

Mobilitätsanalyse Saale-Orla-Kreis: Verbesserung der Mobilitätsop- tionen für Kinder und Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren

Auftraggeber/-in:

Landratsamt Saale-Orla-Kreis
Fachbereich Soziales, Jugend, Gesundheit
Oschitzer Straße 4
07907 Schleiz

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden

Dresden, 31.01.2023

Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätsanalyse Saale-Orla-Kreis
Auftraggeber/-in	Landratsamt Saale-Orla-Kreis Fachbereich Soziales, Jugend, Gesundheit Oschitzer Straße 4 07907 Schleiz
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Autor/-in	Madleen Teichfischer, Alexander Pesch
zuletzt gespeichert	16.02.2023

Inhalt

1	Zielstellung und Überblick	5
2	Bestandsaufnahme	6
2.1	Analyse des Untersuchungsraumes	6
2.1.1	Zielgruppen	6
2.1.2	Lage der relevanten Aktivitätenorte	8
2.1.3	Mobilitätsverhalten der Zielgruppen	12
2.2	Mobilitätsoptionen im Saale-Orla-Kreis	16
2.2.1	Das ÖPNV-Angebot im Landkreis	16
2.2.2	Fuß- und Radverkehr	18
2.2.3	Ergänzende Mobilitätsangebote	20
2.3	Erreichbarkeit der relevanten Ziele	21
2.4	Hinweise aus Workshops und Befragung	26
2.5	Hinweise aus bestehenden Plänen	29
2.6	Stärken und Schwächen	30
3	Konzeption	33
3.1	Entwicklungsziele	33
3.2	Maßnahmenansätze	34
3.2.1	ÖPNV-Angebote schaffen und Bedienungslücken schließen	34
3.2.2	Rad- und Fußverkehr fördern	40
3.2.3	Serviceangebote mobilisieren	41
3.2.4	Mitfahrten vermitteln (helfen) - Plattform	43
3.3	Handlungskonzept	44
4	Anlagen	48
4.1	Fragenkatalog der durchgeführten Befragung	48
4.2	Auswertung der Befragung	57
4.3	Aktuelles Angebot ÖPNV	59
4.4	Steckbriefe	63

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Charakteristik der Anwendungsfälle	9
Tabelle 2:	ÖPNV-Erschließung von relevanten Zielen	22
Tabelle 3:	Auswertung bestehender Planungen	29
Tabelle 4:	zusätzliche Fahrten im Linienverkehr	35
Tabelle 5:	Handlungskonzept	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohnerdichte und -entwicklung	7
Abbildung 2:	Lage der relevanten Ziele im Saale-Orla-Kreis	11
Abbildung 3:	allgemeine Mobilitätskennwerte in Thüringen	13
Abbildung 4:	Modal Split im Regionalvergleich	16
Abbildung 5:	Steigungen im Radroutennetz	19
Abbildung 6:	Radverkehrskonzeptionen der Thüringer Landkreise	20
Abbildung 7:	Lage der relevanten Ziele im Einzugsbereich der Haltestellen	25
Abbildung 8:	Verbesserungswünsche zum ÖPNV von Kindern, Jugendlichen und Senior:innen (Nennungen in der durchgeführten Befragung)	27
Abbildung 9:	Bewertung der Mobilitätsangebote im Saale-Orla-Kreis (erster Workshop)	28
Abbildung 10:	Sektoren und Verknüpfungspunkte für On-Demand-Verkehre	37
Abbildung 11:	Aktivitätsbeginn und -ende Kinder und Jugendliche	57
Abbildung 12:	Aktivitätsbeginn und -ende Senior:innen	58
Abbildung 13:	Anzahl Fahrten an Schultagen	59
Abbildung 14:	Anzahl Fahrten an Ferientagen	60
Abbildung 15:	Anzahl Fahrten an Samstagen	61
Abbildung 16:	Anzahl Fahrten an Sonn- und Feiertagen	62

1 Zielstellung und Überblick

Ziel dieser Mobilitätsanalyse für den Saale-Orla-Kreis ist es, ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot entwickeln zu können, welches den bestehenden ÖPNV ergänzt. Im Fokus standen dabei noch nicht und nicht mehr eigenständig mobile Menschen. Für diese Zielgruppen ist die Nutzung eines eigenen Pkw in der Regel nicht möglich und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch physische Einschränkungen oder verminderte Wahrnehmungs- oder Orientierungsfähigkeit oft erschwert. Zudem sind insbesondere in ländlichen Regionen die Linienverkehre auf die Schulzeiten ausgerichtet. Die Nutzbarkeit für Freizeitwege und Wege abseits der Schulanfangs- und -endzeiten ist dadurch häufig eingeschränkt.

Im Rahmen dieser Studie wurden die Mobilitätsbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten der Zielgruppen erfasst und analysiert. In einer Umfrage wurden regelmäßige Wegezwecke, Zeiten, Tage und Aufenthaltsdauern erfragt. In einem Workshop mit Vertreter:innen der Zielgruppen wurden Wünsche und Vorschläge gesammelt. Ebenso wurden die bereits bestehenden Mobilitätsangebote analysiert und ihre Stärken und Schwächen hinsichtlich der Nutzbarkeit durch die Zielgruppen untersucht.

Anhand dieser Informationen wurden bedarfsgerechte Maßnahmen entwickelt, welche die Mobilitätsoptionen im Untersuchungsgebiet für die untersuchten Zielgruppen erweitern. Besonderes Augenmerk wurde auf die jeweiligen Nutzungsvoraussetzungen der Zielgruppen gelegt. Die definierten Maßnahmen sind auch von weiteren Bevölkerungsgruppen nutzbar und tragen so zu einer allgemein besseren Erreichbarkeit im Saale-Orla-Kreis bei.

In einem Handlungskonzept wurden die jeweiligen Wirkungen und Umsetzungsaufwände der Maßnahmen abgeschätzt und daran deren Umsetzung priorisiert. Das daraus resultierende Handlungskonzept soll als Entscheidungsgrundlage für die weitere Entwicklung der Mobilitätsoptionen im Saale-Orla-Kreis und deren Finanzierung dienen.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Analyse des Untersuchungsraumes

2.1.1 Zielgruppen

Der Saale-Orla-Kreis liegt im Südwesten Thüringens. Er grenzt an die thüringischen Landkreise Saalfeld-Rudolstadt, Saale-Holzland und Greiz, sowie an den sächsischen Vogtlandkreis und die bayrischen Landkreise Hof und Kronach. Der Saale-Orla-Kreis umfasst die vier Verwaltungsgemeinschaften (VG) Seenplatte, Oppurg, Triptis und Ranis-Ziegenrück sowie elf weitere Einheitsgemeinden (vgl. Abbildung 1). Die drei Mittelzentren Pößneck, Schleiz und Bad Lobenstein sind räumlich im Landkreis verteilt. Hinzu kommen die Grundzentren Neustadt an der Orla, Saalburg-Ebersdorf, Triptis und das funktionsteilige Grundzentrum aus den Städten Gefell, Hirschberg und Tanna. Mit etwa 1150 km² ist der Saale-Orla-Kreis der drittgrößte Landkreis Thüringens. Seine geringe Einwohnerzahl von etwa 79.600 Einwohnern (Stand: 31.12.2020) und die daraus resultierende durchschnittliche Einwohnerdichte von 69 Einwohnern je km² zeugen von einem ländlichen Charakter. Insbesondere abseits der Grund- und Mittelzentren ist die Einwohnerdichte mit Werten zwischen 15 und 50 Einwohner:innen je km² sehr gering. Die Bündelung von Verkehrsströmen stellt hier eine besondere Herausforderung dar und erschwert die Angebotsgestaltung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Mit etwa 12.000 Einwohnern stellte die Gruppe der Kinder und Jugendlichen zwischen sechs und 25 Jahren einen Bevölkerungsanteil von 15 Prozent (im Jahr 2020) dar. Dieser Anteil liegt leicht unter dem thüringischen Durchschnitt. Die Gruppe der Senior:innen über 65 Jahren machte mit etwas über 22.000 Personen einen Bevölkerungsanteil von etwa 28 Prozent aus und liegt damit leicht über dem Durchschnittswert Thüringens. Die in dieser Studie betrachteten Zielgruppen umfassen über 40 Prozent der Gesamtbevölkerung des Landkreises.

Wird der Kreis der Senior:innen auf die betagten Senior:innen über 80 Jahre eingeschränkt, bleiben noch etwa 7.000 Personen in dieser Zielgruppe übrig, was einen Anteil von 9 Prozent der Bevölkerung entspricht. Auch mit dieser engeren Definition umfassen die Zielgruppen noch ein Viertel der Bevölkerung des Saale-Orla-Kreises.

In ländlichen Regionen, wie dem Saale-Orla-Kreis, ist das Hauptverkehrsmittel der eigene Pkw. Da ein Großteil der Zielgruppen noch nicht oder nicht mehr mit dem eigenen Auto fahren kann, sind sie auf Alternativen angewiesen. Häufig wird auf die Mitnahme im Pkw durch Familie, Freunde und Bekannte ausgewichen. Um den Zielgruppen eine selbstständige, unabhängige Mobilität zu ermöglichen, sind die Angebote im öffentlichen Verkehr sowie das Netz von Rad- und Fußwegen attraktiv zu gestalten.

Aufgrund des demografischen Wandels wird das Thema Barrierefreiheit und altersgerechte Mobilität in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Bis zum

Jahr 2030 ist im Saale-Orla-Kreis ein Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen. Während der Anteil der Kinder und Jugendlichen bis 2030 leicht zurückgeht, steigt der Anteil Senior:innen in etwas höherem Maße, sodass die Zielgruppen und ihre Bedürfnisse, insbesondere die der älteren Bevölkerung, in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen werden. Zusätzlich ist anzumerken, dass ein verbessertes Mobilitätsangebot auch für Personen relevant ist, die nicht den Zielgruppen angehören. So können Mobilitätseinschränkungen beispielsweise auch temporär aufgrund von Verletzungen auftreten, sodass eine Angebotsanpassung für Kinder, Jugendliche und Senior:innen letztendlich allen Bürger:innen zugutekommt.

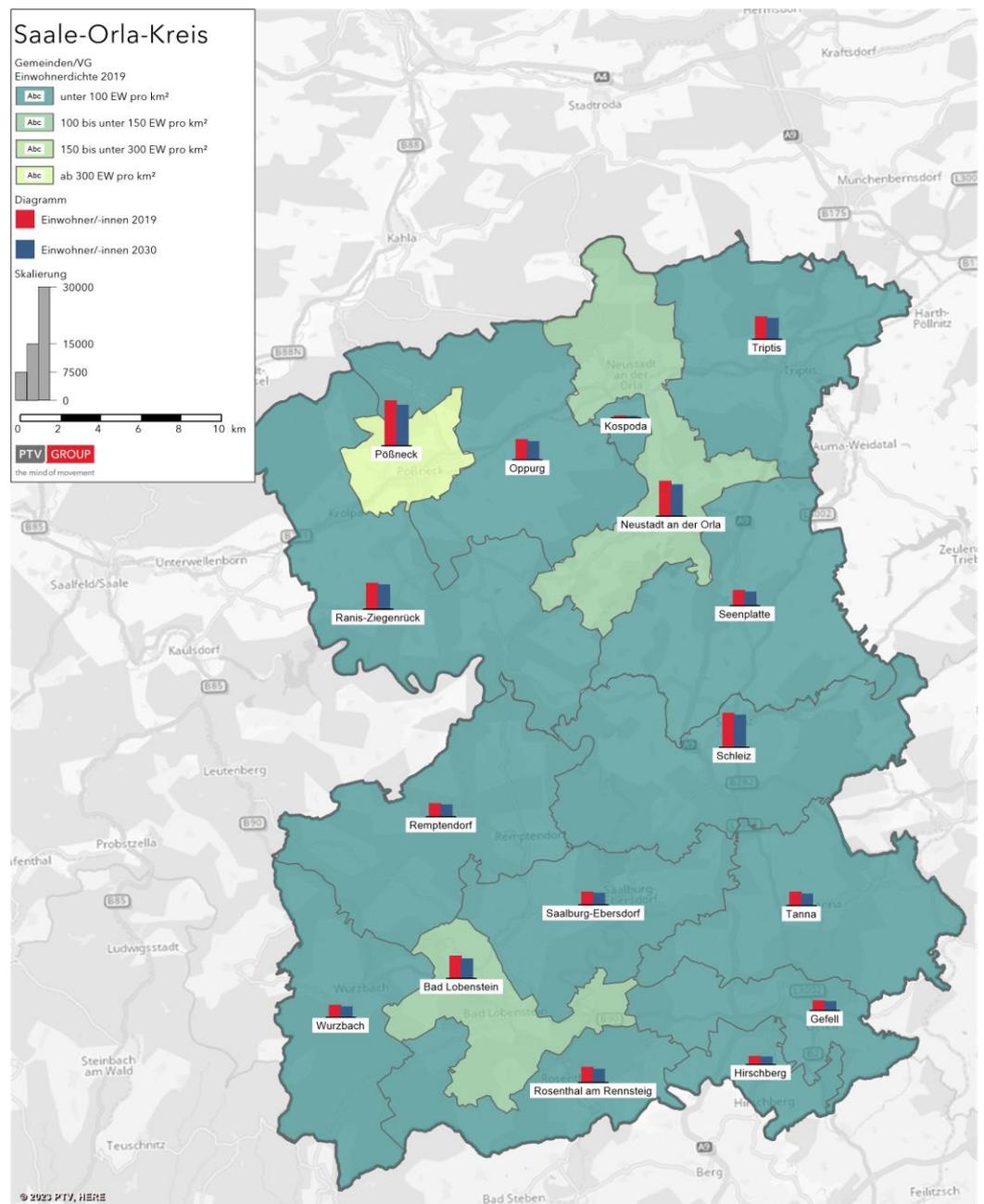


Abbildung 1: Einwohnerdichte und -entwicklung

Für die beiden Zielgruppen der Kinder & Jugendlichen sowie der Senior:innen müssen in den Planungen relevante Einflussparameter berücksichtigt werden, die in anderen Bevölkerungsgruppen weniger bedeutend sind. Für Kinder und Jugendliche ist es wichtig, selbständig Mobilitätserfahrungen zu machen. Deren Selbständigkeitsniveau im Verkehr ist gerade in den jüngeren Altersgruppen zum Teil deutlich eingeschränkt. Das betrifft zum Beispiel die Möglichkeit, Freizeitwege unabhängig von den Eltern zu unternehmen oder Tickets bargeldlos über Smartphones zu erwerben sowie darüber Fahrplaninformationen abzurufen. Auch das Thema soziale Sicherheit ist für Kinder und Jugendliche deutlich bedeutender als für ältere Personen. Bei Senior:innen müssen körperliche Einschränkungen ebenso betrachtet werden, wie eine geringere Affinität zu mobilen Endgeräten (beispielsweise für die Fahrplaninformation und den Ticketerwerb).

