voran und plant für die kommenden Jahre eine Erprobung und Implementierung in einzelnen Modellregionen Thüringens. Unabhängig davon sind die Kommunen und Landkreise aufgefordert, die Verkehrsplanungen zu prüfen und, wo bereits möglich, bei der Aufstellung künftiger Nahverkehrspläne zu berücksichtigen.

Die nachfolgend dargestellten Aufgaben zur Entwicklung von Maßnahmen und Lösungsansätzen verdeutlichen, was durch die Kommunen als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als ausführende Verkehrsbetriebe angegangen werden sollte:

Was ist zu tun?

► **Bedürfnisorientierte Angebote und Konzepte:**

- Bevölkerung vor Ort in die Liniengestaltung und Angebotsplanung einbeziehen, v.a. auch Kinder und Jugendliche
- erforderliche Bedienzeiträume abfragen
- Erreichbarkeitsanalysen zentraler Orte, Verkehrsmodellierungen und Befragungen berücksichtigen
- Abstimmung der Fahrpläne auf Unterrichts-, Öffnungs-, Arbeits-/Schichtzeiten; bei On-Demand verschiedene und flexible Routenführung je nach Nutzergruppen

► **Ressourcen bündeln:**

- Einheitliche, verkehrsverbund- und verkehrsträgerübergreifende Verkehrsplanung
- Etablierung eines verkehrsträgerübergreifenden, einheitlichen (digitalen) Bestellsystems
- Weitere Verbundlösungen
- Lokale Fahrdienste und Taxiunternehmen einbinden
- Adaption/Integration in bereits vorhandene Projekten (in anderen Regionen/Gemeinden) prüfen

► **Information und Aufklärung:**

- Verkehrsträgerübergreifende Informationskampagne für den ÖPNV
- Angebot und Werbung gut aufeinander abstimmen
- Zielgruppengerechte Bewerbung neuer Angebote, d.h. auch lokale Strukturen mit einbeziehen, z.B. Jugend- und Seniorentreffs, Vereine, klassische Informationsabende, Social Media, Mund-zu-Mund-Propaganda)
- Bei neuen Angeboten Testphasen mit Anreizen für Zielgruppen mit den niedrigsten Hemmnissen durchführen, z.B. Jugendliche bei Einführung von On-Demand als digital affine Zielgruppe
- Mobilitätslotsen für den öffentlichen Nahverkehr als Assistenz und Begleitservice



► **Stabilität und Innovation verbinden:**

Hauptverbindungsnetz

- Stabilität, Gleichmäßigkeit und Langfristigkeit von Angeboten und Fahrplänen
- Einbindung in Verknüpfungsknoten nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans (ITF)
- Mehrstufige Planung der Angebote nach Reihenfolge: 1. Bahn, 2. Bus, 3. On-Demand
- Expresslinien mit direkter Verbindung für Hauptverbindungsachsen, d.h. zu Bahnhöfen oder Mittel-/Oberzentren
- Ausgewählte Linien zu Premiumlinien ausbauen (WLAN, Radmitnahme, Barrierefreiheit, digitale Fahrgastinfo usw.)
- Routenführung und Liniennummerierungen klar und differenziert gestalten
- Attraktive Tarifgestaltung für Einzeltickets und kostenfreie Schülertickets für alle Kinder/Jugendliche

Ergänzungs- und Zubringernetz

- On-Demand im Shuttle-Charakter in engverzahnter Grundstruktur mit ÖPNV
- Bestellfahrten für Randzeiten und Bereitstellung der ungenutzten Fahrzeuge für andere Zwecke (wie Mobilität als Dienstleistung, z.B. Krankenfahrten o.Ä.)

Mobilität als Dienstleistung

- Shuttleservice bzw. ÖPNV-Verbindungen und -Ticket für kulturelle Angebote und Veranstaltungen als „All-Inclusive-Leistung“
- Tourismus und Wirtschaft in Angebotsstrukturen, Tarifgestaltung und Kostenverteilung einbinden (z.B. Gästekarte)
- Nahversorgung und Mobilität verknüpfen durch Fahrservice für Gesundheitsdienste (z.B. WeCaRe-Projekt)

► **Digitalisierung:**

- Keine Insellösungen etablieren: vorhandene Strukturen zusammenführen und Neuentwicklungen an technische Systeme anknüpfen
- Datentransparenz und -weitergabe der Verkehrsträger (z.B. gemeinsame Daten-Pools wie Datendrehscheibe) und aktive Daten-Pflege
- Nutzung vorhandener digitaler Feedback-Kanäle und Suchmaschinenoptimierung

Der Schlüssel bei der Entwicklung ganzheitlicher Angebote und Dienstleistungen liegt in der Kooperation, denn die Zusammenarbeit mit anderen Kommunen erhöht die Reichweite von Angeboten und macht diese für die Bevölkerung vor Ort attraktiver.¹⁵ Hierbei müssen Ressourcen gebündelt werden, indem die Zusammenarbeit orts- und landkreisübergreifend institu-

tionalisiert wird. Denn Konzepte, Angebote und Dienstleistungen gelingen nur im regionalen Zusammenhang. Dabei liegt es nahe, prioritär an bereits vorhandene Angebote anzudocken oder, falls noch keine Angebotsstrukturen vorhanden sind, sich bei der Entwicklung und Gestaltung von Konzepten zusammenzuschließen.

¹⁵ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2023): Mobil in ländlichen Räumen – Erfolgsfaktor Kooperation; -Berichte KOMPAKT 02/2023.

Um die bestehenden Lücken zu überwinden, muss das Mobilitätsnetz intermodal, d.h. verkehrsträgerübergreifend, gedacht werden und in lokale Rahmenbedingungen eingebettet werden. Hierbei ist es wichtig zu beachten, welche räumliche Strukturen den Wegebeziehungen zugrunde liegen:

- Welche Orte müssen von den Nutzerinnen und Nutzern erreicht werden?
- Wo gibt es Entwicklungspotenziale entlang des Aufgabenfeldes Daseinsvorsorge?
- Wie können Ressourcen effizienter genutzt werden?
- Wie können diese drei Punkte sinnvoll miteinander verknüpft werden?

Bei der Entwicklung der Mobilitätsangebote und Infrastrukturen muss vor allem ganzheitlich und intersektoral gedacht werden: So kann die räumliche Gestaltung

und Entwicklung einer Region zu zusätzlicher Attraktivität für die Einwohnerinnen und Einwohner führen. Denn wo Mobilität als Dienstleistung betrachtet wird, können bedürfnisorientiertere und nutzerfreundlichere Lösungen entwickelt werden. Hierzu ist ein sektorenübergreifendes Arbeiten ein essenzielles Fundament: Indem die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Aufgabenträgern, Vereinen, Unternehmen, Kultureinrichtungen und Tourismusverbänden verstärkt wird und enge Partnerschaften geschlossen werden, kann eine Region noch mehr zusammenwachsen.

Ein wesentlicher Faktor in der Zusammenarbeit ist dabei das Informationsmanagement. Durch ein gutes Datenmanagement wird die Zusammenarbeit erleichtert. Dies bedeutet Datentransparenz nach außen mit geteilter Datennutzung als zentrales Fundament und mit einem gemeinsamen Ausweiten der Digitalisierung.

Best-Practice-Beispiele

- ▶ PlusBus in zahlreichen Landkreisen unter anderem in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg
- ▶ „Sanfte Mobilität“ – Erfolgreiche Kombination von ÖPNV und Tourismus (u.a. mit Gästekarte und Shuttle-Service) in Österreich
- ▶ Sprinti Hannover – größtes On-Demand-Angebot mit virtuellen Haltestellen für den suburbanen/ländlichen Raum in Deutschland
- ▶ Wartburgmobil
- ▶ Privatwirtschaftlicher Rufbus-Dienst der Eichsfeldwerke mit auf spezielle Zielgruppen abgestimmte Angebote, z.B. WanderBus, RadBus, GenussBus und dem Digitalisierungs-Projekt „Der Bus kommt wie gerufen – Die EW Businfo App“
- ▶ Kostenfreier Assistenz-Service für den ÖPNV „MobiSaar“ bietet mittels Mobilitätslotsen Hilfestellung beim Ticketerwerb, beim Lesen des Fahrplans, dem Ein- und Aussteigen und eine Begleitung im ÖPNV. Die Lotsen erhalten dabei eine spezielle Ausbildung und Qualifizierung in Zusammenarbeit mit dem JobCenter und sind entgeltlich angestellt
- ▶ Verkehrskonzept des Nationalparks Schwarzwald

Darüber hinaus ist die Etablierung von Mobilitätslotsen ein Ansatzpunkt, um den Zugang zu öffentlichen Angeboten und Dienstleistungen zu erleichtern. Häufig sind vor allem ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen unsicher in der Nutzung des ÖPNV. Aber auch Kindern und Jugendlichen kann durch ein Begleiterservice ein Mehr an Mobilität ermöglicht werden, welche dann nicht mehr nur auf den Fahrdienst der Eltern angewiesen sind. Das Projekt „MobiSaar“ bietet einen

solchen kostenfreien Assistenz-Service an. Die Lotsen bieten dabei einen Tür-zu-Tür-Service mit Hilfestellung beim Lesen des Fahrplans, Ticketerwerb oder beim Ein- und Aussteigen. Gebucht werden kann der Service telefonisch oder über eine Kunden-App. Finanziert wurde das Projekt zunächst über eine Förderung des BMBF; es wird nun über das Verkehrsministerium des Landes mit einer Anbindung an das Sozialministerium und das Jobcenter anschlussfinanziert. Die Mobilitätslotsen

sind dabei vertraglich angestellt und erhalten für ihre Tätigkeit ein Entgelt. Weitere Formen der Mobilitätslotsen sind ebenfalls für zivilgesellschaftliche Angebote oder als Leistung der Daseinsvorsorge in Form von Nachbarschaftshilfe (z.B. Fahrradbegleiterinnen und -begleiter für Kinder und Jugendliche) denkbar. Je nach regionalen Angebotsstrukturen und Bedarfen können Mobilitätslotsen zielgerichtet eingesetzt werden und durch unterschiedliche Institutionen (Verkehrsunternehmen, kommunale Akteure und Verwaltungsmitarbeiter, Ehrenamtliche und Vereine usw.) begleitet werden.

Der Bund fördert seit einigen Jahren Modellvorhaben für innovative Bedienkonzepte und On-Demand-Angebote. So wird beispielsweise derzeit durch das BALM im Rahmen des Modellprojekts „MOIN+“ die Neustrukturierung und -weiterentwicklung des ÖPNV-Konzepts in Osnabrück gefördert. Hier handelt es sich um einen sehr heterogenen Landkreis mit einem MIV-Anteil von 66 %. Im Rahmen des Projektes wurde der ÖPNV verkehrsmittelunabhängig neu strukturiert, indem beispielsweise zwei neue Schnellbuslinien als landesbedeutsame

Buslinien eingesetzt, 21 Mobilitätsstationen mit Fahrradabstellanlagen und Carsharing sowie ein flächendeckendes On-Demand-System mit einer einheitlichen, übergreifenden Mobilitätsplattform mit Single-Sign-On aufgesetzt werden. Den Thüringer Kommunen und Landkreisen wird empfohlen, die laufenden Förderprogramme des Bundes zu beobachten bzw. sich in regelmäßigen Abständen über Neuerungen zu informieren.

Darüber hinaus will der Freistaat Thüringen die Kommunen bei der Aufgabe der Vernetzung und des Austausches künftig noch besser unterstützen: Im Jahr 2024 soll ein Mobilitätsnetzwerk Thüringen (MoNeT) gegründet und aufgebaut werden. Ihm sollen Expertinnen und Experten aus kommunalen Spitzenverbänden, Verkehrs- sowie Fahrgastverbänden, Wirtschaft und Wissenschaft angehören. Primäre Aufgabe ist die Vernetzung, der Austausch und Wissenstransfer zwischen den Akteuren. Regionale Vertreter sollen besser angebunden werden und mehr Informationen über bestehende Fördermöglichkeiten erhalten.

Welche Unterstützung gibt es?

- ▶ Der Freistaat Thüringen fördert seit Novelle der Richtlinie vom 22.12.2022 im Rahmen der ÖPNV-Unternehmensförderung auch die durch Verkehrs- oder Infrastrukturunternehmen des ÖPNV geplante Beschaffung von neuen barrierefreien und sauberen oder emissionsfreien Linienbussen mit einer Förderquote von 50–75 %.
- ▶ Tipp: Das Bundesamt für Logistik und Mobilität fördert mit regelmäßigen Förderaufrufen ÖPNV-Modellprojekte. Im dritten Förderaufruf vom 20.10.2023 wurden beispielsweise Modellprojekte mit Maßnahmen in den Bereichen der Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität durch Linienausbau oder On-Demand-Diensten, Verknüpfungs- bzw. Intermodalitätsmaßnahmen oder Digitalisierung von Vertriebssystemen gesucht. Ein nächster Förderaufruf kann beobachtet und abgewartet werden unter: ÖPNV – Bundesamt für Logistik und Mobilität.
- ▶ Darüber hinaus fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen des Förderformats „Transformationscluster Soziale Innovationen für nachhaltige Städte“ die Forschung, Entwicklung und den Praxistransfer zu sozialen Innovationen der Stadt- und Umlandgestaltung. Hierbei sind insbesondere die Module 3 („Soziale Innovationen für nachhaltige, vitale und multifunktionale Stadtkerne“), 5 („Soziale Innovationen für nachhaltige urbane Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen“) und 6 („Zukunftsthemen für eine sozial-innovative und nachhaltige Stadtentwicklung“) von Interesse. Gesucht werden hierbei nicht nur Projekte aus Ober- und Mittelzentren, sondern auch aus kleineren Städten in Verflechtung mit deren ländlichem Umland: Bekanntmachung – BMBF.
- ▶ Aktuell laufen derzeit mehrere Forschungsförderungen im Bereich des autonomen oder vernetzten Fahrens, sowie zu KI-Technologien im Bereich Mobilität, beispielsweise des BMDV – AVF-Forschungsprogramm ([bund.de](https://www.bund.de)) oder des TÜV Rheinland BMWK – Fahrzeug- und Systemtechnologien.

Zivilgesellschaftliche Angebote

Die Planung und Durchführung von Mobilitätsdienstleistungen muss nicht ausschließlich Aufgabe der öffentlichen Hand sein. Die Gestaltung zukünftiger Mobilität kann vielmehr nur in Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure erfolgen. An vielen Orten ist dies bereits jetzt gelebte Praxis. Der öffentlich bestellte Nahverkehr wird sicherlich auch zukünftig nicht die einzige Lösung zur Gestaltung der Mobilität im ländlichen Raum sein, sollte aber das Rückgrat eines ganzheitlich betrachteten öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots bilden, das andere Angebote ergänzt.

Gemeinsam mit den Akteuren vor Ort gilt es, jene privaten oder auch zivilgesellschaftlichen Angebote und Dienstleistungen zu identifizieren, die geeignet sind, dieses Rückgrat zu flankieren, um den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger in Gänze gerecht zu werden. Lösungen können dabei für jede Region individuell sein. So bietet sich ggf. in der einen Region CarSharing an, in einer anderen können ehrenamtliche Bürgerbus-

se einen wichtigen Beitrag zur Versorgung mit Mobilität und der Sicherstellung sozialer Teilhabe leisten. Sind die Bedarfe erkannt, gilt es in der Umsetzung Verbündete zu finden. Eine bereichsübergreifende, interdisziplinäre bzw. intersektorale Zusammensetzung an Akteuren impliziert dabei eine breit gefächerte Expertise.

Im Bereich der zivilgesellschaftlichen, privatwirtschaftlichen oder ehrenamtlichen Angebote und Dienstleistungen muss jedoch vor allem ein Ansprechpartner vor Ort das Projekt in die Hand nehmen. Dies können ggf. Vereine und Verbände sein, kommunale Akteure können flankierend unterstützen. Vorhandene Strukturen sollten genutzt und eingebunden werden. Alternativ können auch eigenständige Vereins- oder Genossenschaftsgründungen in Betracht kommen. Im Prozess ist es wichtig, Ziele zu definieren und Überzeugungsarbeit vor Ort zu leisten. Hierzu braucht es engagierte Akteure mit einem gemeinsamen Willen.

Folgende Herangehensweisen, Instrumentarien, Maßnahmen und Lösungsansätze werden vorgeschlagen:

Was ist zu tun?