Daher müssen Mobilitätsangebote für beide Zielgruppen barrierefrei, subjektiv sicher und einfach benutzbar ausgestaltet werden.

2.1.2 Lage der relevanten Aktivitätenorte

Es wurde davon ausgegangen, dass die oben genannten Wegezwecke Einkauf, Erledigungen und Freizeit die Mobilitätsbedürfnisse der betrachteten Zielgruppen im Wesentlichen abbilden. Die für Schüler:innen wichtigen Fahrten von und zur Schule sind im Rahmen der Mobilitätsanalyse ausgeklammert, da dessen Planung das Kerngeschäft des regionalen ÖPNV darstellt und umfassend betrachtet wird. Arbeitswege werden ebenso nicht berücksichtigt, da nur ein kleiner Teil der Zielgruppe im erwerbsfähigen Alter ist.

Für die Studie wurden für jeden Wegezweck exemplarische Anwendungsfälle erarbeitet (siehe Tabelle 1) und Kenngrößen in Steckbriefen festgehalten. Diese umfassen unter anderem den typischen Anreise- und Abreisezeitraum sowie eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer. Diese wurden zusammen mit dem Auftraggeber und den Teilnehmenden des ersten Workshops abgestimmt. Durch die Befragung konnten die angenommenen Zeiten bestätigt werden.

Anwendungsfall	Wegezzweck	potenzielle Ziele	Aktivitätsbeginn	Aktivitätsende	Aktivitätsdauer
Einkauf	Erledigungen	Lebensmittelmärkte Getränkemärkte	9-10 Uhr	10-12 Uhr	1-2 Stunden
Arztbesuch	Erledigungen	Arztpraxen Ärzteläuser	7-9 Uhr	10-12 Uhr	1-3 Stunden
Besuch einer Bankfiliale	Erledigungen	Bankfilialen	9-10 Uhr	10-11 Uhr	0,5-1 Stunde
Besuch einer Freizeiteinrichtung	Freizeit	Kinos Theater	18-20 Uhr	22-23 Uhr	3-4 Stunden
Schwimmbadbesuch	Freizeit	Schwimmbäder Freibäder	10-12 Uhr	16-18 Uhr	4-6 Stunden
Vereinsport	Hobby	Standorte von Sportvereinen	16-18 Uhr	18-20 Uhr	2-3 Stunden

Tabelle 1: Charakteristik der Anwendungsfälle

Für den Anwendungsfall Einkauf wurden Lebensmittelmärkte als Ziel ausgewählt. Es wurde davon ausgegangen, dass Senioren und Seniorinnen diese Wege typischerweise werktags am Vormittag zurücklegen und die Aufenthaltsdauer zwischen einer und zwei Stunden beträgt. Für Kinder und Jugendliche ist dieser Wegezzweck nur von geringer Relevanz. Im Saale-Orla-Kreis gibt es viele Einkaufsmöglichkeiten, welche sich aber in den Zentren und entlang starker Verkehrsrouten bündeln. Im Raum der Verwaltungsgemeinschaft Seenplatte sowie westlich davon und in Teilen der Gemeinde Remptendorf sind kaum Angebote vorhanden (vgl. Abbildung in Steckbriefen in Anhang 4.4).

Für den Wegezzweck Erledigungen wurden die zwei Anwendungsfälle Arztbesuch und Besuch einer Bankfiliale gewählt. Diese finden üblicherweise vormittags an Werktagen statt. Für den Arztbesuch wurde eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von einer bis drei Stunden angenommen. Der Bankbesuch wurde mit bis zu einer Stunde Aufenthalt geplant. Hier wurde für die Erreichbarkeitsanalyse das Fahrtenangebot eines Schul- und Ferientages herangezogen. Beide Anwendungsfälle sind für Senior:innen relevanter als für Kinder und Jugendliche. Als Ziele für Arztbesuche wurden sowohl Praxen für Allgemein- als auch Fachmedizin und Ärzteläuser betrachtet. Die Standorte sind im Landkreis gleichmäßig verteilt mit Bündelungstendenzen in den Städten. Einzig im Südosten des Landkreises, in den Gemeinden Gefell und Hirschberg, gibt es keine relevanten Ziele. Bankfilialen sind im gesamten Landkreis zu finden. Sie konzentrieren sich jedoch auf die Städte und vereinzelte weitere Standorte. Insbesondere in den Verwaltungsgemeinschaften Seenplatte und Ranis-Ziegenrück sowie im Stadtgebiet Saalburg-Ebersdorf gibt es kaum Angebote.

Als Ziele für Freizeitaktivitäten wurden Kinos und Theater sowie Schwimm- und Freibäder herangezogen und in zwei separaten Steckbriefen dokumentiert. Die

Anwendungsfälle sind für beide Zielgruppen gleichermaßen relevant, unterscheiden sich aber hinsichtlich ihrer Anfangszeit und Dauer.

Für Kinobesuche wurde angenommen, dass diese werktags in den Abendstunden stattfinden. Dies ist für Kinder und Jugendliche häufig nur während der Ferien möglich. Aus diesem Grund wurde der Erreichbarkeitsanalyse das Angebot eines Ferientages zugrunde gelegt. Es wurde eine Aufenthaltsdauer von drei bis vier Stunden angenommen. Im Saale-Orla-Kreis gibt es drei Kinos, welche eher im südlichen Teil des Landkreises zu finden sind. Theater gibt es im Saale-Orla-Kreis nicht.

Für Schwimm- und Freibadbesuche wurde ein Samstag als typischer Besuchstag gewählt. Es wurde von einer Aufenthaltsdauer zwischen vier und sechs Stunden ausgegangen. Die Anreise erfolgt zumeist am Vormittag und die Abreise am Nachmittag. Schwimm- und Freibäder gibt es in vielen Gemeinden und insbesondere Freibäder sind auch außerhalb der Zentren zu finden. Diese liegen aber häufig in der Nähe zur Kreisgrenze, sodass im Zentrum des Landkreises die Angebotsdichte sehr gering ist.

Für die Vereinsbesuche wurde ein Werktag gewählt. Diese Aktivitäten finden typischerweise in den Nachmittags- und frühen Abendstunden statt. Die Aufenthaltsdauer wurde auf zwei bis drei Stunden festgelegt. Sportvereine sind in allen Gemeinden zu finden. Insbesondere im Umkreis der Grund- und Mittelzentren ist eine Bündelung festzustellen. Da in der Erreichbarkeitsanalyse nicht nach Sportarten differenziert wurde, ist davon auszugehen, dass rund um die Zentren ein größeres Spektrum an Angeboten existiert.

Die Daten zu den betrachteten Zielen stammen aus Übersichten des Landratsamtes des Saale-Orla-Kreises. Die dargestellten Daten erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern dienen der repräsentativen Analyse der Erreichbarkeiten für die zu untersuchenden Zielgruppen (siehe Abschnitt 2.3).

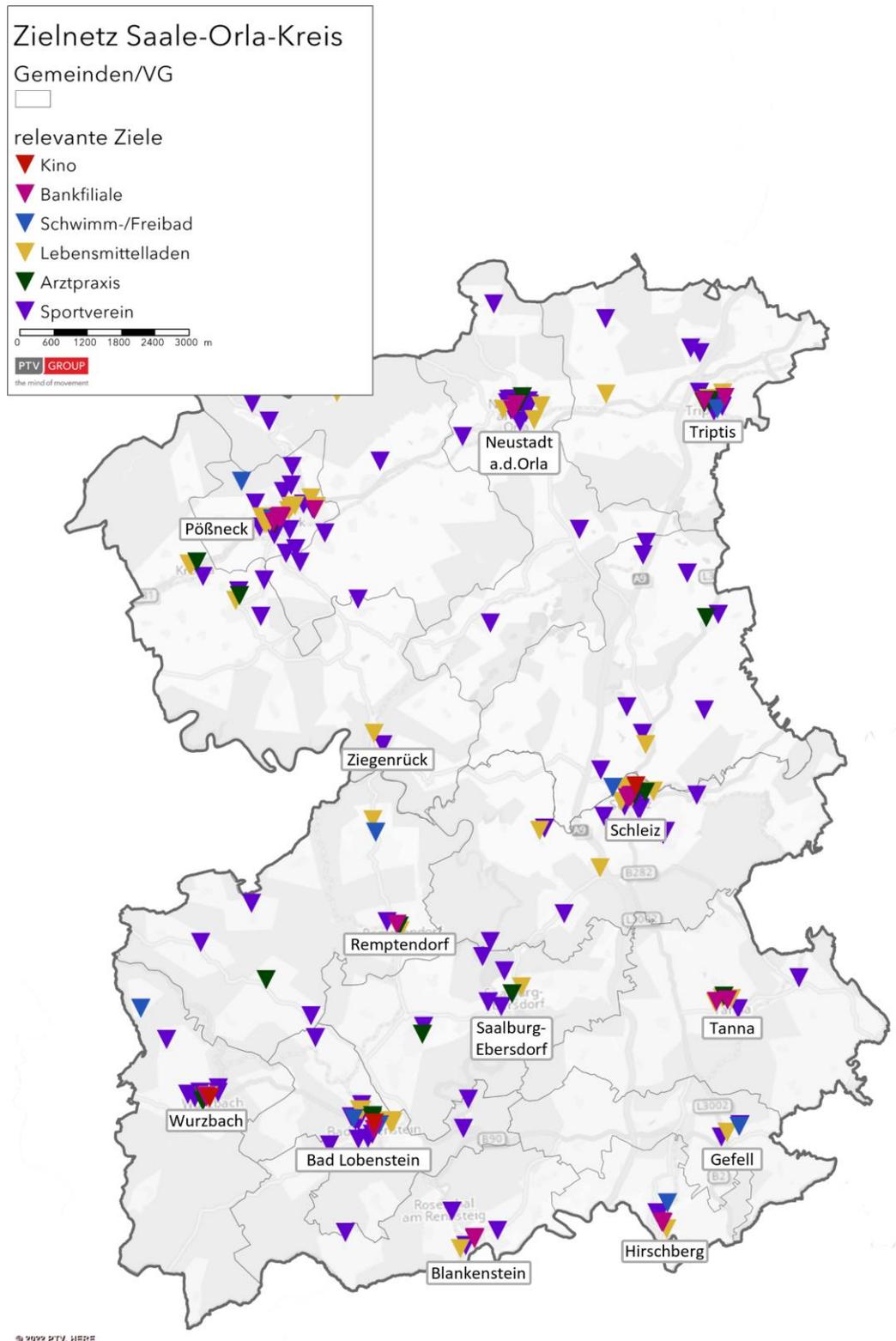


Abbildung 2: Lage der relevanten Ziele im Saale-Orla-Kreis

2.1.3 Mobilitätsverhalten der Zielgruppen

Im Rahmen der Studie wurden drei Datengrundlagen zur Charakterisierung des Mobilitätsverhaltens der Zielgruppen genutzt:

- ▶ Deutschlandweite Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MID) mit dem Datensatz der MID 2017
Diese Erhebung wird regelmäßig durchgeführt und anhand eines Stichprobenplanes eine bevölkerungsrepräsentative Stichprobe generiert, deren Werte auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet werden. Für Thüringen existiert eine regionalisierte Auswertung der Erhebung von 2017.
- ▶ durchgeführte Befragung
Die Befragung wurde sowohl online als auch per Papierfragebogen durchgeführt und für die Zielgruppen der Kinder & Jugendlichen sowie der Senior:innen konzipiert. Die Stichprobe ist nicht repräsentativ. Trotzdem können daraus wichtige Hinweise für die Maßnahmenentwicklung im Rahmen der Studie generiert werden. Eine genauere Beschreibung beinhaltet Kapitel 2.4.
- ▶ Mobilitätsbefragung des Saale-Orla-Kreises 2019
Die Stichprobe der Befragung ist nicht repräsentativ und enthält überwiegend Antworten von Personen außerhalb der hier relevanten Untersuchungszielgruppen. Trotzdem wurden die daraus resultierenden Handlungsansätze im Rahmen der Studie weiter betrachtet, da diese auch für die Zielgruppen relevante Hinweise enthalten.

Laut der Studie Mobilität in Deutschland sind 85 Prozent der Einwohner:innen Thüringens täglich mobil und legen dabei durchschnittlich drei Wege zurück. Je nach Wochentag unterscheidet sich die Anzahl der zurückgelegten Wege. An Werktagen werden durchschnittlich 3,5 Wege zurückgelegt, während es am Wochenende nur 2,5 Wege pro Tag sind.



Abbildung 3: allgemeine Mobilitätskennwerte in Thüringen¹

Die Gründe für das Zurücklegen der Wege sind vielfältig. Häufigster Wegezweck sind Arbeit und Ausbildung (36 Prozent). Da der Schulverkehr als eine der Kernaufgaben im regionalen ÖPNV bereits gut abgedeckt ist und der Arbeitsweg für die betrachteten Zielgruppen eine geringere Relevanz hat, werden sie hier nicht genauer betrachtet. Über ein Viertel der Wege (27 %) werden für Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Darunter zählen Fahrten zu Vereinsaktivitäten, Kultureinrichtungen oder zu Zielen, die der Erholung dienen. Diese Aktivitäten sind für die betrachteten Zielgruppen gleichermaßen von Bedeutung.

Dies spiegelt sich auch in der für diese Studie durchgeführten Umfrage wider, in welcher auch das aktuelle Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden abgefragt wurde (der gesamte Fragenkatalog kann dem Anhang 4.1 entnommen werden). Die zurückgelegten Wege wurden unterteilt in die Wegezwecke Hobby, Freizeit, Erledigungen und Sonstige. Unter Hobby wurden alle regelmäßig wiederkehrenden Aktivitäten zusammengefasst, die zumeist über Vereine oder Institutionen organisiert sind. Darunter fallen Vereinssport, Musikunterricht und ehrenamtliche Tätigkeiten. Der Wegezweck Freizeit umfasst im Gegensatz dazu eher unregelmäßige und individuell organisierte Aktivitäten, wie Schwimmbad- oder Kinobesuche sowie Treffen mit Freunden und Bekannten. Erledigungen sind alle Aktivitäten, welche notwendigerweise durchgeführt werden müssen, wie Arztbesuche, Behördengänge und Einkäufe. Von Kindern und Jugendlichen werden Wege im Freizeitverkehr hauptsächlich in den Nachmittags- und frühen Abendstunden zurückgelegt. Bei Senior:innen besteht der Mobilitätsbedarf ganztägig mit je einer Spitze am Vor- und Nachmittag (vgl. Anhang 1.1). Am Wochenende gibt es keine zielgruppenspezifischen Nachfragespitzen. Da der Wegezweck Freizeit ein breites Spektrum abdeckt, ist die Angabe einer repräsentativen Wegelänge und Aktivitätsdauer sehr schwierig. Über die Hälfte der Hobbyaktivitäten von Kindern und Jugendlichen dauern unter zwei Stunden. Für die Senior:innen lassen sich ähnliche Ergebnisse feststellen. Auch hier dauern Hobbyaktivitäten häufig unter zwei Stunden. Bei Freizeitaktivitäten unterscheiden sich die Ergebnisse. Kinder

¹ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017; verfügbar unter: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html>

und Jugendliche haben häufig eine Dauer von drei bis vier Stunden angegeben. Aber auch eine Häufung im Bereich zwischen sieben und neun Stunden ist feststellbar. Diese langandauernden Aktivitäten finden vermehrt an Wochenendtagen statt. Bei Senior:innen liegt die typische Dauer von Freizeitaktivitäten bei zwei bis vier Stunden. In der durchgeführten Umfrage gaben Senior:innen an, dass Freizeitwege zu etwa 70 Prozent im Heimatort stattfinden. Bei den Kindern und Jugendlichen ist der Wert mit etwa 30 Prozent deutlich geringer. Hier sind der Nachbarort und weitere Orte im Landkreis mit je etwa einem Viertel der Wege genauso relevant für Freizeitaktivitäten. Der Schulstandort hat mit etwa 10 Prozent der Ziele nur eine nachrangige Bedeutung.

Weitere wichtige Wegezwecke sind der Weg zum Einkauf und für Erledigungen. Zu Einkaufswegen zählen sowohl die Grundversorgung in Lebensmittelmärkten sowie der Besuch in Einzelhandels- oder Fachgeschäften. Erledigungen können bei Behörden und Ämtern getätigt werden. Aber auch Arzt- oder Friseurbesuche zählen zu dieser Kategorie. Diese Wegezwecke sind für Kinder und Jugendliche von geringer Relevanz. Von Senior:innen werden diese Wege typischerweise am Vormittag zurückgelegt. Häufig werden auch mehrere Wege und Wegezwecke kombiniert. Mit einer durchschnittlichen Wegelänge laut MiD von zwei bis drei Kilometern und einer Wegedauer von etwa 15 Minuten sind diese Wegezwecke mit den kürzesten Distanzen verbunden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der Umfrage. Hier gaben etwa 60 Prozent der Senior:innen an, dass die getätigten Wege nur innerhalb des Heimatortes stattfinden. Andere Orte im Landkreis spielen mit etwa 30 Prozent jedoch eine deutlich größere Rolle als bei Freizeitwegen. Dies kann daran liegen, dass Ziele wie Facharztbesuche notwendig sind. Da die Dichte an potenziellen Zielen geringer ist, werden weitere Wege akzeptiert als bei wählbaren Wegen, wie für Freizeitaktivitäten. In der Umfrage wurde neben den Wegezwecken auch die Fahrzeugverfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel abgefragt. Laut MiD Regionalbericht Thüringen verfügen in Thüringen 79 Prozent der Haushalte über ein Auto. Damit liegt Thüringen leicht über dem Bundesdurchschnitt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in den betrachteten Zielgruppen die Pkw-Verfügbarkeit stark von den Durchschnittswerten abweicht. In der im Rahmen dieser Studie durchgeführten Umfrage gaben nur zwölf Prozent der unter 25-Jährigen an, ein Auto zu besitzen. Bei Senior:innen deckte sich der Wert mit der Erhebung des MiD. Allerdings gaben weniger als die Hälfte der Befragten an, noch aktiv Auto zu fahren. Hier ergab sich auch ein Unterschied nach Geschlecht. Frauen gaben häufiger an, keinen Führerschein zu haben oder nicht mehr Auto zu fahren als Männer.

Mindestens ein funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen in Thüringen laut MiD 72 Prozent der Haushalte. Bei den Jugendlichen unter 18 Jahren ist der Anteil mit 88 Prozent deutlich höher. Bei Senior:innen sinkt die Fahrradverfügbarkeit mit steigendem Alter. Sind in der Altersgruppe von 65 bis 74 Jahren noch in 70 Prozent der Haushalte Fahrräder verfügbar, sinkt der Prozentsatz bei den 75- bis 79-Jährigen auf 47 Prozent und bei den über 80-jährigen auf nur noch 30 Prozent. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der durchgeführten Umfrage. Pedelecs und E-Fahrräder spielen insbesondere bei älteren Leuten eine Rolle. Am höchsten ist der

Anteil der E-Fahrrad- oder Pedelecbesitzenden mit sechs Prozent in der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen. Das Fahrrad wird zumeist für die Naherschließung im Wohnumfeld genutzt. Es ist für Wege im Umkreis von bis zu fünf Kilometern interessant. Durch die Nutzung eines Pedelecs kann dieser Umkreis erweitert werden. Die durchschnittliche Länge eines mit dem Fahrrad zurückgelegten Weges liegt in Thüringen bei etwa zwei Kilometern. Allerdings gibt es hier starke regionale Unterschiede. In ländlichen Regionen variiert die mit dem Fahrrad zurückgelegte Wegelänge zwischen einem und acht Kilometern.

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer liegt in Thüringen mit zehn Prozent weit unter dem Bundesdurchschnitt von 18 Prozent. Es ist erkennbar, dass insbesondere junge Menschen und Personen mit geringem Einkommen den ÖPNV regelmäßig nutzen. Ist der Anteil der Menschen, die über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, bei den unter 18-Jährigen noch bei über einem Drittel, sinkt er mit steigendem Alter stark ab. In der Befragung „Mobilität in Deutschland“ gaben immerhin 50 Prozent der Thüringer:innen an, den ÖPNV mit Einzel- oder Mehrfahrtenkarten zu benutzen. Die durchgeführte Umfrage bestätigt diese Werte.

Die Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel spiegelt sich auch in der Verkehrsmittelnutzung wider. Laut der durchgeführten Umfrage legen Senior:innen über die Hälfte ihrer Wege im Auto zurück – nur zu etwa 30 Prozent sitzen sie dabei noch selbst hinter dem Steuer. Der ÖPNV wird von ihnen nur für 15 Prozent der Wege genutzt, am häufigsten für Erledigungen. Zu Fuß legen Senior:innen im Durchschnitt ein Viertel ihrer Wege zurück. Dabei ergeben sich große Unterschiede nach Wegezweck. Während Hobby- und Freizeitwege zu etwa 30 Prozent zu Fuß zurückgelegt werden, sind es bei den Erledigungen nur 20 Prozent. Dies liegt zum einen daran, dass die Wege für Hobby und Freizeit kürzer ausfallen. Sie finden laut Umfrageergebnissen zumeist im eigenen Wohnort statt, während für Erledigungen Wege im gesamten Landkreis zurückgelegt werden. Zum anderen sind Erledigungen wie Einkäufe häufig mit zusätzlichem Gepäck verbunden oder Arztbesuche mit körperlichen Einschränkungen. Diese Aspekte können auch für eine verminderte Nutzung des Fußverkehrs sorgen.

Kindern und Jugendliche sind am häufigsten als Mitfahrer:in im Auto unterwegs. Etwa 30 Prozent der Wege werden so zurückgelegt. Fuß- und Radverkehr sind mit jeweils knapp unter 20 Prozent etwa gleich wichtig für diese Zielgruppe. Nachrangig sind für den Freizeitverkehr von Kindern und Jugendlichen der ÖPNV mit zehn bis 20 Prozent je nach Wegezweck und das eigene Auto mit unter zehn Prozent.

Abbildung 15 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich

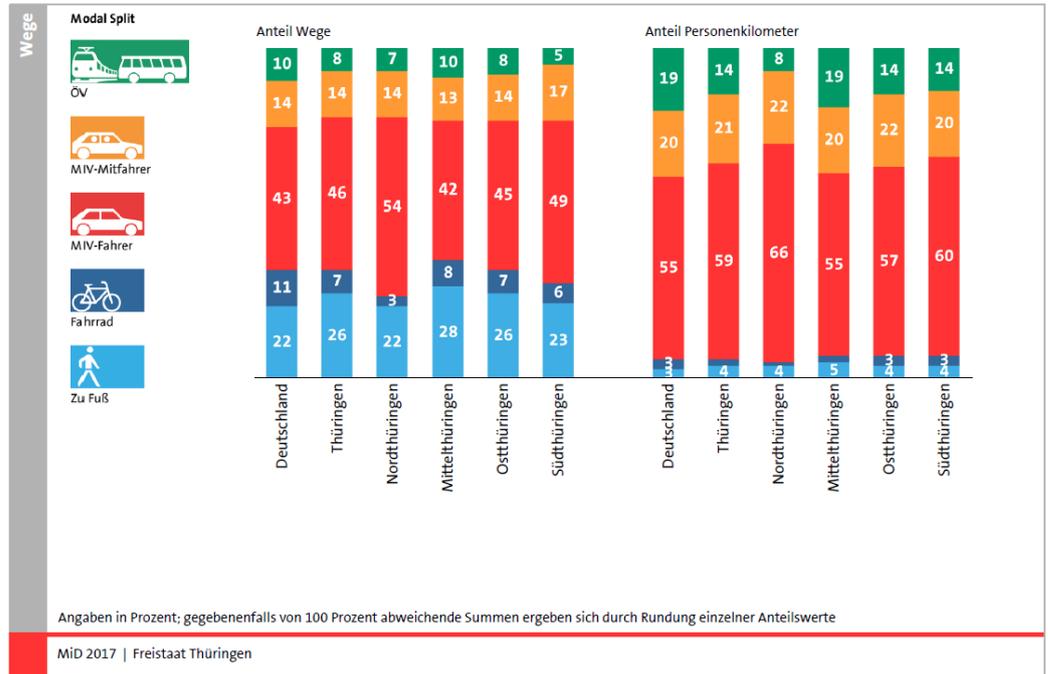


Abbildung 4: Modal Split im Regionalvergleich

2.2 Mobilitätsoptionen im Saale-Orla-Kreis

2.2.1 Das ÖPNV-Angebot im Landkreis

Im Saale-Orla-Kreis gibt es vier Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Im Norden des Landkreises verbindet eine Ost-West-Achse die Städte Pößneck, Neustadt an der Orla und Triptis miteinander und mit Saalfeld im Westen sowie Gera und Leipzig im Osten. Auf der Relation verkehren die Linien RE 12 und RB 22 jeweils im Zweistundentakt, die sich insgesamt zu einem stündlichen Fahrtangebot überlagern. Die RB 22 bindet neben den oben genannten Städten alle weiteren Zwischenhalte an. Ebenfalls im Norden verkehrt von Pößneck (unterer Bahnhof) in Richtung Jena die RB 28 im Zwei-Stunden-Takt mit Verstärkerfahrten zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends. Im Süden des Landkreises verkehrt von Blankenstein über Bad Lobenstein in Richtung Saalfeld die RB 32 im Zwei-Stunden-Takt mit Zusatzfahrten in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit. Der Schienenverkehr bildet das Grundgerüst für den ÖPNV mit einer überregionalen Anbindung an die nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren. Allerdings ist die Erschließungswirkung für den Landkreis selbst aufgrund der Halteanzahl sowie deren Lage an den Grenzen des Saale-Orla-Kreises und der Linienführung in Richtung der benachbarten Landkreise gering. Auch durch die teilweise geringe Fahrtenanzahl durch einen Zweistundentakt und die dadurch hervorgerufene verminderte Flexibilität stellt der Schienenverkehr nur bedingt eine Alternative zum eigenen Pkw dar.