► **Bedürfnisorientierte Angebote und Konzepte:**

- Befragung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Unternehmen zum Zwecke der Bedarfsermittlung
- Unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigen und entsprechende Akteurs- und Vereinsstrukturen vor Ort nutzen, z.B. Beteiligungsgremien, Jugendzentren, Seniorentreffs, Behindertenwerkstätten, Tourismus- und Wirtschaftsverbände

► **Ressourcen bündeln:**

- Arbeitsgruppen zwischen kommunalen Akteuren und zivilgesellschaftlichen oder privatwirtschaftlichen Projektpartnern bilden
- Übertragbarkeit von vorhandenen, laufenden Projekten (in anderen Regionen/Gemeinden) prüfen, bevor neue Projekte entwickelt werden
- Schlüssel-Schloss-Methode nutzen um Projekt-Partner zu gewinnen: Bedarf ermitteln und Mehrwert für Partner herausarbeiten
- Spenden/Förderungen durch Unternehmen und genossenschaftliche Finanzierungsmodelle prüfen

► **Information und Aufklärung:**

- Geeignete Formate zur ziel- und nutzergruppengerechten Aufklärung, Beratung und Sensibilisierung entwickeln
- Bevorzugt an lokale Strukturen und vorhandene Veranstaltungen andocken
- Politischen Willen zeigen und als Vorbildcharakter und Testimonials agieren



► Stabilität und Innovation verbinden:

Sharing-Angebote

- Multifunktionale Carsharing-Angebote für verschiedene Nutzergruppen bzw. für flexible Nutzungsarten
- Gemeinschaftliche Organisation von Sharing-Diensten
- Ankermieter (Unternehmen, Behörden usw.) für Carsharing suchen und in Flottenmanagement einbinden
- Zubuchungsoption bei ÖPNV-Tickets für weitere Verkehrsmittel (wie Carsharing) prüfen

Bürgerbusse

- Prüfen, ob vorhandene Fahrzeuge/Ressourcen bereitgestellt werden können
- Nachbarschaftshilfe stärken um ehrenamtliche Fahrer zu gewinnen

► Digitalisierung:

- Zivilgesellschaftliche Angebote in vorhandene Digitalstruktur (z.B. Apps) einbetten, z.B. durch Funktionsbündelung oder Schnittstellen
- Integration dieser Mobilitätsangebote in die ITF-Knoten und Weiterentwicklung dieser Verknüpfungspunkte zu intermodalen Hubs

Fahrgemeinschaften

- Mitfahrportale und andere digitale Lösungen (Apps) in Gemeindegarbeit integrieren
- Arbeitgeber-Mitfahrportale und Flottenmanagement ausweiten
- Vermittlung von Fahrgemeinschaften durch zentrale Stellen (z.B. Mobilitätslotsen)

Private E-Mobilität

- Förderungen für Privatpersonen (z.B. für E-Bikes, Lastenräder usw.) besser bewerben
- Aktionstage, „Roadshows“ und Testphasen mit verschiedenen Fahrzeugen (E-Autos, Pedelecs/E-Bikes)
- Beratungsangebote und kommunale E-Lotsen etablieren/ausbauen
- Imagekampagnen und niederschwellige Informationen

Zur Etablierung ehrenamtlicher Angebote, wie beispielsweise Bürgerbussen, kann zunächst geprüft werden, ob bereits geeignete Fahrzeuge in der Region vorhanden sind. So kann eine Kombination mit CarSharing angedacht werden, indem neben herkömmlichen Pkw's auch 9-Sitzer-Fahrzeuge bereitgestellt werden, welche durch Vereine vor Ort mitgenutzt werden könnten. Darüber hinaus verfügen Unternehmen oder Kommunen häufig über eigene Fahrzeuge, welche in festgelegten Zeiten für Bürgerbus-Fahrten bereitgestellt werden könnten. Als Alternative zu ehrenamtlichen Bürgerbussen, organisiert durch Vereine, können auch genossenschaftliche Modelle geprüft werden.

Größere Arbeitgeber oder Zusammenschlüsse mehrerer Betriebe in Gewerbegebieten können ebenfalls einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten, indem sie ein betriebliches Mobilitätsmanagement zur Bildung von Fahrgemeinschaften implementieren. Einer

der größten Mitfahrportalanbieter ist twogo. Die Online-Mitfahrplattform entstand aus der Idee heraus, dass Verkehre vermieden werden, wenn sich Pendler auf ihrem Weg zur Arbeitsstätte zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen.¹⁶ In diesem Sinne können auch Arbeitgebervertretungen und -verbände, Industrie- und Handwerkskammern die Bedarfe bündeln und auf Initiative der Kommunen und Landkreise Partnerschaften identifizieren und stärken.

Darüber hinaus können Carsharing-Angebote auch im ländlichen Raum mit weniger Nutzeranzahlen erfolgreich implementiert werden, indem Ankermieter gefunden werden und eine gemeinsame Nutzung der Fahrzeuge ermöglicht oder die betriebliche Flotte für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Ein erfolgreiches Beispiel hierfür ist ein Carsharing-Anbieter, welcher in Vorarlberg in Österreich ein breites Netz an Stationen anbietet. Das Erfolgskonzept, um einen oder

¹⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Twogo>.

mehrere Ankermieter zu finden, besteht darin, dass der monatliche Fixbetrag bzw. die Entgeltpauschale des Ankermieters um die gefahrenen Verbrauchskilometer reduziert wird. Konkret bedeutet dies: Je mehr die Fahrzeuge durch das Unternehmen genutzt werden, desto günstiger wird es für dieses.

Als Schnittstelle und Vermittler können Mobilitätslotsen im Bereich der zivilgesellschaftlichen Angebote (ehrenamtliche) Vermittler von Fahrgemeinschaften sein oder als E-Lotsen Beratungs- und Informationsdienstleistungen für Gemeinden und Privatpersonen anbieten. Das Format der Mobilitätslotsen in Form von E-Mobilitätslotsen und der Aufbau eines regionalen Netzwerkes wird dabei in Zusammenarbeit mit der ThEGA bereits forciert.

Best-Practice-Beispiele:

- ▶ Mitfahrportal twogo zur Bildung kommunaler oder betrieblicher Fahrgemeinschaften
- ▶ CARUSO Carsharing als Beispiel eines genossenschaftliche Modells mit Hinweisen zur Implementierung und Finanzierung von CarSharing im ländlichen Raum
- ▶ Elektrifizierung der Flotte der Jugendhilfe Gebesee
- ▶ Bürgerbus Bad Frankenhausen
- ▶ ELISA – E-CarSharing in Bad Liebenstein und Bad Salzungen.
- ▶ Einkaufs- und Ärztebus in der Modellregion Sonneberg/Hildburghausen

Neben privatwirtschaftlichen und genossenschaftlichen Finanzierungsmodellen stehen auch vereinzelt Projekt- bzw. Anschubfinanzierungen für die Implementierung zivilgesellschaftlicher und privatwirtschaftlicher Angebote und Dienstleistungen zur Verfügung. Hier kann v.a. auf die Förderprogramme des Bundes zurückgegriffen werden: Das BALM fördert das klimafreundliche, betriebliche Mobilitätsmanagement kleiner und mittelständischer Unternehmen, indem diese bspw. in die Elektrifizierung ihrer Flotten investieren. Hierzu kann eine Förderung der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge und -räder geprüft werden. Auch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) fördert die Anschaffung von Lastenfahrrädern (Lastenpedelecs) und Lastenanhängern durch Unternehmen, Kommunen und Vereinen mit elektrischer Antriebsunterstützung mit max. 25 % der Anschaffungskosten bis maximal 2.500 €. Zur För-

derung der privaten E-Mobilität durch Zuschüsse für Privatpersonen zur Anschaffung von Lastenfahrrädern und -pedelecs stehen derzeit keine bekannte Förderung zur Verfügung, da eine Neuauflage des Förderprogramms „CargobikeInvest“ des Thüringer Umweltministeriums derzeit nicht absehbar ist.

Darüber hinaus engagiert sich die ThEGA im Bereich der privaten und betrieblichen E-Mobilität. Durch Beratungen und Öffentlichkeitsarbeit, wie beispielsweise die Planung von Veranstaltungen und Aktionstagen, unterstützt diese Kommunen und Unternehmen. Darüber hinaus soll das ganzheitliche Denken der Mobilitätsangebote und -dienstleistungen durch den Freistaat noch weiter aufgegriffen werden, indem geprüft wird, inwiefern zivilgesellschaftliche Angebote in die Finanzierung aus öffentlicher Hand aufgenommen werden können.