Eine deutlich höhere Erschließungswirkung im Saale-Orla-Kreis übernimmt der

Busverkehr. In ländlichen Räumen sind Schüler:innen die Hauptfahrgastgruppe und das Busangebot ist überwiegend auf die Belange der Anbindung an die Schulen zugeschnitten. Dies bedeutet, dass Fahrten vermehrt zu den geplanten Schulanfangs- und -endzeiten angeboten werden und in den Vormittags- und Abendstunden Bedienungs-lücken entstehen. Auch in den Ferien und an Wochenenden ist das Angebot ausgedünnt und in Teilen des Landkreises nicht vorhanden. Die Fahrten verkehren häufig umwegig und die Reisezeiten sind dadurch nur partiell konkurrenzfähig zum Pkw. Um diesen Problemen zu begegnen und den regionalen Busverkehr attraktiver zu gestalten, werden durch den Freistaat Thüringen landesbedeutsame Buslinien als Ergänzung zum SPNV auf bestimmten festgelegten Relationen gefördert. Auf diesen Linien gibt es ein tägliches, vertaktetes Fahrplanangebot mit direkten, einheitlichen Linienwegen. Im Saale-Orla-Kreis sind zwei dieser Linien umgesetzt worden. Zwischen Triptis und Zeulenroda verkehrt die Linie 40 und von Schleiz über Neustadt an der Orla nach Jena verkehrt die Linie 820. Beide Linien verkehren an Werktagen mit mindestens acht Fahrtenpaaren (im Zwei-Stunden-Takt) und am Wochenende mit vier Fahrtenpaaren pro Tag. Weitere angebotsstarke Linien sind:

- 155 Schleiz - Gefell - Hof
- 610 Bad Lobenstein - Schleiz
- 620 Bad Lobenstein - Ziegenrück
- 966 Pöbneck - Ziegenrück - Schleiz

Auf diesen Linien werden auch am Wochenende und in den Ferien Fahrten angeboten. Sie decken die Hauptrelationen im Landkreis ab und binden Orte wie Schleiz und Ziegenrück an das Schienennetz an. In den Abbildungen in Anhang 1.1 ist das Fahrplanangebot an verschiedenen Tagen dargestellt. Die darin angegebenen Fahrtenzahlen auf den einzelnen Streckenabschnitten ergeben sich dabei teilweise aus der Überlagerung mehrerer Linien. Erkennbar ist, dass an Schultagen ein flächendeckendes Angebot vorhanden ist. Dieses ist jedoch zeitlich teilweise eingeschränkt und für den Freizeitverkehr nur bedingt nutzbar. Einschränkungen bestehen oftmals in den Vormittagsstunden nach 9 Uhr sowie in den frühen Abendstunden ab 17 beziehungsweise 18 Uhr. Viele Linien verkehren ohne konsequente Takte. Das Angebot auf diesen, auf den Schulverkehr abgestimmten Linien, entfällt an Ferientagen, sodass in der Fläche Lücken entstehen. Am Wochenende existiert nur noch ein geringes Angebot auf ausgewählten Hauptachsen. In der Fläche entstehen große Lücken. Ein solches Angebot kann nicht als gleichwertige Alternative zum eigenen Pkw gesehen werden.

In den drei Mittelzentren des Landkreises existieren Stadtverkehre mit unterschiedlich ausgeprägten Angeboten. In Bad Lobenstein gibt es eine Stadtbuslinie mit neun werktäglichen Fahrtenpaaren. In Schleiz existieren zwei Linien mit einem ähnlichen Angebot. Zusätzlich gibt es auf jeder Linie zwei Fahrtenpaare am Samstagvormittag. Das umfangreichste Angebot hat die Stadt Pöbneck. Hier gibt es drei Linien mit täglichem Angebot. Dieses umfasst je nach Linie zwischen sieben und 19 Fahrtenpaare an Werktagen (etwa zwischen 5 Uhr und 18 Uhr) und zwei bis drei Fahrtenpaare an Wochenendtagen (etwa zwischen 9 Uhr und 18 Uhr).

2.2.2 Fuß- und Radverkehr

Viele Wege von Kindern, Jugendlichen und Senior:innen werden im Saale-Orla-Kreis zu Fuß zurückgelegt. Eine aktuelle flächendeckende Bestandsaufnahme der Wegequalität und von Konfliktpunkten ist im Rahmen dieser Studie nicht möglich gewesen. Grundsätzliche sollten Gefahrenstellen bei der Schulwegplanung erkannt werden und damit viele Wege für Kinder und Jugendliche sicher gestaltet werden. Für beide Zielgruppen sollten insgesamt sichere und barrierefreie Fußwegnetze in den Städten und Gemeinden angeboten werden, um die jeweiligen Ziele direkt zu erreichen oder Fußwege von der jeweiligen ÖPNV-Haltestelle zu den relevanten Zielen bewältigen zu können. Weiterhin sind für Senior:innen Pausenmöglichkeiten an Fußwegen wichtig.

Mit dem Fahrrad werden in Ostthüringen laut der Studie Mobilität in Deutschland 2017 sieben Prozent der Wege zurückgelegt. Damit liegt die Region unter dem deutschen Durchschnitt von elf Prozent. Ein Grund für die im Vergleich zu anderen ländlichen Räumen geringere Nutzung des Fahrrades kann die herausfordernde Topografie besonders im Süden des Landkreises sein. Lange Steigungsabschnitte mit hohen Längsneigungen machen das Fahrradfahren unattraktiv und für Menschen mit eingeschränkter körperlicher Fitness teilweise unmöglich. Dieser Hinderungsgrund kann durch elektrische Fahrräder, sogenannte Pedelecs, abgebaut werden. Davon profitieren besonders Senior:innen, die grundsätzlich zum Radfahren fit genug sind, aber durch Steigungsstrecken davon abgehalten werden. In Thüringen besitzen etwa elf Prozent der Bevölkerung ein solches Fahrrad².

Im Norden des Saale-Orla-Kreises sind die topografischen Voraussetzungen durch weniger steigungsreiche Strecken günstiger als im südlichen Teil des Landkreises (siehe Abbildung 5). Allerdings ist das Radverkehrsnetz im Saale-Orla-Kreis nicht optimal ausgebaut. Neben den touristischen Radrouten entlang der Saale ist kein durchgängiges Radroutennetz für Wege zwischen den Gemeinden und Ortsteilen im Alltagsverkehr erkennbar. Ein Radverkehrskonzept gibt es für den Saale-Orla-Kreis sowie die Städte und Gemeinden im Landkreis nicht. Die Ausnahme bildet die Stadt Pößneck, für die ein Radverkehrskonzept in Arbeit ist. Auch eine:n Radverkehrsbeauftragte:n gibt es im Landkreis nicht (siehe Abbildung 6). Dieser Nachholbedarf wurde erkannt und im September 2021 im Kreistag ein Beschluss mit dem Ziel gefasst, die Radverkehrssituation im Landkreis zu verbessern³. Dieser sieht vor, die Schaffung einer Stelle für einen Radwegeverantwortlichen zu prüfen. Der Landkreis soll eine vernetzende und koordinierende Funktion einnehmen und Beteiligte zusammenbringen. Die Umsetzung einzelner Radverkehrsprojekte obliegt zumeist den Kommunen. Für überregionale Radwegeprojekte im Verantwortungsbereich des Landkreises liegt der Fokus auf der Schaffung von Verbindung aus den Regionen Schleiz und Bad Lobenstein zu den Städten Pößneck, Neustadt an der Orla und Triptis.

² Quelle: <https://www.gruene-thl.de/verkehr-bau/e-bike-fuer-11-prozent-der-thueringerinnen-beste-mobilitaetsloesung>

³ Quelle: Beschlüsse der 14. Sitzung des Kreistages am 06. 09. 2021 (170-14/2021)

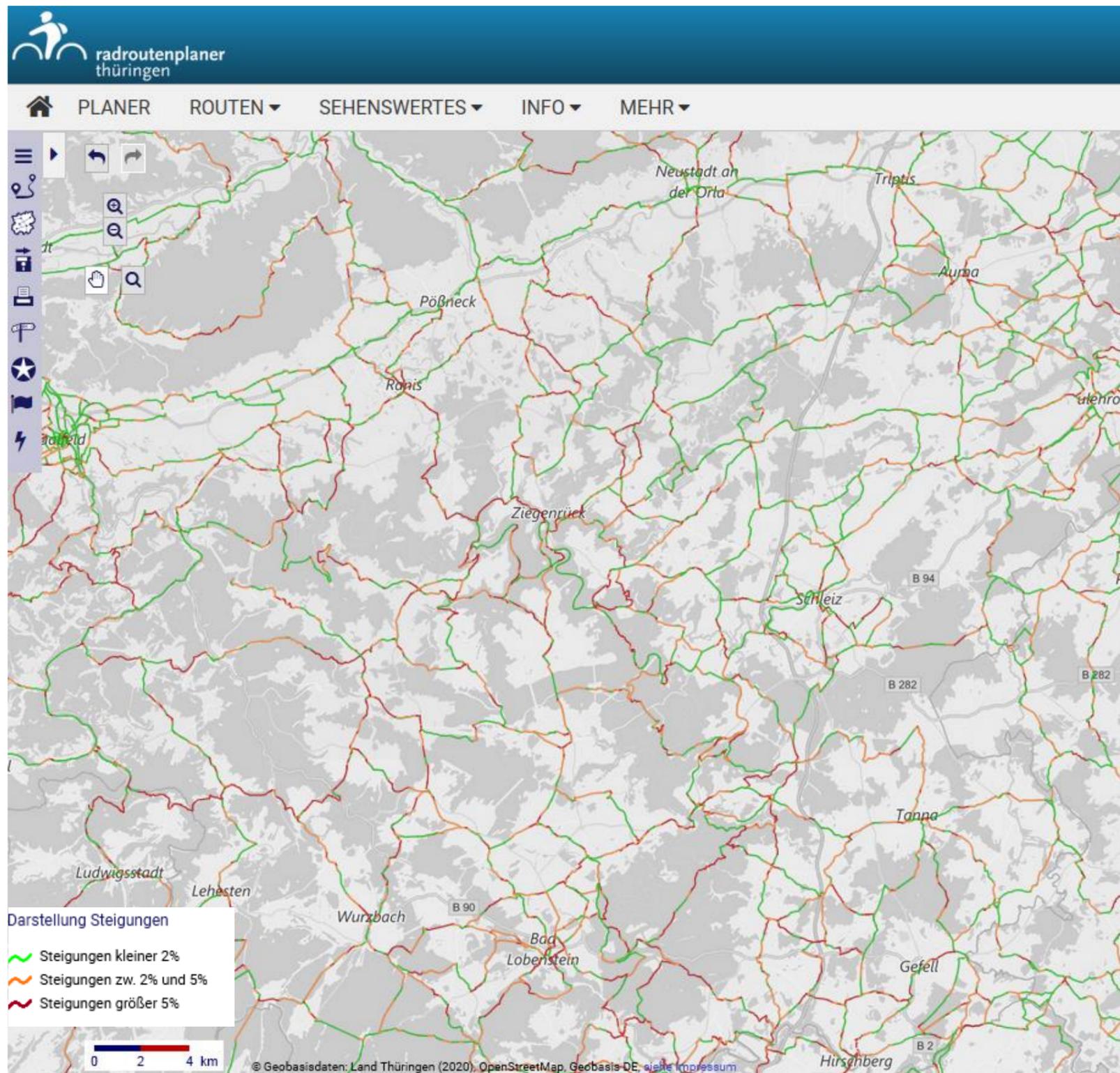


Abbildung 5: Steigungen im Radroutennetz⁴

⁴ Quelle: <https://radservice.radroutenplaner.thueringen.de/rrp/th/cgi?lang=DE>

	Konzeption und Organisation				
	Mitgliedschaft AG "Fahrradfreundliche Kommunen" Thüringen	Vorhandensein Radverkehrskonzept oder Verkehrsentwicklungsplan mit Radverkehrsteil	Jahr des Radverkehrskonzeptes bzw. Gesamtkonzeptes	Fahrradbeauftragte/r (hauptamtlich oder ehrenamtlich)	Fahrradbericht wird erstellt
Altenburger Land	Nein	Nein		Nein	Nein
Eichsfeld	Nein	Ja	2011	Nein	Nein
Gotha	Nein	Ja	1999	Ja	Nein
Greiz	Nein	Ja	2012	Nein	Nein
Hildburghausen	Nein	Nein		Nein	Nein
Ilm-Kreis	Ja	Ja	2016	Ja	Nein
Kyffhäuserkreis	Ja	Ja	2002	Nein	Nein
Nordhausen	Nein	Ja	2003	Nein	Ja
Saale-Holzland-Kreis	Nein	Ja	2007	Nein	Ja
Saale-Orla-Kreis	Nein	Nein		Nein	Nein
Saalfeld-Rudolstadt	Nein	Nein	-	Nein	Nein
Schmalkalden-Meiningen	Ja	Ja	2015	Nein	Nein
Sömmerda	Nein	Ja	2011	Nein	Nein
Sonneberg	Nein	Nein		Nein	Nein
Unstrut-Hainich-Kreis	Nein	Ja	2009	Nein	Nein
Wartburgkreis	Nein	Ja	1997	Nein	Nein
Weimarer Land	Nein	Ja	2000	Nein	Nein

Abbildung 6: Radverkehrskonzeptionen der Thüringer Landkreise⁵

2.2.3 Ergänzende Mobilitätsangebote

Im Saale-Orla-Kreis verkehren einzelne Busfahrten in den Abendstunden, am Wochenende oder in den Ferien als Rufbusfahrten. Diese Fahrten haben zwar einen festen Fahrplan, Haltestellen werden aber nur nach vorheriger Anmeldung bedient. Diese Anmeldung kann telefonisch oder online erfolgen und ist mindestens zwei Stunden vor Fahrtbeginn zu tätigen. Liegen keine Anmeldungen vor, wird die Fahrt nicht durchgeführt. Tariflich sind diese Fahrten mit einer regulären Linienfahrt gleichzusetzen. Da für diese Fahrten häufig Kleinbusse eingesetzt werden, ist die Mitnahme von Fahrrädern oder Kinderwägen nicht garantiert.

Es gibt zudem im Saale-Orla-Kreis einige Bedarfshaltestellen. Das sind Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen, die auf Stichstrecken liegen. Um die Fahrzeit für durchfahrende Fahrgäste zu verkürzen, werden diese Haltestellen nur angefahren, wenn Bedarf besteht. Um diesen Bedarf anzumelden, muss ein an der Haltestelle angebrachter Taster fünf bis 15 Minuten vor geplanter Abfahrt betätigt werden.