Welche Unterstützung gibt es?

► Förderungen:

- Richtlinie KsNI zur Elektrifizierung betrieblicher und kommunaler Flotten durch die Anschaffung leichter und schwerer Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge als Zuschuss- bzw. Anteilsfinanzierung
- Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement BMM zur Reduktion von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Berufs-, Dienst- und Ausbildungsverkehr sowie in der Alltagsmobilität der Beschäftigten als Zuschuss- bzw. Anteilsfinanzierung
- Beschaffung von E-Lastenrädern/-anhängern durch Kommunen, Vereinen und privaten Unternehmen zur Elektrifizierung der betrieblichen/kommunalen Flotten mit 25 % der Ausgaben (max. 2.500 € pro Rad oder Antrieb)

► Beratungsangebote:

- Die Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur bietet Beratungen zur Elektromobilität von Kommunen, Unternehmen und Bürgern, sowie ein Fuhrparkanalyse-Tool und einen Emissions- und Kosten-Vergleichsrechner.

► Handlungsleitfaden:

- Informationsbroschüre „Bürgerbus in Thüringen“

Daseinsvorsorge vor Ort

Zur Erfüllung der Grundbedürfnisse an Nahversorgung, medizinischer Versorgung, kulturellen Angeboten oder nach sozialer Teilhabe im ländlichen Raum braucht es die Nutzung von Verkehrsmitteln. Dies erfolgt aktuell vorrangig mit dem motorisierten Individualverkehr. Damit bedingt das Angebot an Daseinsvorsorge vor Ort grundlegend das Mobilitätsverhalten der Menschen. Folglich kann die Stärkung der lokalen Strukturen vor Ort und die Sicherstellung eines Basisangebots dazu führen, dass Mobilitätsbedarfe sich verändern und Verkehr reduziert bzw. vermieden werden kann. Um Mobilität ganzheitlich zu betrachten, muss daher auch

die Daseinsvorsorge einbezogen werden. Ziel sollte es daher sein, nicht nur die verkehrliche Anbindung vor Ort zu stärken, sondern auch das Angebot an Nahversorgung mit medizinischen Dienstleistungen und Lebensmitteln, kulturellen Angeboten, Freizeitaktivitäten sowie Möglichkeiten der sozialen Interaktion in den Fokus zu nehmen. Durch mobile Angebote oder Teledienstleistungen, die Revitalisierung von Dorfzentren, Funktionsbündelungen oder durch gezielte Angebote der Selbst- und Nachbarschaftshilfe kann das Angebot vor Ort gestärkt und weiterentwickelt werden.

Im Einzelnen werden die folgenden Maßnahmen und Lösungsansätze vorgeschlagen:

Was ist zu tun?

► Bedürfnisorientierte Angebote und Konzepte:

- Bevölkerung in die Planung und Umsetzung der Angebote einbeziehen, z.B. durch genossenschaftliche Organisationen oder indem Ehrenamt und Vereine beteiligt werden

► Ressourcen bündeln:

- Gemeindeübergreifende Arbeit verstärken, um Angebote gemeinsam zu etablieren und auszubauen
- Gemeinsame Flächenentwicklungen der Kommunen
- Prüfen, ob bereits vorhandene Projekte und Angebote über Gemeindegrenzen hinweg ausgeweitet werden können, z.B. indem der Lebensmittelbus das Streckenangebot ausweitet oder der mobile Gesundheitscheck auch im Nachbarlandkreis angeboten werden kann
- Best Practice/Leuchtturmprojekte anderer Regionen und Bundesländer prüfen und adaptieren
- Genossenschaftliche Modelle zur Umsetzung und Finanzierung prüfen
- Partnerschaften ausbauen und Kooperationen mit Akteuren der Nahversorgung, Schulen und Kindertagesstätten, kulturellen Einrichtungen, ärztlichen Versorgungszentren usw. auf- und ausbauen

► Information und Aufklärung:

- Lokale Strukturen ansprechen, bspw. Angebote auf Seniorentreffs, Café-Nachmittagen, Elternsprecherversammlungen o.Ä. vorstellen und bewerben
- Ehrenamtliche Mobilitätskosten/Hilfetelefone zur Erklärung und Begleitung von Angeboten

► Stabilität und Innovation verbinden:

Grundsicherung mit Nahversorgung

- Versorgungsangebote flexibler gestalten: Räumlichkeiten mit wechselnder Nutzung, z.B. für mobile Angebote
- 24h-Läden/Tante-Emma-Läden etc. zur Sicherung der Grundversorgung mit Lebensmitteln
- Bringdienste (z.B. für Lebensmittel) ausbauen und an vorhandene Strukturen anknüpfen (z.B. ÖPNV, Post usw.)
- Mobile/dezentrale Gesundheitsangebote (z.B. Mini-Gesundheitscheck)

Ergänzende Angebote

- Zivilgesellschaftliche, träger- und anbieterübergreifende Orte als Zentrum für Freizeitaktivitäten (z.B. Schulen oder Gemeindeeinrichtungen als zentrale Orte für Nachmittagsangebote)
- Mobile Angebote in Schulen und Kindergärten (z.B. fahrender Musiklehrer)

Selbsthilfe und Nachbarschaftshilfe

- Nachbarschaftshilfe und generationsübergreifende Arbeit und Angebote durch Multifunktionsgebäude und Mehrgenerationshäuser (z.B. Seniorenwohnheime und studentisches Wohnen, Kitas und Coworking-Plätze etc.)
- Angebote für Kinder und Jugendliche ausbauen (z.B. Verkehrserziehung, Selbsthilfe-Fahrradwerkstätten an Schulen/Gemeindeeinrichtungen)
- Fahrradbegleiter für Kinder

Raum für soziale Interaktion

- Multifunktionale Räumlichkeiten durch Funktionsbündelung/Kombination von Raumnutzungen (z.B. Cafè und Hofladen, Coworking)



Was ist zu tun?

► Digitalisierung:

- Technische/digitale Lösungen für Gesundheitsmedizin (z.B. Telemedizin)
- Digitale Lösungen und Apps in Gemeindearbeit integrieren

Um für die Bevölkerung attraktive lokale Strukturen zu etablieren, müssen deren Bedürfnisse bekannt sein. Auch hier steht insofern eine Befragung von Einwohnerinnen und Einwohnern an erster Stelle, um zu ermitteln, wie sie ihren Alltag gestalten, welche Wege sie zurücklegen und welches Angebot sie vor Ort benötigen würden, um Wege reduzieren zu können.

Wurden die Bedarfe ganzheitlich ermittelt, sollte nach Synergien gesucht werden. Häufig haben die Nachbargemeinden oder Nachbarlandkreise ganz ähnliche Herausforderungen zu bewältigen. Angebote können dabei ggf. gemeinsam geprüft und implementiert werden. Hierbei sollten bereits gemeinsam die Ressourcen geprüft werden, beispielsweise indem an vorhandene Strukturen angeknüpft wird (wie Gemeindeeinrichtungen, Kirchen, Wohnheime, Betreuungseinrichtungen, Ärzten, Bahnhöfe und Mobilitätsstationen, usw.), so dass Gebäude multifunktional genutzt werden können. Die Verbindung von einem Dorfladen am Kindergarten oder am Wohnheim, die Apotheke in der Nähe des Arztes oder das Café bei Coworking-Einrichtungen können Möglichkeiten darstellen, um Funktionen sinnvoll zu verbinden. Vielleicht gibt es vor Ort Leerstand oder Brachflächen, welche einer neuen Funktion zugeführt werden können. Durch Funktionsbündelung oder auch Wechselmodelle durch mobile Dienste und Anbieter können Ressourcen gespart und Kosten auf mehreren Schultern verteilt werden.

Ein weiterer Ansatz kann darin bestehen, das Angebot an mobilen bzw. fahrenden Dienstleistungen auszubauen. Im Gespräch und durch die Zusammenarbeit mit den Akteuren und Anbietern vor Ort können Konzepte entwickelt werden, wie die Dienstleistungen zu der Bevölkerung nach Hause oder an einen zentralen Ort in der Gemeinde gebracht werden können. Der fahrende Lebensmittelhändler oder der Supermarkt der nächstgrößeren Gemeinde, welcher die Lebensmittel an die Haustür liefert, der Bus, welcher die Lebensmittel, die Bibliothek, die Post- oder die Bankfiliale mitbringt, der Arzt, welcher einmal die Woche dezentrale Gesundheitschecks in den Gemeinden anbietet oder der fahrende Musiklehrer, welcher den Unterricht an die Schulen und Kindergärten bringt, sind nur einige Beispiele, was vor Ort Sinn machen und erfolgreich umgesetzt werden kann.

Darüber hinaus gilt es, die Strukturen vor Ort nach dem Grundsatz „Hilfe zur Selbsthilfe“ weiter zu stärken, indem das Angebot in diese Richtung ausgeweitet wird: Durch engagierte Ehrenamtliche vor Ort können beispielsweise in Anknüpfung an den Verkehrserziehungsunterricht in der Schule Projekte zur Fahrradbegleitung initiiert werden (z.B. begleiten Eltern im Rahmen eines rotierenden Systems eine Gruppe von Kindern auf dem Schulweg mit dem Fahrrad). Auch könnten durch generationenübergreifende Projekte neue Freizeitangebote entstehen, Einkaufs- und Fahrdienste oder Begleitservices vermittelt werden.

Best-Practice-Beispiele:

- ▶ Projekt zur Verbesserung der wohnortnahen Versorgung Bündnis WeCaRe
- ▶ Multifunktionaler Bahn-Hofladen am Bahnhof Rottenbach /IBA-Projekt „Bahnhof Rottenbach“ aus der Projektfamilie „Resilientes Schwarzatal“



Abbildung 33:

Bahn-Hofladen Rottenbach, Innenansicht Hofladen mit Café im Hintergrund und Anzeigetafel mit dynamischer Fahrgastinfo und Veranstaltungshinweisen ¹⁷

- ▶ Tante Enso als genossenschaftliches Modell zur Finanzierung von Nahversorgungsäden
- ▶ Stiftung Landleben im Unstrut-Hainich-Kreis mit der Integration des Projektes agathe, Gesundheitskiosken, usw.
- ▶ Mobile Lösungen der Deutsche Bahn-Tochter DB Regio: Rollende Arztpraxis „Medibus“ als Pilotprojekt mit der Kassenärztlichen Vereinigung Hessen, Einkaufsbus als Kooperationsprojekt mit der Supermarkt-Kette REWE und der DB FinanceBus als fahrende Bankfiliale
- ▶ Mobiler Lieferdienst „Volkssolidarität Liefermarkt“
- ▶ Bildungscampus Großbreitenbach als multifunktionaler Standort durch Umnutzung des ehemaligen Krankenhauses

Im Bereich der Daseinsvorsorge existieren bereits viele gute Beispiele, die auch andernorts adaptiert werden können: Am Bahnhof Rottenbach wurde als multifunktionaler Ort der Begegnung und der Sicherstellung der Nahversorgung ein Laden mit regionalen Produkten mit einem Café als Treffpunkt am Bahnhof integriert. Darüber hinaus werden am Bahnhof weitere Verkehrsmittel gebündelt und Mobilitätsdienstleistungen, wie Fahrradabstellanlagen oder Schließfächer, angeboten. Im Unstrut-Hainich-Kreis setzt sich die Stiftung Landleben dafür ein, den Lebenswert und die Attraktivität der Region Blankenburg, Kirchheilingen, Sundhausen, Tottleben und Umgebung zu erhalten und zu verbes-

sern. Dies geschieht durch die Bündelung verschiedener Angebote durch die Stiftung: Im Rahmen des Projektes „agathe“ wird durch Beratungs- und Unterstützungsmöglichkeiten für ältere Menschen die soziale Teilhabe erhalten, gemeinsam mit dem Landengel e.V. dient der Gesundheitskiosk der Gewährleistung der Versorgungssicherheit mit dezentralen ärztlichen Angeboten und es wird ein Mobilitäts-Service in Form eines ehrenamtlichen Fahrdienstes angeboten. Das Projekt WeCaRE des Universitätsklinikums Jena und der Friedrich-Schiller-Universität Jena (Teil des Bündnisses „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ des Programms „Innovation & Strukturwandel“ des

¹⁷ Quelle: Allianz pro Schiene, abgerufen unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres/>

Bundesforschungsministeriums) setzt sich für die ärztliche Versorgung auf dem Land ein, indem ein gemeinsamer Fahrdienst die Patienten zum Arzt bringt. Aber auch die Deutsche Bahn-Tochter DB Regio AG bietet eine Vielzahl an Angeboten, wie die Mobile Arztpraxis (Pilotprojekt der Kassenärztlichen Vereinigung Hessen und der DB Regio), oder der Bus der Lebensmittel (Kooperation von REWE und DB Regio in Hessen) oder die Bankfiliale in den kleinsten Ortsteil auf dem Land bringt.

Darüber hinaus wurden und werden aktuell durch den Freistaat Thüringen eine Reihe weiterer Maßnahmen unterstützt und gefördert: Auf Basis der Machbarkeitsstudie „Bildungscampus Großbreitenbach“ soll das ehemalige Krankenhaus zu einem multifunktionalen Gebäude umgestaltet werden, welches wechselnd und kooperativ durch die Landgemeinde Großbreitenbach, regionale Unternehmen, die Grund- und Gemeinschaftsschule Großbreitenbach, die Volks- und Musikschule Ilm-Kreis und der IHK Südthüringen genutzt werden soll. Mit dem Projekt „Volkssolidarität Liefermarkt“ wird im Rahmen der Regionalentwicklung die dauerhafte und nachhaltige Unterstützung der Daseinsvorsorge in Form eines Lieferdienstes für Waren des täglichen Bedarfs in Kooperation mit einem Supermarkt angestrebt. Gleichzeitig erfolgt eine Attraktivitätssteigerung der gemeindlichen Senioren-Treffpunkte. Zwischen 2023 und 2025 sollen die wirtschaftlichen und verwaltungstechnischen Grundlagen geschaffen werden, um anschließend das Projekt kostendeckend und eigenverantwortlich fortführen zu können.

Hierbei macht es wiederum Sinn, Überlegungen aus der Infrastrukturplanung und der Konzeptionen aus dem Projekt „Mein Thüringen-Takt“ zusammenzuführen. Die ITF-Knoten könnten so durch weitere Funktionen aufgewertet werden und sich zu zentralen Orten der Landgemeinden entwickeln.

Die finanzielle Unterstützung durch den Freistaat Thüringen ist im Rahmen unterschiedlicher Förderprogramme grundsätzlich denkbar: Durch die Förderrichtlinie zu Projekten und Maßnahmen der Regionalentwicklung und zur Gestaltung der Folgen des demografischen Wandels werden Studien, Konzepte und Modellprojekte gefördert, welche darauf abzielen, die Daseinsvorsorge unter den Bedingungen des demografischen Wandels zu sichern. Im Rahmen der Förderrichtlinie ILE/REVIT können dörfliche Gemeinschaftseinrichtungen und sozialbezogene Infrastrukturen (wie bspw. Coworking-Spaces, Naherholungseinrichtungen, dörfliche Wege, Plätze und Gebäude, Digitalisierungsvorhaben, Prozessbegleitungen usw.) gefördert werden. Dabei können Anträge auf Projektförderungen immer bis zum 15. Januar eines laufenden Jahres beim TLLLR gestellt werden. Der Bund bietet ferner weitere Förderprogramme, wie beispielsweise das Programm „BULE+“ zur ländlichen Entwicklung bzw. sozialen Dorfentwicklung. Ehrenamtliche Angebote können darüber hinaus ggf. über andere Programme, wie beispielsweise das Programm für demokratisches Handeln und gegen Extremismus gefördert werden. Hierbei gilt es, die eigenen Projektinhalte und -ziele anhand der Fördergegenstände der Programme zu überprüfen.

Welche Unterstützung gibt es?