⁵ Quelle: Radverkehrskonzept 2.0

Ein flexibles öffentliches Bediensystem ohne feste Routen wird im Saale-Orla-Kreis noch nicht angeboten. Auch Sharing-Angebote für Fahrräder, E-Scooter oder motorisierte Fahrzeuge existieren im Saale-Orla-Kreis nicht. Da solche Angebote bisher kommerziell betrieben werden, lohnt der Betrieb in ländlichen Regionen für die Anbieter nicht. Privates Ridesharing ist über deutschlandweite Onlineplattformen möglich. Diese Plattformen sind jedoch nicht auf die Region abgestimmt und eher auf Gelegenheitsfahrten und weite Distanzen ausgerichtet. Eine regionale Zentrale zur Organisation von Mitfahrten existiert im Saale-Orla-Kreis nicht.

Im Landkreis existieren mehrere Taxibetriebe und Fahrdienste, welche mit Pkw und Kleinbussen den öffentlichen Verkehr ergänzen. Die fünf Taxi- und Mietwagenbetriebe konzentrieren sich auf die Städte Pößneck, Neustadt an der Orla und Schleiz. Die sechs Fahrdienste sind überwiegend in Bad Lobenstein, Schleiz und Ziegenrück stationiert, die im Wesentlichen Krankenfahrten und freigestellte Schülerverkehre übernehmen.

2.3 Erreichbarkeit der relevanten Ziele

Im Rahmen der Untersuchung wurde für jeden der in Kapitel 2.1.2 definierten Anwendungsfälle eine Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt. Eine gute Erreichbarkeit ist gegeben, wenn die Zielpunkte von der nächstgelegenen Haltestelle fußläufig erreichbar sind. Als fußläufig erreichbar wird ein Umkreis von etwa 500 Meter in den Mittel- und Grundzentren sowie 600 Meter in den sonstigen Ortschaften angesehen. Im Einzelfall kann eine Erreichbarkeit in dem definierten Umkreis erschwert werden durch große Höhenunterschiede oder Barrieren wie Flüsse.

In Tabelle 2 ist die Anzahl der relevanten Ziele und ihre Erreichbarkeit innerhalb der oben genannten Umkreise abgetragen. Es ist erkennbar, dass Ziele, wie Arztpraxen, Bankfilialen und Einkaufsgelegenheiten in einem Umkreis von 500 Metern um eine Haltestelle liegen. Lediglich Sportvereine und Freizeiteinrichtungen, wie Bäder, weisen zum Teil längere Entfernungen zu ÖPNV-Haltestellen auf. 87 Prozent der Sportvereine liegen im Einzugsbereich von 600 Metern einer ÖPNV-Haltestelle. In Abbildung 7 ist die Erreichbarkeit relevanter Ziele anhand der Arztpraxen im Saale-Orla-Kreis dargestellt. Darin wird erkennbar, dass im Saale-Orla-Kreis bereits eine gute Haltestellendichte, vor allem von Bushaltestellen, besteht.

Ziel	Anzahl	davon erschlossen mit r=500m		davon erschlossen mit r=600m	
		absolut	anteilig	absolut	anteilig
Arztpraxen	23	23	100%	23	100%
Bankfilialen	22	22	100%	22	100%
Grundversorgung	27	27	100%	27	100%
Kinos/Theater	3	3	100%	3	100%
Bäder	10	8	80%	10	100%
Sportvereine	101 ⁶	86	85%	88	87%

Tabelle 2: ÖPNV-Erschließung von relevanten Zielen

Neben der fußläufigen Erreichbarkeit ist auch das vorhandene ÖPNV-Angebot für die Qualität der Erreichbarkeit relevant. Im Rahmen der Studie wurden Reisezeituntersuchungen vorgenommen. Mit Hilfe dieser können Aussagen darüber getroffen werden, in welcher Zeit bestimmte Ziele von jedem Punkt des Landkreises aus mit Bus oder Bahn erreicht werden können. Als Start- und Zielpunkte dienen dabei alle ÖPNV-Haltestellen im Landkreis. Berücksichtigt wird die Reisezeit im ÖPNV zwischen der Start- und Zielhaltestelle inklusive Fahr- und Umstiegszeiten. Die Reisezeit kann an unterschiedlichen Wochentagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten variieren, da das Fahrplanangebot im Tages- oder Wochenverlauf unterschiedlich gestaltet ist. Hier ist besonders auf die ausgedünnten Busangebote an Ferien- und Wochenendtagen hinzuweisen.

Arztpraxen liegen häufig in den Ortzentren, wo das ÖPNV-Angebot gut und die Distanz zur nächsten Haltestelle gering ist. Dadurch sind sie in der Regel gut erreichbar. Aus einem Großteil des Landkreises ist die nächste Praxis in unter einer halben Stunde mit dem Bus oder der Bahn erreichbar. Für die Erreichbarkeit ebenfalls günstig ist, dass Arztpraxen häufig in den frühen Vormittagsstunden aufgesucht werden. Hier kann an Schultagen zur Anreise das auf die Schulzeiten ausgerichtete Fahrtenangebot überwiegend genutzt werden. Defizite (fehlende Fahrtangebote) gibt es in den Regionen um Hirschberg und Langenorla sowie rund um die Verwaltungsgemeinschaft Seenplatte. Außerdem kann festgestellt werden, dass keine Erreichbarkeit in Ortschaften gewährleistet ist, wenn der Schülerverkehr nicht mit Bussen, sondern durch Fahrdienste durchgeführt wird.

Die Dauer des Arztbesuches ist durch variierende Wartezeiten meist nicht genau planbar. Die Rückfahrten fallen oftmals in die Vormittagszeit, in der das Fahrplanangebot vor allem abseits der Hauptachsen durch fehlenden Schülerverkehr stark ausgedünnt ist. Durch diese Angebotslücke und teilweise geringe Fahrtenhäufigkeiten können zum Teil lange Wartezeiten bei der Rückfahrt entstehen. Aufgrund des Fehlens flexibler Angebote sind hier deutlich größere Lücken in der Erreichbarkeit

⁶ Laut Kreissportbund existieren 135 Vereine im Landkreis, für die jedoch nicht flächendeckend Adressdaten der Trainingsstätten recherchiert werden konnten.

erkennbar. Kurze Reisezeiten sind dann nur noch rund um die Zentren und entlang der Hauptachsen gewährleistet.

Bankfilialen sind in vielen Teilen des Landkreises vorhanden. Da meist keine Termine eingehalten werden müssen und Bankbesuche gut mit anderen Erledigungen kombiniert werden können, ist eine zeitliche Ausrichtung auf die Abfahrtszeiten des ÖPNV möglich. Dennoch ist in der Reisezeitanalyse erkennbar, dass eine attraktive Reisezeit nur in den zentralen Orten und entlang der Hauptverkehrsachsen gegeben ist. Abseits dieser und auch außerhalb der Schulzeiten gibt es große Lücken. Dies betrifft vor allem die Rückreise.

Die Erreichbarkeit von **Supermärkten und Nahversorgern** unterscheidet sich in Hin- und Rückrichtung kaum. Standorte sind überall im Landkreis vorhanden, wobei eine Bündelung in den Zentren erkennbar ist. Rund um die Zentren und entlang der starken Busachsen kann eine attraktive Reisezeit erreicht werden. Abseits dieser ist eine An- und Abreise mit dem ÖPNV häufig nicht in akzeptabler Zeit realisierbar. Auch wenn Einkauf nicht an feste Termine gebunden ist und die Fahrt sich so an die Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen anpassen lässt, wird deren Nutzung durch die langen Reisezeiten unattraktiv.

Die Erreichbarkeit von **Freizeitangeboten** variiert und ist stark von der Anzahl und Verteilung der Ziele abhängig. Im Saale-Orla-Kreis gibt es drei Kinos, welche sich im Süden des Landkreises befinden. Dementsprechend ist die Erreichbarkeit von kulturellen Einrichtungen sehr eingeschränkt. In der Nähe der Standorte und entlang der Hauptachsen, die auf diese Standorte zuführen, ist die Erreichbarkeit gut. Abseits dieser Routen entstehen große Lücken. Entlang der Bahnstrecken ist ein Ausweichen auf die Angebote der Nachbarlandkreise möglich. Da Kino- und Theaterbesuche häufig in den Abendstunden stattfinden, ist das geringe Fahrplanangebot nutzungs hemmend. Bei einer Rückfahrt nach 22 Uhr gibt es im Saale-Orla-Kreis keine Möglichkeit den Bus zu nutzen. Da die Nutzung des ÖPNV nur möglich ist, wenn sie sowohl bei der An- als auch bei der Abreise funktioniert, kann hier keine Alternative zum Individualverkehr geboten werden.

Im Saale-Orla-Kreis wurde für zehn **Schwimm- und Freibäder** die Erreichbarkeit im ÖPNV analysiert. Diese sind gleichmäßig im Landkreis verteilt. Da Badebesuche aber häufig am Wochenende stattfinden und das Fahrplanangebot da eingeschränkt ist, ist eine gute Erreichbarkeit nur entlang der Hauptachsen mit Fahrplanangebot am Wochenende gegeben. Erfreulicherweise befinden sich viele Schwimm- und Freibäder entlang dieser Achsen. Die Bäder, welche sich abseits der Hauptachsen befinden, weisen für den ÖPNV eine signifikant schlechtere Erreichbarkeit auf. Teilweise bestehen Fahrplanangebote, welche aber für den Badebesuch nicht geeignet sind. Auch zu große Taktlücken lassen den ÖPNV als Anreisealternative ausscheiden, da Badebesuche zwar nicht an Termine gebunden sind, die Flexibilität bei An- und Abreise aber dennoch gegeben sein sollte.

Für den **Vereinssport** wurde eine Vielzahl von Standorten im Saale-Orla-Kreis analysiert, die flächig im ganzen Landkreis verteilt sind. Die Erreichbarkeit an Schultagen

bei der Anreise am Nachmittag ist in der Regel sehr gut. In nahezu allen Teilen des Landkreises ist eine Vereinssporteinrichtung in unter 30 Minuten zu erreichen. Da nicht in verschiedene Sportarten unterteilt wurde, kann es sein, dass für spezifische Sportvereine ein weiterer Weg zurückgelegt werden muss. Findet die Rückreise nach 18 Uhr statt, ist das Fahrplanangebot im Busbereich schon deutlich reduziert. Die Erreichbarkeit ist dann nur noch an den Hauptverkehrssachsen gegeben, welche auch in den späteren Abendstunden bedient werden. Abseits dieser Achsen stellt der ÖPNV dadurch auch für die Anreise keine Alternative zum Auto dar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Zielen für Erledigungen und Einkäufe im Saale-Orla-Kreis sehr unterschiedlich ist. In der Nähe der zentralen Orte und entlang der angebotsstärkeren Busachsen ist die Erreichbarkeit grundsätzlich gut. Defizite gibt es hier nur in den späten Abendstunden, wenn keine Busfahrten mehr stattfinden. Abseits der Hauptachsen und zentralen Orte gibt es häufiger Lücken in der Erreichbarkeit. Da in diesen Bereichen der Busverkehr auf die Bedarfe der Schüler ausgerichtet ist, ist das Angebot außerhalb der Schulzeiten schlechter. Insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende ist die Erreichbarkeit stark vermindert. Generell gilt, dass der ÖPNV nur als Alternative gesehen werden kann, wenn die Erreichbarkeit sowohl für die Anreise als auch für die Abreise gut ist.