► Förderungen:

- Die Richtlinie zu Projekten und Maßnahmen der Regionalentwicklung und zur Gestaltung der Folgen des demografischen Wandels fördert Studien, Konzepte und Modellprojekte mit einer Förderquote von 80 bis 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.
- Unter der Maßnahme B 3 „Dorfentwicklung“ der FR ILE/REVIT werden Projektkosten und investive Maßnahmen zur Entwicklung dorfgemäßer Gemeinschaftseinrichtungen und sozialbezogener Infrastrukturen wie bspw. Multifunktionsgebäude, Mehrzweckeinrichtungen usw. mit einer Quote von 35–65 % gefördert. Die Fördersätze können für finanzschwache Gemeinden erhöht werden.
- Das Programm „BULE+“ des BMEL fördert Modellprojekt und Modellvorhaben, um Maßnahmen, Konzepte oder digitale Anwendungen vor Ort zu erproben.
- In ländlichen und strukturschwachen Gegenden fördert das BMI Vereine und Verbände mit der Umsetzung von Projekten und Modellvorhaben zur Stärkung der demokratischen Teilhabe (Programm für demokratisches Handeln und gegen Extremismus).

7

Reflexion der Expertengespräche

Die dargestellten Ergebnisse wurden im Rahmen zweier Expertenworkshops am 19.10.2023 in Erfurt unterschiedlicher Expertenzielgruppen und -vertreterinnen und -vertretern vorgestellt und gemeinsam erörtert. Die Diskussionsinhalte und das Feedback der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist in die Erstellung dieses Kapitels eingeflossen.

Im Rahmen der Workshops wurden die Herausforderungen, Bedarfe und daraus folgenden vorgeschlagenen Lösungen und Maßnahmen besprochen. Einer der Workshops fand unter der Teilnahme von Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft, der andere mit Vertretern verschiedener, verkehrsmittelübergreifender Verkehrsverbände statt. Zielstellung war es, mit den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern sowie den Interessensvertretern darüber zu diskutieren, wie die Verkehrswende in Thüringen vorangebracht und die vorliegenden Maßnahmen und Lösungsansätze angegangen werden können.

Hierbei galt es, Erfolgsfaktoren zu identifizieren, aber auch darüber zu sprechen, wie mit Herausforderungen in der Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit umgegangen

werden kann. Als wichtiger Hebel wurde auch hier die Zusammenarbeit herausgestellt, welche institutionalisiert sein müsste, um funktionieren zu können. Die Kommunen vor Ort bräuchten außerdem Ressourcen, vor allem auch in Form von Wissen und Sachverstand, um die Herausforderungen vor Ort angehen zu können. Hierzu bedarf es konkreter Unterstützungsangebote, welche nachhaltig und unbürokratisch implementiert werden können.

Insgesamt wurde dafür plädiert, Konzepte und Lösungen für konkrete Bedarfe zu entwickeln. Diese sollte unter der Prämisse stehen, ökologisch, sozial und ökonomisch zu sein. Hierzu sei es wichtig, bestehende oder laufende Projekte zu evaluieren, um die Ergebnisse sichtbar zu machen. Darüber hinaus sei es essenziell, einzelne Projekte in eine Gesamtstrategie einzubetten und eine positive Zukunftsvision zu vermitteln. In der Kommunikation mit der Öffentlichkeit gelte es zu versichern, dass es darum gehe, das Grundbedürfnis Mobilität für jeden Einzelnen zu sichern, um keine Ängste zu befördern, dass der Landbevölkerung das eigene Auto weggenommen werde.

8

Zusammenfassung und Ausblick

Mobilität ist die Grundvoraussetzung für die Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse und eine gleichmäßige räumliche Entwicklung. Wenn wir auf den ländlichen Raum blicken, so handelt es sich dabei um eine Vielzahl heterogener Räume, welche unterschiedliche Voraussetzungen und Bedingungen vorweisen, und die eine individuelle Gestaltung zukunftsfähiger Mobilität erfordern. Daher gibt es nicht das eine Konzept, nicht das eine Werkzeug für alle Regionen Thüringens. Vielmehr braucht es einen ganzen Werkzeugkasten, der jeweils zielgerichtet in den unterschiedlichen Regionen eingesetzt werden muss. Dieser Ergebnisbericht liefert Ideen und Wege, wie diese Werkzeuge im konkreten Fall vor Ort genutzt werden können.

Im Rahmen des Projekts „Mobilität im ländlichen Raum“ wurde ersichtlich, dass Thüringen bereits auf dem Weg ist, die Verkehrswende voran zu bringen und seine Regionen in puncto Mobilität zukunftsfähig zu gestalten. Hierbei gibt es vielerorts schon sehr gute Ideen und gut laufende Projekte. Um die Regionen zu stärken und fit für die Zukunft zu machen, gilt es, Mobilität ganzheitlich zu betrachten, das bedeutet intermodal

vernetzt und verkehrsmittelübergreifend. Grundlegend ist dabei zu überlegen, wie der ÖPNV zukunftsfähig in dünnbesiedelten Räumen mit weiten Fahrstrecken gelingen kann, denn der Ausbau des ÖPNV zu einem engen, verdichteten Netz kann keine Lösung im ländlichen Raum sein. Als Ergänzung des Liniennetzes sollten On-Demand-Verkehre, die mancherorts bereits als Leuchtturmprojekte bestehen, in Anzahl und Reichweite verstetigt und ausgeweitet werden. Dabei können privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Angebote und Dienstleistungen genauso einen Beitrag leisten wie der institutionalisierte ÖPNV. Denn zur Gestaltung der letzten Meile im ländlichen Raum bedarf es vor allem bedürfnisorientierter Ansätze, d.h. einer an den Bedarfen der potenziellen Nutzerinnen und Nutzern ausgerichteten Planung.

Die Mobilität der Zukunft muss auf mehreren Säulen errichtet werden. Der ÖPNV ist nur eine davon. Daneben bedarf es konkreter Angebote für die Bevölkerung, welche an deren Bedürfnissen ansetzen und auf die im Alltag zurückgegriffen wird. Hierfür wollen wir mobilitätsübergreifende und verkehrsträgerunabhängige

Lösungen schaffen. Dieser Bericht hat im Ergebnis drei Säulen als Aufgabenfelder herausgearbeitet – „Infrastruktur“, „Verkehrsangebote und Mobilitätsdienstleistungen“ und „Daseinsvorsorge vor Ort“ – welche mit mehreren Unterkategorien in Form von Maßnahmen und Lösungsansätzen ausgestattet sind.

Um diese Lösungen vor Ort zu entwerfen und zu implementieren, sind Informationen, Austausch, Vernetzung, gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie Datenmanagement essenziell. In diesem Bericht wurde dies zusammengefasst, indem folgende fünf Leitlinien identifiziert wurden:

- 1. Bedürfnisorientierte Angebote und Konzepte,**
- 2. Ressourcen bündeln,**
- 3. Information und Aufklärung,**
- 4. Stabilität und Innovation,**
- 5. Digitalisierung.**

Konkret stellen sie die Erfolgsfaktoren dar, um Maßnahmen und Lösungsansätze passgenau auf die jeweilige Region zuzuschneiden.

Um die Mobilität zukunftsfähig zu gestalten, müssen die grundlegenden Voraussetzungen geschaffen werden, um die Regionen dazu zu befähigen, geeignete und auf die Bedingungen in der Region und die Bedürfnisse ihrer Bevölkerung angepasste Strategien, Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln. Der Freistaat und der Bund unterstützen bereits die Kommunen und Verkehrsunternehmen, aber auch lokale Vereine und Verbände, durch eine Vielzahl von Förderungen und Beratungsangeboten.

Mit der Implementierung eines landesweiten Mobilitätsnetzwerkes wird das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft die Dörfer, Städte und Landkreise in diesem Sinne beraten und ihnen unterstützend zur Seite zu stehen. Damit wollen wir den Dialog über die Gestaltung nachhaltiger Mobilität im Freistaat zwischen allen gesellschaftlichen Akteuren aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Verkehrsbranche vorantreiben.

Dafür werben wir um die Akteure vor Ort, denn nur durch ihr Tun können die jeweiligen Regionen zukunftsfähig und attraktiv gestaltet werden.



Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung der Bevölkerungszahl der Gemeinden Thüringens 2000 und 2021	11
Abbildung 2:	Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Thüringens von 2021 (Ist) bis 2040 (nach 1. GemBv)	11
Abbildung 3:	Analyse der Fahrplandaten am Beispiel der Landkreisgrenze des Kreises Sömmerda mit dem Unstrut-Hainich- und dem Kyffhäuserkreis	12
Abbildung 4:	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen im Regionenvergleich	13
Abbildung 5:	Akteure und ihre Rolle im partizipativen Prozess	16
Abbildung 6:	Projektschema und Konzeption der zwei Phasen	17
Abbildung 7:	Sharepic zur Bürgerumfrage – gestreut über die Social-Media-Kanäle des TMIL (Facebook und Instagram)	18
Abbildung 8:	Share Pic zur Bekanntmachung der Bürgerforen über die Social-Media-Kanäle des TMIL (Facebook, Instagram)	19
Abbildung 9:	Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Bürgerumfrage pro Landkreis	21
Abbildung 10:	Altersverteilung und Geschlecht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Bürgerumfrage	22
Abbildung 11:	Häufigkeit der Auto-Nutzung im ländlichen Raum	23
Abbildung 12:	Elektro-Auto-Besitzer nach Einkommensgruppen	23
Abbildung 13:	Beurteilung der Alltagsmobilität	24
Abbildung 14:	Beurteilung der Alltagsmobilität unter Berücksichtigung der Altersgruppen	24
Abbildung 15:	Erreichbarkeit mit ÖPNV	25
Abbildung 16:	Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im ländlichen Raum und in den Städten Erfurt, Weimar und Jena im Vergleich	26
Abbildung 17:	Mögliches Verbesserungspotenzial der Verkehrssituation	27
Abbildung 18:	Mögliches Verbesserungspotenzial der Verkehrssituation unter Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung	27
Abbildung 19:	Mögliches Verbesserungspotenzial der Verkehrssituation nach Altersgruppen	28

Abbildung 20: Überlegung, das Verkehrsmittel zu wechseln	29
Abbildung 21: Überlegung das Verkehrsmittel zu wechseln unter Berücksichtigung der Häufigkeit der Auto-Nutzung	29
Abbildung 22: Gewichtung von Vor-Ort-Angeboten gegenüber der Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln	30
Abbildung 23: Bearbeitete Karte auf Basis „Gesamtheitliche Mobilitätsangebotsanalyse aktueller Erreichbarkeitsstandards in Thüringen“ aus dem Zwischenbericht des TLBV, Stand Juni 2021, S. 22	31
Abbildung 24: Verbundgebiet VMT (Quelle: Verkehrsverbund Mittelthüringen, abgerufen unter: https://www.vmt-thueringen.de/ausfluege/)	33
Abbildung 25: Liniennetzplan Regionalverkehr der Regionen Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla	34
Abbildung 26: Fotos Bürgerforum Schwarzatal	36
Abbildung 27: Fotos Runder Tisch Schwarzatal	37
Abbildung 28: Liniennetzplan Bus und Bahn Kyffhäuserkreis	38
Abbildung 29: Foto Bürgerforum Ebeleben	40
Abbildung 30: Foto Runder Tisch Ebeleben	41
Abbildung 31: Herausforderungen und Bedarfe in den beiden Fokusregionen	42
Abbildung 32: Aufgabenfelder und Leitlinien	44
Abbildung 33: Bahn-Hofladen Rottenbach, Innenansicht Hofladen mit Café im Hintergrund und Anzeigetafel mit dynamischer Fahrgastinfo und Veranstaltungshinweisen	66

Literatur

- ADAC e. V. (Hg.) (2017): Die Evolution der Mobilität. URL: https://www.zukunftsinstitut.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Auftragsstudien/ADAC_Mobilitaet2040_Zukunftsinstitut.pdf (Letzter Zugriff 13.11.2023).
- ADAC e. V. (Hg.) (2020): Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen. URL: [zukunftsfaehige-oeffentliche-mobilitaet-ausserhalb-von-ballungsraeumen_ADAC_Studie_kkr955.pdf](https://www.zukunftsinstitut.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Auftragsstudien/ADAC_Mobilitaet2040_Zukunftsinstitut.pdf) (letzter Zugriff am 13.11.2023).
- Albert, Florian; Werner, Maximilian (2020): AKZEPTANZSTUDIE „MOBILITY TRENDS“. Internationaler Vergleich der Nutzerakzeptanz hinsichtlich neuer Mobilitätstrends. DOI: [10.24406/publica-fhg-300772](https://doi.org/10.24406/publica-fhg-300772) (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Bienzeisler, Bernd; Martinetz, Simone; Günthe, Madlen (2022): Handbuch für eine partizipative Mobilitätsplanung. Was Bürgerinnen und Bürger bewegt. DOI: [10.24406/publica-140](https://doi.org/10.24406/publica-140) (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (Hg.) (2022): Umweltbewusstsein in Deutschland 2020. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. URL: <https://www.bmu.de/publikation/umweltbewusstsein-in-deutschland-2020> (letzter Zugriff am 13.11.2023).
- Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt (Hg.) (2018): OptiTrans Baseline Study Thuringia. URL: https://projects2014-2020.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1528790167.pdf (letzter Zugriff am 13.11.2023).
- Maier, Moritz Julian; Harles, Lynn; Jütting, Malte; Heimisch-Röcker, Alexandra; Mizera, Karolina; Kaiser, Simone; Schraudner, Martina (2021): STADT.LAND.CHANCEN. Wünsche und Sorgen von Bürgerinnen und Bürgern in Stadt und Land. Ergebnisse der Onlinebefragung (acatech KOOPERATION). DOI: [10.48669/aca_2021-1](https://doi.org/10.48669/aca_2021-1) (letzter Zugriff am 13.11.2023).
- Sander, Hendrik (2022): Mobilitätswende in ländlichen Räumen. Das Beispiel Thüringen. <https://www.rosalux.de/publikation/id/50882/mobilitaetswende-in-laendlichen-raeumen> (letzter Zugriff am 13.11.2023).
- Schroth, Fabian; Maier, Moritz Julian; Wagner-Hani, Nicole; Inninger, Wolfgang (2021): MOBILITÄT NEU DENKEN. Ergebnisbericht. Entwicklung eines Modells für die Gestaltung öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum mit Hilfe eines ko-kreativen Prozesses am Beispiel der Entwicklungsregion Bayerischer Wald. URL: <https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mobilitaet-neu-denken-ergebnisbericht-entwicklung-eines-modells-fuer-die> (letzter Zugriff am 13.11.2023).

Projekte/Best-Practice-Beispiele

- Bad Liebenstein (Hg.): ELISA. E-Mobility for Bad Liebenstein and Bad Salzungen. URL: <https://mobilmitelisa.de/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2021): Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum. Anpassung der baulichen Strukturen von Dörfern und Kleinstädten im Zuge der Digitalisierung des Verkehrs. URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2021/bbsr-online-13-2021.html> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) (Hg.) (2015): Nachhaltig mobil im ländlichen Raum. Vorbildliche Beispiele aus ganz Deutschland. URL: https://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Mobilitaet/mobilitaet_Nachhaltig_mobil_im_laendlichen_Raum_Broschuere_201501.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hg.) (2019): Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/oekologische-oekonomische-potenziale-von> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2018): Modellregion Sonneberg/Hildburghausen. Ziele – Vorgehen – Ergebnisse. URL: <https://stadtentwicklung-thueringen.de/hildburghausen-und-sonneberg-gemeinsamer-einkaufs-und-aerztebus/#page-content> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Future City Lab; Universität Stuttgart; Reallabore für nachhaltige Mobilitätskultur (Hg.) (2015): Experimentierraum Stuttgart. Dokumentation Stakeholderworkshop. URL: http://www.r-n-m.net/wp-content/uploads/2016/12/RNM_Bericht_Experimentierraum_17_07_2015_red.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Gipp, Christoph; Kämpfer, René (2021): Mobilität im ländlichen Raum – vom Konzept für die Flächenerschließung zur konkreten Umsetzung. Muster-Umsetzungskonzepte für Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen. URL: https://fops.de/wp-content/uploads/2021/02/FE-70.09302017_Schlussbericht_2021-01-30.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.) (2020): Erreichbarkeit des nächsten Mittel-/Oberzentrums in Hessen mit dem motorisierten Individualverkehr. URL: https://landesplanung.hessen.de/sites/landesplanung.hessen.de/files/2022-08/MIV_1004_komplett.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalens (Hg.) (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. aktualisierte und überarbeitete Auflage. URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/3-auflage-handbuch-mobilstationen> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Ministerium für Verkehr (Hg.) (2018): VERKEHRSKONZEPT NATIONALPARK SCHWARZWALD. URL: <https://www.nationalpark-schwarzwald.de/de/nationalpark/aufgaben-ziele/verkehrskonzept> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Radowitz, Christoph (2020): Maßnahmenskizze im Rahmen des GRW-Förderprojektes Innovationsregion Mitteldeutschland (Experimentierklausel | Formblatt 08/2019). URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/oekologische-oekonomische-potenziale-von> (letzter Zugriff am 20.11.2023).

- Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar- und Verbraucherschutz des Landes Saarland (Hg.) (2023): Mobilitätsstationen im Saarland. Ein Leitfaden. URL: https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mukmav/verkehr/dld_broschuere_mobilitaetsstationen.html (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg (Hg.) (2022): Zukunft der Mobilitätswirtschaft: Empfehlungen der Mobilitätsforschung. URL: <https://publica.fraunhofer.de/entities/publication/e1f812fa-425e-4d25-bdf4-46ab42be1dd1/details> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Ministerium für Verkehr; Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Landes Baden-Württemberg (Hg.) Mobilitätsprojekte der Landesregierung Baden-Württemberg. URL: https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/PDFs/L%C3%A4ndlicher_Raum/20180315_Version2_Mobilit%C3%A4tsprojekte_der_Landesregierung_IMA.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) e. V. (Hg.) (2022): Zukunftsfähige Mobilität in ländlichen Räumen. 12 Bausteine für eine Landmobilität von morgen. URL: <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/verkehrsinfrastruktur/32230.html> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- NVBW – Nahverkehrsgesellschaft (Hg.) (2020): BürgerBusse in Fahrt bringen. Stationen auf dem Weg zum BürgerBus. URL: <https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/buergerbusse-fahrt-bringen-stationen-auf-dem-weg-zum-buergerbus> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Hg.) (2021): Wie Städte ihre Zukunft gestalten. Wegweisende Projekte aus der Thüringer Stadtentwicklung. URL: <https://stadtentwicklung-thueringen.de/ergebnisdokumentation-broschuren/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Scheffler, Gabriele (2019): Katalysator Kommune? Status Quo und Wirkungskraft der Gestalter der Mobilität von morgen. URL: <https://blog.iao.fraunhofer.de/author/gabriele-scheffler/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmer e. V. (Hg.) (o. J.): Gute Mobilität in ländlichen Räumen – Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort. URL: <https://www.vdv.de/18032020-vdv-positions-papier-gute-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen-vdv.pdf> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (Hg.) (2019): INTERREG EUROPE PROJECT OPTITRANS. ORGANISATION OF PUBLIC TRANSPORT IN THE WARTBURG REGION. URL: <https://www.wartburgmobil.info/unternehmen/fahrgastinfo/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Burghard, Uta; Scherrer, Aline (2022): Sharing vehicles or sharing rides – Psychological factors influencing the acceptance of carsharing and ridepooling in Germany. URL: <https://publica-rest.fraunhofer.de/server/api/core/bitstreams/04c167a9-b679-4b00-b411-386e49012df0/content> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Fischer, Niklas; Gather, Matthias (2022): MaaS in Thüringen. Handlungsempfehlungen. URL: https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/Projektdokumente/2022-07-20_PriMaaS_MaaS_in_Thueringen_-_Handlungsempfehlungen.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Klinge, Alexander (2021): Ländliche Mobilität. URL: <https://www.bpb.de/themen/stadt-land/laendliche-raeume/335912/laendliche-mobilitaet/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).

- Motzer, Nicolaj (2022): Studie: Wer nutzt Mobility-as-a-Service wirklich?. URL: <https://blog.iao.fraunhofer.de/studie-wer-nutzt-mobility-as-a-service-wirklich/#respond> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Pohl, Verena (2019): Vernetzt zum Ziel: Fünf Zutaten für ein zukunftsfähiges Mobilitätsmanagement. URL: <https://blog.iao.fraunhofer.de/vernetzt-zum-ziel-fuenf-zutaten-fuer-ein-zukunftsaehiges-mobilitaetsmanagement/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Sieg, Marcel (2021): Micro Mobility & Geozonen. URL: https://www.deutschebahnconnect.com/micro_mobility_geozonen (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Werner, Jakob Maximilian (2019): Vernetzte Mobilitätsdienste – wie aus Carsharing ein Zweitwagen wurde. URL: <https://blog.iao.fraunhofer.de/vernetzte-mobilitaetsdienste-wie-aus-carsharing-ein-zweitwagen-wurde/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Hg.) (): Online-Befragung zur Bürgerbeteiligung. Befragung zur Ermittlung der Wünsche und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf Radverkehrsförderung. URL: https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/Radwege/160930-p379-bericht-onlinebefragung.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Hg.) (2019): INFORMATIONSBROSCHÜRE, BÜRGERBUS IN THÜRINGEN. URL: https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Strat_Landesentwicklung_Demografie/Regionalentwicklung/2019_04_06_Infobroschuere_Buergerbus_TH.pdf (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Häußermann, Johann Jakob (2020): Grüner Wasserstoff: Wie gelingt prospektives Akzeptanzmanagement?. URL: <https://blog.iao.fraunhofer.de/gruener-wasserstoff-wie-gelingt-prospektives-akzeptanzmanagement/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- Landratsamt Weimarer Land (2021): HyStarter-Konzept. Region Weimarer Land/Weimar. URL: <https://www.hy.land/hystarter-wasserstoffregion-weimar/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).
- VDE Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V. (Hg.) (2022): Einsatz alternativer Antriebstechnologien im SPNV des Südthüringennetzes. Zur technischen Machbarkeit, Ökobilanz und Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Bemu- und Hemu-fahrzeugen. URL:
- Wettringen (Münsterland) – „Deutschlands fahrradfreundlichste Gemeinde“ und Sonderpreis im Jahr 2022 für „Radfahren im ländlichen Raum“: Erfolg durch durchdachte Planung, Einbindung der Gemeinschaft und kontinuierliche Verbesserungen am Beispiel des Leuchtturmprojekt Triangelweg: <https://efahrer.chip.de/news/buergermeister-verraet-seine-tricks-so-macht-man-eine-stadt-> (letzter Zugriff am 13.12.2023) https://utopia.de/ratgeber/interview-deutschlands-fahrradfreundlichster-gemeinde-lernen_607252/ letzter Zugriff am 13.12.2023).

Tools

daviplan – Datentool für die regionale Daseinsvorsorge zur Gegenüberstellung von Nachfrage an Versorgungsleistungen und Angebotsstrukturen. URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/region-gestalten/projekte/2021/datentool-daseinsvorsorge/01-start.html?pos=1>

Förderprogramme

vgl. Infokästen zu den jeweiligen Fördermöglichkeiten in diesem Ergebnisbericht

Förderfibel des Bundes (Ergebnisse für Thüringen). URL: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html;jsessionid=E26D936C88540B2BE5E2907ED66046AD.live11314?isGuided=1&cl2Categories_Bundesland=thuringen

Förderdatenbank des Bundes. URL: www.foerderdatenbank.de

Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW).

URL: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWi/gemeinschaftsaufgabe-verbesserung-der-regionalen.html>

Angebotsfinanzierung

Block, Lukas (2018): Kostenloser ÖPNV – Und wer zahlt?. URL: <https://blog.iao.fraunhofer.de/kostenloser-oepnv-und-wer-zahlt/> (letzter Zugriff am 20.11.2023).

Röckle, Felix (2022): Flexibel und nachhaltig: mit dem Mobilitätsbudget zum klimaneutralen Unternehmen. URL: <https://blog.iao.fraunhofer.de/flexibel-und-nachhaltig-mit-dem-mobilitaetsbudget-zum-klimaneutralen-unternehmen/#respond> (letzter Zugriff am 20.11.2023).

Sander, Hendrik (2021): Wer bezahlt die mobilitätsgerechte Stadt? Instrumente für eine alternative Finanzierung des ÖPNV. URL: <https://www.rosalux.de/publikation/id/45473/wer-bezahlt-die-mobilitaetsgerechte-stadt> (letzter Zugriff am 20.11.2023).



IMPRESSUM

Herausgeber

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)
Referat M3, Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt
Telefon: 0361 57-411 1740
E-Mail: presse@tmil.thueringen.de

Gestaltung und Satz

Gudman Design . www.gudman.de

Nachdruck und Vervielfältigung

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Redaktionsschluss

Januar 2024

**THÜRINGEN
ENTWICKELN
ZUKUNFT
GESTALTEN**



WWW.TMIL.INFO