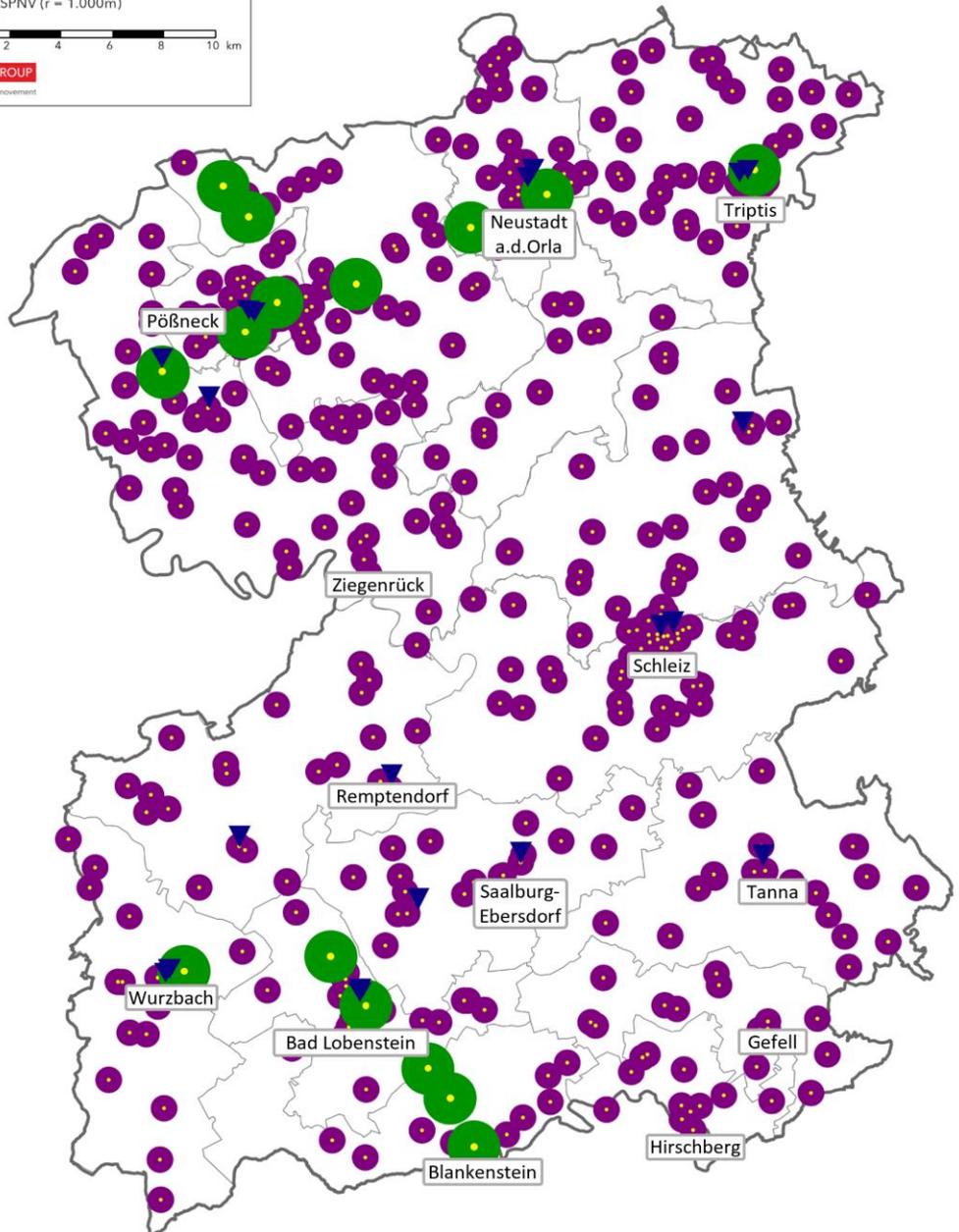


Abbildung 7: Lage der relevanten Ziele im Einzugsbereich der Haltestellen

2.4 Hinweise aus Workshops und Befragung

Im Rahmen der Studie wurde eine Befragung der relevanten Zielgruppen im Saale-Orla-Kreis durchgeführt. Insgesamt nahmen über 200 Kinder und Jugendliche sowie 58 Senior:innen an der Befragung teil. Abgefragt wurden neben Angaben zur Person und zur Fahrzeugverfügbarkeit auch Angaben zum Mobilitätsverhalten. Es sollten auch Bewertungen des Ist-Zustandes des ÖPNV-Angebotes und Verbesserungsvorschläge angegeben werden. Bei Senior:innen war die Zusammensetzung hinsichtlich Geschlechts und Alter relativ gleichverteilt. Bei den Kindern und Jugendlichen war die Geschlechterverteilung ebenfalls ausgeglichen. Es nahmen vermehrt Personen im Alter zwischen 10 und 17 Jahren teil (75 Prozent der Jugendlichen). Dadurch bedingt, war der Pkw-Besitz in dieser Zielgruppe sehr gering. Hauptverkehrsmittel waren laut Angaben das Fahrrad sowie Bus und Bahn. Etwa die Hälfte der Befragten besitzt eine Zeitkarte für den ÖPNV. Etwa die Hälfte der Senior:innen nutzt den ÖPNV gar nicht. Bei Nutzung des ÖPNV wird vermehrt auf den Einzelfahrschein zurückgegriffen. Die Pkw-Verfügbarkeit in dieser Zielgruppe lag mit etwa 65 Prozent noch unter dem bundesweiten Durchschnitt. Die Bewertung von Bus und Bahn fiel bei den Jugendlichen besser aus als bei Senior:innen. Dort war zugleich der Anteil an Personen deutlich höher, der keine Bewertung abgegeben hat. Dies könnte daran liegen, dass die Jugendlichen durch die regelmäßige Nutzung des ÖPNV für den Schulweg diesen als zuverlässiger einschätzen. Der Bahnverkehr wurde insgesamt schlechter bewertet als der Busverkehr. Eine mögliche Ursache hierfür kann sein, dass ein Großteil der Befragten keinen direkten Zugang zum Schienenverkehr hat.

Häufigere Verbindungen wurden von beiden Gruppen als wichtigster Verbesserungswunsch genannt. Auch wichtig waren günstigere Preise und mehr Direktverbindungen. Für die Senior:innen waren flexible Angebote mit unter den ersten drei Wünschen, bei den Jugendlichen standen mehr Fahrten am Wochenende und am Abend weit oben auf der Prioritätenliste.

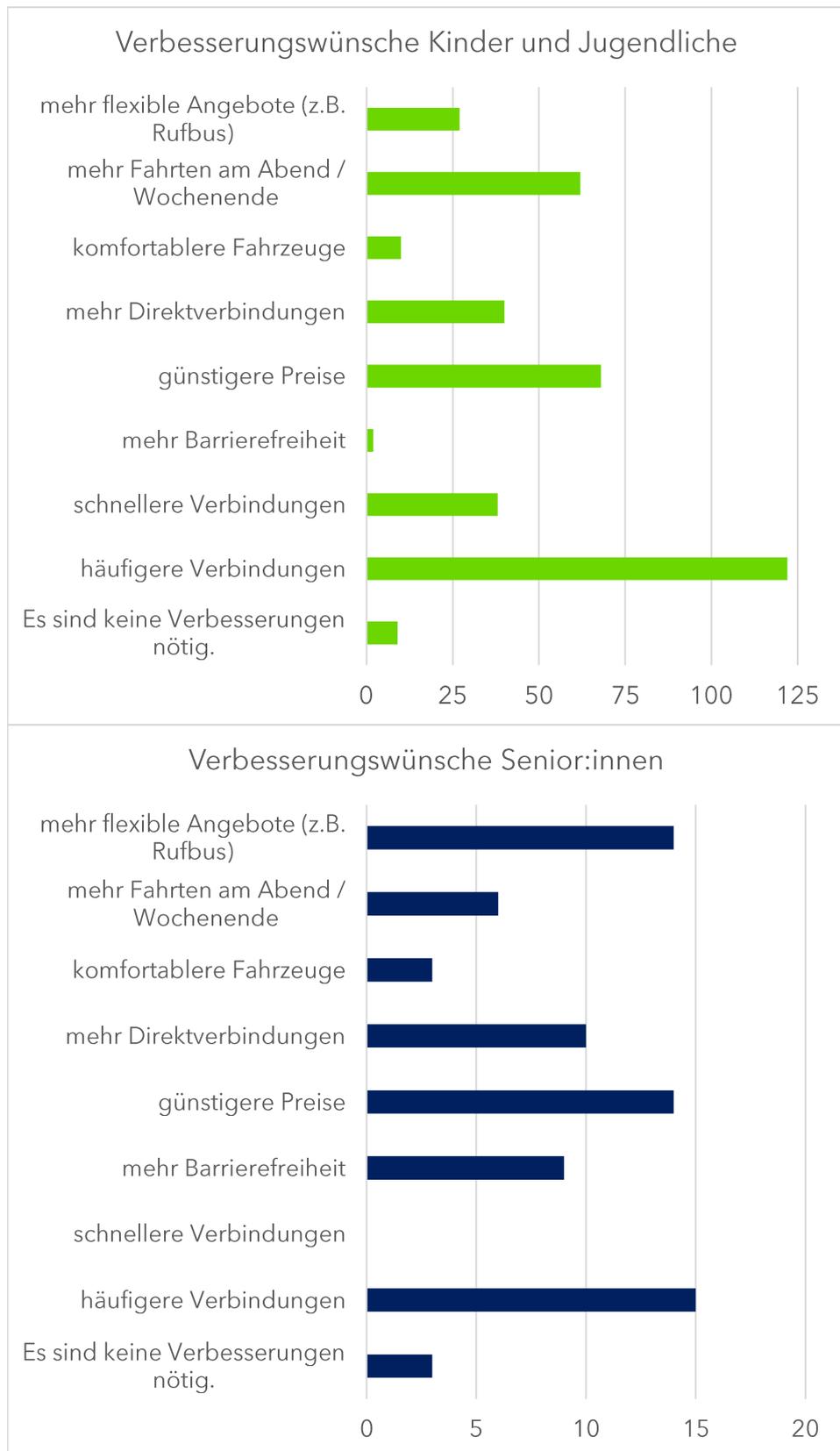


Abbildung 8: Verbesserungswünsche zum ÖPNV von Kindern, Jugendlichen und Senior:innen (Nennungen in der durchgeführten Befragung)

Diese Wünsche decken sich mit den Erfahrungen aus dem im Rahmen der Studie durchgeführten Workshops. Zu diesen waren alle Interessierten und Vertreter:innen der betroffenen Zielgruppen eingeladen. Die Beteiligung der Jugendlichen und Kinder war bei den Workshops deutlich geringer als die der Senior:innen. Eine Abfrage der Qualität verschiedener Aspekte des aktuellen ÖPNV-Angebotes ergab, dass die Teilnehmenden zufrieden waren mit der Anzahl der Fahrten an Schultagen, wohingegen insbesondere die Fahrtenanzahl am Wochenende als eher schlecht bewertet wurde (siehe Abbildung 9). Auf einem guten Niveau befinden sich die Nutzerfreundlichkeit und die Informationspolitik. Die Tarif- und Preisgestaltung und die flexiblen Angebote wurden als noch verbesserungsfähig bewertet.

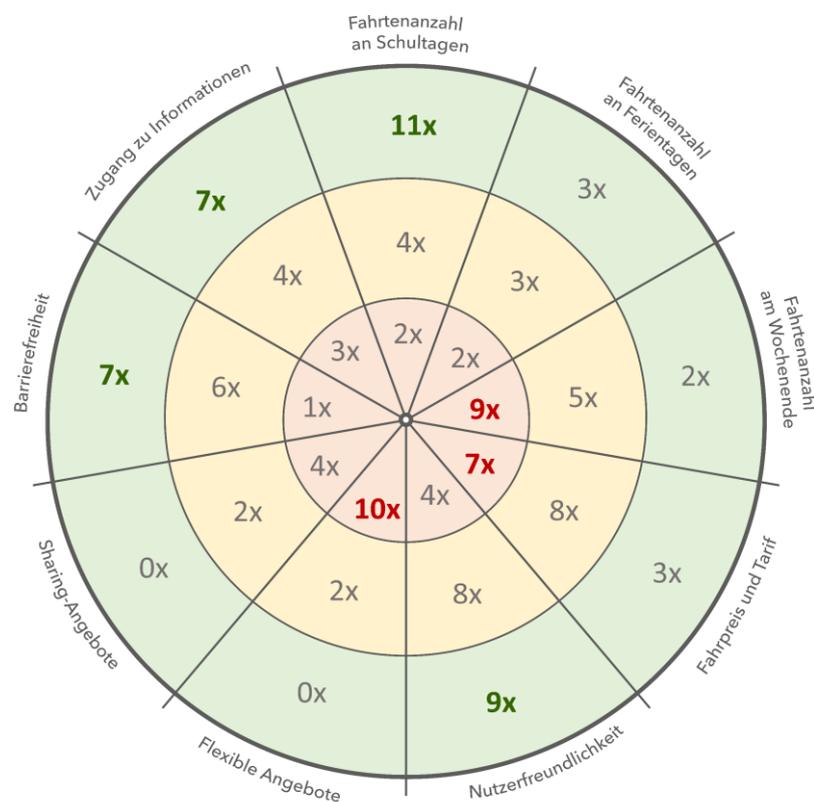


Abbildung 9: Bewertung der Mobilitätsangebote im Saale-Orla-Kreis (erster Workshop)

In diesen Bereichen gab es auch einen Großteil der Verbesserungsvorschläge. So wurde die Einrichtung von Rufbusangeboten und zusätzlicher Bedarfshaltestellen entlang bestehender Linien eingebracht. Der aktuelle Service und der Zugang zu Informationen wurde positiv hervorgehoben, dennoch wurde die Tarifgestaltung als zu kompliziert empfunden. Auch eine bessere Anschlussicherung sollte laut Aussage der Anwesenden angestrebt werden. Häufigere Bürgerbeteiligungen und Schulungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Aktionstage können nach Meinung der Workshop-Teilnehmenden das Image des ÖPNV in der Bevölkerung aufbessern. Beim Infrastrukturausbau sollte ein Augenmerk auf Fuß- und Radwege gelegt werden. Dabei und beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen sollte auf die Bedürfnisse der Zielgruppen geachtet werden.

2.5 Hinweise aus bestehenden Plänen

Aus den bestehenden Sozial- und ÖPNV-Plänen wurden ebenso Hinweise für das Verbesserungspotenzial für Mobilitätsangebote für Kinder, Jugendliche und Senior:innen gewonnen. Die einzelnen Pläne sind in der folgenden Tabelle 3 zusammengefasst.

Spalte	Spalte
Familienförderplan (2019-2022)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bedarfsanalyse für 5 Sozialräume ➤ Mobilität als Thema für Kinder/Jugendliche/Senior:innen erkannt ➤ Handlungsbedarf ÖPNV: Ausbau an Tagesrandzeiten, Fahrzeiten, Haustürbedienung für Senior:innen, Fahrpreise, Anbindung an größere Städte ➤ SZ 2 - Triptis: Wunsch nach Stadtverkehr ➤ SZ 3 - Schleiz: Stadtbus nach Görkwitz (ca. 300 Einwohner:innen) ➤ SZ 4 - Gefell: ÖPNV-Anbindung Kita Langgrün (für Ausflüge) ➤ Handlungsansätze in Handlungsfeld 2 (z.B. Mobilitätsmanagement, Anbindung Freizeitzentrum Pöbneck)
Armutspräventionsstrategie 2018 (2021)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Definition von Handlungsleitlinien (1. Stärkung des ländlichen Raumes - Mobilität ermöglichen): Mobilisierung von Angeboten & mobile Angebote dort anbieten, wo diese barrierearm erreichbar sind)
Sozialbericht 2016	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine thematische Relevanz
Schulnetzplan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Festlegung der Schulstandorte und des Rahmens für die Schülerbeförderung
Mobilitätsbefragung 2019	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Überwiegende Teilnahme durch Personen außerhalb der Zielgruppen ➤ Identifikation von Verbesserungsvorschlägen im ÖPNV; im Wesentlichen Takt, Reisezeit und mehr direkte Verbindungen
Familienbefragung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abfrage von Familien-Angeboten, Erreichbarkeit im ÖPNV wird mit geringer Relevanz eingeschätzt
Nahverkehrsplan für den SPNV in Thüringen (2018-2022)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorgaben des Freistaates für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs, Fortschreibung für den Zeitraum 2023-2027 befindet sich in Bearbeitung
VMT-Rahmenplan 2019-2023	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rahmenplanung für den ÖPNV im Verkehrsverbund Mittelthüringen ➤ Festlegung von Vorgaben, zum Beispiel für den ÖPNV-Tarif im Verbundgebiet
Nahverkehrsplan Zweckverband ÖPNV Saale-Orla (2022-2026)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bestandsanalyse des ÖPNV, Qualitätsvorgaben für das ÖPNV-Angebot, Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV ➤ Ergebnisse fließen in die Konzeption ein
Radverkehrskonzept Thüringen 2.0	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zielstellung: Verdopplung des Radverkehrsanteils bis 2025 ➤ Definition von Radhaupttrouten und eines Einzugsbereiches von zentralen Orten ➤ Hinweisgeber für vertiefende Betrachtungen zum Radverkehr in verschiedenen Handlungsfeldern
Radverkehrskonzept Stadt Pöbneck	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Befindet sich in Erarbeitung, (Zwischen-)Ergebnisse liegen nicht vor

Tabelle 3: Auswertung bestehender Planungen

In den Sozialplanungen wird die Bedeutung des ÖPNV als Mobilitätsoption für die beiden Zielgruppen unterstrichen. Aber auch Fuß- und Radverkehr sowie mobile Angebote vor Ort (zum Beispiel zum Einkaufen) werden als wichtig eingeschätzt. In den ÖPNV-Planungsgrundlagen werden die Entwicklungsziele und Qualitätsvorgaben für das Bahn- und Busangebot festgeschrieben, an denen sich die Maßnahmenkonzeption orientieren muss.

2.6 Stärken und Schwächen

Aus der vorangegangenen Bestandsaufnahme wurden die folgenden Stärken und Schwächen der bestehenden Mobilitätsoptionen für Kinder, Jugendliche und Senior:innen im Saale-Orla-Kreis identifiziert.

Stärken

Der Nahverkehr im Saale-Orla-Kreis hat mit den Schienenstrecken im Norden und Süden des Landkreises sowie mit den bereits ausgebauten Hauptachsen im Busverkehr ein solides Grundgerüst. Insgesamt kann das Fahrtenangebot in den zentralen Orten und entlang der Hauptachsen als gut bezeichnet werden. Die zentralen Orte sind gut miteinander verbunden und auch in die nahegelegenen Oberzentren bestehen gute Verbindungen. Ergänzt wird dieses Grundgerüst in der Fläche durch Fahrten im Schülerverkehr. Die Stadtverkehre in Pöbneck, Schleiz und Bad Lobenstein sorgen für die lokale Erschließung in den drei Orten.

Auch das Haltestellennetz ist im gesamten Landkreis dicht angelegt und entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplanes. Ein Großteil der relevanten Ziele liegt im Einzugsbereich einer Haltestelle. Zudem sind die Ziele räumlich gut verteilt im Landkreis. So kann eine hohe Erschließungswirkung erzielt werden. Durch die Integration in den Verkehrsverbund Mittelthüringen gibt es einen gemeinsamen Tarif für Bus und Bahn im gesamten Landkreis und darüber hinaus. Auch das wirkt sich positiv auf die Attraktivität des ÖPNV aus. Zudem werden beispielsweise für Senior:innen Rollatorenschulungen zur Nutzung des Busses auch bei Mobilitätseinschränkungen durch die Kom-Bus durchgeführt.

Im Radverkehr ist die geringe Zahl an Unfällen positiv hervorzuheben.

Schwächen

Insbesondere in der Fläche und außerhalb der schulrelevanten Zeiten ist das ÖPNV-Angebot teilweise lückenhaft. Bedienungslücken entstehen vor allem in den Vormittags- und Abendstunden sowie am Wochenende. Davon sind auch die Hauptachsen betroffen. Das mindert die Nutzbarkeit des ÖPNV für einige Freizeitwege und Erledigungen. Auch wenn für die Hinfahrt das Angebot nutzbar ist, wird dieses nicht genutzt, wenn für die Rückfahrt nur ein unzureichendes Angebot existiert. Da auch flexible ÖPNV-Angebote, Bürgerbusse oder ähnliches im Landkreis nicht verfügbar sind, kann die bestehende Bedienungslücke im Linienverkehr nicht kompensiert

werden und Nutzer:innen haben keine Möglichkeiten auf diese Bedienformen auszuweichen.

Das vorhandene ÖPNV-Angebot aufgrund der Bindung an die Schulzeiten und notwendige betriebliche Optimierungen ist zum Teil nicht vertaktet. Weiterhin fehlen zum Teil Verknüpfungspunkte zum SPNV, um die Erreichbarkeit von Zielen außerhalb des Landkreises zu verbessern.

Zur Förderung des Radverkehrs bestehen im Saale-Orla-Kreis für die Kreisverwaltung noch deutliche Handlungspotenziale. Bisher gibt es keinen landkreisweiten Radverkehrsplan und auch keine koordinierende Stelle beim Landkreis. Aufgaben einer solchen Stelle könnten die Erfassung des Zustandes der aktuellen Radinfrastruktur und die Vernetzung der verantwortlichen Akteure auf Gemeindeebene sein.

Chancen und Risiken

Der allgemeine Trend und die Notwendigkeit einer Verkehrswende sind begünstigende Faktoren für den Ausbau und die Stärkung des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, Bus und Bahn). Die im Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Saale-Orla beschriebenen Ziele und Maßnahmen zeigen die Bereitschaft des Aufgabenträgers für die Weiterentwicklung des ÖPNV. Für Themen und Projekte, welche eine Entwicklung in Richtung nachhaltige Mobilität fördern, gibt es von Bund und Ländern auch zusätzliche Mittel und Unterstützung. Mit diesen kann auch in ländlichen Regionen mit herausfordernden Rahmenbedingungen eine Verbesserung erzielt werden.

Der prognostizierte Bevölkerungsrückgang im Saale-Orla-Kreis verstärkt das Problem, dass eine für den ÖPNV nötige Bündelung von Verkehrsströmen erschwert wird. Flexible Angebotsformen können hierfür eine Lösung sein. Durch die Änderung des rechtlichen Rahmens (PBefG §44) und die voranschreitende Digitalisierung sind die Rahmenbedingungen für die Flexibilisierung des ÖPNV in letzter Zeit verbessert worden. Für den Erfolg innovativer Ansätze muss die Akzeptanz seitens der Bevölkerung aktiv vorangetrieben werden. Zusätzlich sind eine hohe Zuverlässigkeit der technischen Systeme und eine gute Netzabdeckung im Mobilfunk notwendige betriebliche Voraussetzungen.

Vor dem Hintergrund von steigenden Kosten für technische Ausstattung, Betriebsstoffe und Personal steht die Diskussion um Einsparpotenziale häufig im Raum. Mit der perspektivischen Option, hochautomatisierte und autonome Fahrzeuge im Bereich der flexiblen Bedienformen einzuführen, kann ein attraktives Angebot auch in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen aufrechterhalten werden. Aktuell wirken die Preisentwicklungen für Kraft- und Betriebsstoffe sowie für (zu großen Teilen noch durch fossile Energieträger erzeugte) Energie als deutlicher Hemmnisfaktor der ÖPNV-Entwicklung.

Der Saale-Orla-Kreis mit seinen bergigen Regionen erschwert die Fahrradnutzung. Hinzu kommt, dass in ländlichen Regionen die Bevölkerung immer älter wird. Diese Hindernisse werden durch die wachsende Marktdurchdringung von Fahrrädern mit unterstützenden Elektromotoren (Pedelecs) zum Teil abgebaut, sodass auch eine

Fahrradnutzung im höheren Alter trotz bergiger Topografie möglich wird. Voraussetzung ist, dass die Radroutennetze im Landkreis sicher und durchgängig ausgebaut sind und den Anforderungen der Zielgruppen Kinder und Jugendliche sowie Senior:innen entsprechen.

3 Konzeption

3.1 Entwicklungsziele

Als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption wurden die folgenden Entwicklungsziele für die Mobilität der Kinder und Jugendlichen sowie der Senior:innen festgelegt:

1. Die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen soll im Saale-Orla-Kreis ermöglicht werden. Die Mobilität soll kein Exklusionsgrund sein. (*Bezug zu Handlungsleitlinie 1 aus Armutspräventionsstrategie*)
2. Der ländliche Raum soll weiter gestärkt werden. Die Erreichbarkeit ohne Pkw soll dabei für Kinder und Jugendliche sowie für Senior:innen sichergestellt werden. Dies gilt insbesondere für die Anbindung der ländlichen Ortsteile an die nächsten Zentren.
3. Es sollen barrierefreie Mobilitätsangebote unterbreitet werden. Nicht barrierefreie Mobilitätsbausteine (z.B. Radverkehr) sollen barrierearm ausgestaltet werden (Infrastruktur).
4. Es soll allen Altersgruppen eine selbständige Mobilitätsteilhabe ermöglicht werden, durch sichere, verlässliche und leicht verständliche Mobilitätsangebote.
5. Radverkehr wird als Baustein zur selbstbestimmten Mobilität (abhängig von physischem Können) begriffen und die infrastrukturelle Entwicklung durch den Saale-Orla-Kreis gefördert.

Diese decken sich mit den Zielen der Sozialplanungen im Saale-Orla-Kreis. Für den ÖPNV im Landkreis werden im Nahverkehrsplan⁷ zwei Zielstellungen formuliert, die für diese Studie ein besonderes Gewicht haben, um die Mobilitätsoptionen beider Untersuchungszielgruppen zu verbessern:

- Ziel 2: Das ÖPNV-Angebot wird als Standortfaktor für die Region begriffen. Dabei sollen insbesondere auch Wege zu Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitaktivitäten mit dem ÖPNV ermöglicht werden. Der ÖPNV leistet damit einen Beitrag auch zur Wirtschafts- und Tourismusentwicklung.
- Ziel 6: Die spezifischen Bedürfnisse von Senior:innen und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen. Die Aktivitäten zum barrierefreien Ausbau des ÖPNV-Systems sind dabei zwischen den beteiligten Akteuren zu bündeln und zu verstärken.

⁷ Nahverkehrsplan für den Zweckverband ÖPNV Saale-Orla 2022-2026, Seite 40ff.

Aus den identifizierten Stärken und Schwächen sowie den gesetzten Entwicklungszielen ergeben sich vier Handlungsfelder, in denen entsprechende Maßnahmen zu entwickeln waren.

- ÖPNV-Angebote schaffen und Bedienungslücken schließen
- Radverkehr fördern
- Serviceangebote mobilisieren
- Mitfahrten vermitteln (helfen)

3.2 Maßnahmenansätze

3.2.1 ÖPNV-Angebote schaffen und Bedienungslücken schließen

Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes ÖPNV Saale-Orla sieht die Umsetzung verschiedener landesbedeutsamer Buslinien in den nächsten Jahren vor. Vorgesehen sind die Verbindungen:

- Schleiz – Saalfeld, durch eine Kombination aus Bus- und SPNV-Linien mit einer Verknüpfung in Neustadt an der Orla oder Pößneck
- Schleiz – Hof (aktuell durch die Linie 155 bedient) inklusive der Anbindung der Relationen Schleiz – Tanna/Gefell/Hirschberg (aktuell durch die Linien 155 und 710 bedient)
- Bad Lobenstein – Schleiz über Saalburg-Ebersdorf (aktuell durch die Linie 610 bedient)

Auf landesbedeutsamen Linien sind an Werktagen (Montag bis Freitag) mindestens acht und an Wochenendtagen mindestens vier Fahrtenpaare vorzusehen. Diese müssen vertaktet sein und auf den Schienenverkehr und weitere bedeutende Buslinien abgestimmt sein, sodass bei Umstiegen nur kurze Wartezeiten entstehen. Die Fahrten müssen werktags in einer Zeit etwa zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr sowie am Wochenende etwa zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr angeboten werden. Der Betrieb solcher Linien wird vom Land mit einem Fördersatz von 0,80 Euro je Fahrplankilometer (Stand Oktober 2022) unterstützt.

Auf den genannten Linien sollte an Werktagen mindestens ein Zwei-Stunden-Takt eingerichtet werden. In Anlehnung an die Vorgaben des PlusBus- und TaktBus-Modells wurde für die Leistungsberechnung an Samstagen von sechs Fahrtenpaaren ausgegangen. An Sonntagen wurden die vier Fahrtenpaare angesetzt, die für landesbedeutsame Linien mindestens vorzusehen sind. Zusätzlich zu den oben genannten Linien sollten auch die Linien 620 (Ziegenrück – Bad Lobenstein, gegebenenfalls weiter bis Naila) und 143 (Schleiz - Plauen) wie oben beschrieben aufgewertet werden, um das Grundnetz zu vervollständigen. Auf der Linie 820, welche heute bereits als landesbedeutsame Buslinie verkehrt, sollte die Einrichtung eines Stundentaktes zwischen Schleiz und Neustadt an der Orla an Werktagen geprüft werden. So kann ein

attraktives ÖPNV-Angebot geschaffen werden, welches auch am Abend und am Wochenende nutzbar ist. Die dafür zusätzlich notwendigen Fahrten je Linie kann der Tabelle 4 entnommen werden. Es ist mit einer zusätzlichen Betriebsleistung von rund 430.000 km pro Jahr zu rechnen. Davon entfallen rund 350.000 km auf den Saale-Orla-Kreis.

An Werktagen sind voraussichtlich fünf bis sechs zusätzliche Fahrzeuge vorzusehen, um insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde die zusätzlichen Fahrten abzudecken. Am Wochenende werden sieben bis acht zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Da am Wochenende jedoch im gesamten Bediengebiet weniger Fahrzeuge für die Leistungserbringung benötigt werden, ist davon auszugehen, dass die für die Zusatzleistung notwendigen Fahrzeuge aus dem bestehenden Fahrzeugpool gespeist werden können. Eine stufenweise Einführung des Angebotes ist denkbar.

In einer **ersten Stufe** könnten die Fahrtlücken in den Vormittagsstunden und früheren Abendstunden bis etwa 20 Uhr an Werktagen auf eine Fahrthäufigkeit eines annähernden Zweistundentaktes geschlossen werden. Diese Maßnahme zielt direkt auf die erkannten Handlungsbedarfe für die Senior:innen sowie Kinder und Jugendlichen und verbessert die Mobilitätsoptionen für alle Wege mit Ausnahme von Freizeitwegen am Wochenende oder späteren Abend. Dafür sind zusätzliche Betriebsaufwände von rund 140.000 Fahrplankilometern je Jahr (davon 120.000 Kilometer im Saale-Orla-Kreis) notwendig. Auf den Buslinien 143, 155/710, 610 und 966 wären dafür jeweils zwei Fahrtenpaare an Werktagen zu ergänzen. Auf der Buslinie 620 sind drei Fahrtenpaare mindestens notwendig. Ein Bedarf zusätzlicher Fahrzeuge besteht voraussichtlich nicht, da diese Angebotsverbesserungen außerhalb der Spitzenzeiten stattfinden.

Normjahr als Berechnungsgrundlage
188 Schultage
62 Ferientage
52 Samstage
63 Sonn- und Feiertage

Im zweiten Schritt könnte dann der vollständige Ausbau erfolgen.

Linie	Linienführung	Länge [km]		Anzahl zusätzlicher Fahrten			
		gesamt	SOK	Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
40	Triptis - Zeulenroda	14,8	4,2	3	3	4	4
143	Schleiz - Plauen	28,7	8,7	8	8	12	12
155	Schleiz - Gefell - Hof	38,9	25,5	-	-	-	-
155	Schleiz - Gefell - Hirschberg	26,2	26,2	10	10	10	6
610	Bad Lobenstein - Schleiz	22,8	22,8	8	7	4	4
620	Ziegenrück - Bad Lobenstein	19,2	19,2	11	11	8	6
820	Schleiz - Neustadt an der Orla	19,9	19,9	3	1	6	2
966	Pößneck - Ziegenrück - Schleiz	28,1	28,1	10	11	9	6
Summe je Jahr [km]				237.000	75.000	63.000	57.000

Tabelle 4: zusätzliche Fahrten im Linienverkehr

Der Nahverkehrsplan sieht zudem die Prüfung der Einführung von On-Demand-Verkehren vor. Diese können zeitliche und räumliche Bedienungslücken schließen und so den Linienverkehr optimal ergänzen. Eine parallele Bedienung zum Linienverkehr soll vermieden werden. Fahrgäste können bei günstiger zeitlicher und räumlicher Lage auch auf regulär verkehrende Linienfahrten verwiesen werden oder an geeigneter Stelle in diese umsteigen. Eine Auswahl dafür geeigneter Punkte ist in Abbildung 10 dargestellt. Das für die Umsetzung des Zielkonzeptes notwendige Dispositionswerkzeug sollte daher die bestehenden Linienverkehre berücksichtigen und parallele Bedienungen zwischen regulären Fahrplanfahrten und On-Demand-Fahrten vermeiden. Eine Vorausbuchungszeit der Verbindungswünsche von maximal einer Stunde ist anzustreben. Die Buchung sollte sowohl per Smartphone-App (zeitlich unbegrenzt) als auch telefonisch (während der Öffnungszeiten der Kundenhotline) möglich sein.

In der Planung ist zunächst eine Aufteilung des Landkreises in mehrere Bedienungssektoren notwendig, in denen Fahrzeuge stationiert werden und Fahrten im On-Demand-Angebot gebucht werden können. Fahrten über die Sektorengrenzen hinaus sind dann mit einem Umstieg auf das Hauptnetz des ÖPNV verbunden. Bei der Dimensionierung ist einerseits zu beachten, dass die Sektoren groß genug sein müssen, um genügend Nachfrage und Bündelungspotenzial zu generieren. Andererseits dürfen die Bereiche nicht zu groß werden, damit die Fahrtwünsche in angemessener Zeit erfüllt werden können. Es wird davon ausgegangen, dass jeder Sektor mindestens 3.000 Einwohner:innen umfassen muss, welche nicht in den zentralen Orten oder entlang der angebotsstarken Busachsen wohnen. Die Lage der Fahrzeugstandorte sollte so gewählt werden, dass alle Bereiche des Sektors innerhalb einer halben Stunde erreicht werden können. So kann eine kurze Vorlaufzeit gewährleistet werden. Insbesondere für die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen ist diese Flexibilität wichtig.

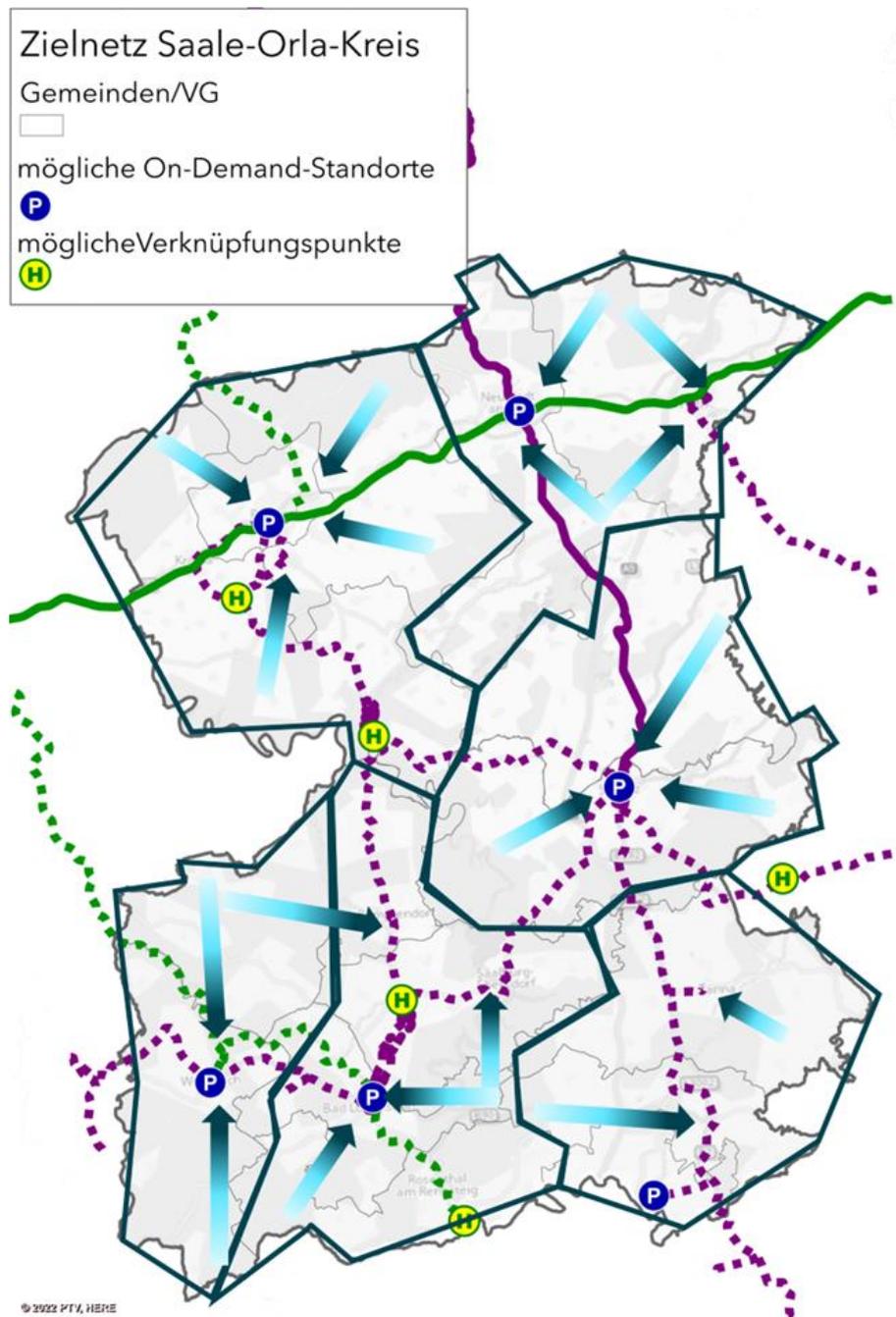


Abbildung 10: Sektoren und Verknüpfungspunkte für On-Demand-Verkehre

Für den On-Demand-Verkehr wird eine stufenweise Einführung des Angebotes empfohlen.

Stufe 1

Zunächst sollte in einem Sektor ein vormittägliches Angebot (9 Uhr bis 12 Uhr) eingerichtet werden. Als Pilotsektor würden sich sowohl die Räum Pößneck und Schleiz anbieten, da dort einerseits viele Versorgungsangebote vorhanden sind und

andererseits Umstiege ins ÖPNV-Hauptnetz für Fahrten in andere Teile des Saale-Orla-Kreises und über diesen hinaus möglich werden.

Zunächst könnte mit einem Fahrzeug im Sektor begonnen werden. Da sich der Fahrzeugbedarf neben der Größe des Sektors und der Bündelungsmöglichkeit von Fahrten auch an der Zahl der Nutzenden bemisst, könnte mit steigender Bekanntheit und Nutzung des Angebotes die Fahrzeugzahl erhöht werden. Da im angedachten Betriebszeitraum Fahrzeugreserven existieren, ist es im ersten Schritt nicht notwendig, zusätzliche Fahrzeuge anzuschaffen. Es würden im Jahr etwa 750 Einsatzstunden des Fahrpersonals für den Pilotbetrieb in einem Sektor anfallen. Aufgrund der zu erwartenden begrenzten Anzahl an Fahrtenmeldungen ist im ersten Schritt eine manuelle Disposition noch möglich, sodass die für den Vollausbau erforderliche Bestell- und Dispositionssoftware später implementiert werden kann. Das Angebot würde zusätzliche Mobilitätsoptionen besonders für Senior:innen für Wege zum Arzt, Einkauf oder für Erledigungen schaffen.

Stufe 2

In einer zweiten Stufe könnte auch für Kinder und Jugendliche ein Nutzen generiert werden. Wird die Betriebszeit an Werktagen um den Zeitraum von 16 bis 20 Uhr ergänzt, kann der On-Demand-Verkehr für Freizeitaktivitäten und Fahrten zum Vereinssport genutzt werden. Die Ausweitung des Bediengebietes auf mehrere Sektoren erweitert ebenfalls den Kreis der Nutzenden. Pro Jahr würden weitere rund 1.800 Einsatzstunden für Fahrpersonal je Sektor anfallen. Mit der Ausweitung ist der Personal- und Fahrzeugbedarf nicht mehr durch bestehende Reserven in der Schwachverkehrszeit abzudecken. Daher sollte geprüft werden, ob gegebenenfalls Unterauftragnehmer wie Taxiunternehmen oder Fahrdienste hinzugezogen werden können, oder die Umsetzung durch zusätzliches Personal und Fahrzeuge durch die KomBus erfolgen müsste.

Stufe 3

In der letzten Ausbaustufe wird das Angebot auf die Wochenendtage ausgeweitet und täglich ein ganztägiges Angebot geschaffen (werktags 8 Uhr bis 22 Uhr, am Wochenende 8 Uhr bis mindestens 20 Uhr). Das Angebot sollte den gesamten Landkreis abdecken. Es sind zwischen fünf und sechs Sektoren im Saale-Orla-Kreis einzurichten. So kann ein Nutzen für alle Zielgruppen und Aktivitäten geschaffen werden. Pro Sektor sind etwa 4.500 Einsatzstunden für Fahrpersonal einzuplanen. Die Fahrzeuganzahl wird je nach Größe und Struktur des Sektors zwischen einem und drei Fahrzeugen betragen. Die Anschaffung separater, auf den Einsatzzweck abgestimmter Fahrzeuge ist in dieser Ausbaustufe sinnvoll. Die genaue Anzahl hängt davon ab, welcher Anteil des Fahrzeugbedarfes durch geeignete Fahrzeuge aus dem Regelbetrieb abgedeckt werden kann.

Neben den Kosten für Fahrzeuge und Personal sind auch die Kosten für die Einführung und Unterhaltung eines Buchungs- und Dispositionsprogramms zu berücksichtigen.

Das On-Demand-Angebot sollte dann mit hoch automatisierten oder autonomen Fahrzeugen betrieben werden, sobald diese zuverlässig zur Verfügung stehen. Hierdurch sind zum Teil deutliche Einsparungen des Personalbedarfes, vor allem abends und am Wochenende, möglich. Dies kann den Risiken des Fachkräftemangels entgegenwirken. Abzusichern ist, dass diese automatisierten Fahrzeuge auch eine soziale Sicherheit gewährleisten, um keine Nutzengruppen auszuschließen. Dies gilt besonders für Kinder und Jugendliche, aber auch für Senior:innen.

Informationen und Unterstützung

Wichtig für die Zielgruppen der Studie sind gut aufbereitete Informationen zum ÖPNV-Angebot. Dabei muss ein Fokus auf die geeigneten Informationskanäle gelegt werden. Um die bestehenden ÖPNV-Angebote sichtbarer zu machen, sind Kooperationen mit sozialen Trägern, Seniorenbüros und vergleichbaren Akteuren zu vertiefen, um die Personen besser zu erreichen. Die Informationen sollten leicht zugänglich und einfach verständlich sein. Insbesondere für Senior:innen spielt der persönliche Kontakt eine wichtige Rolle. Daher ist hier vermehrt auf persönliche oder telefonische Beratung, nicht nur durch die KomBus oder den Verkehrsverbund Mittelthüringen, zu setzen. Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen und Aktionen können die Wahrnehmung bestehender Angebote verstärken. Sie können an übergeordnete Ereignisse, wie die Europäische Mobilitätswoche (16.-23. September 2023) oder regionale Feste gekoppelt werden. Bereits bestehende Schulungsangebote, wie Rollatorenschulungen für Senior:innen sollten ausgebaut und in Kooperation mit Senioreneinrichtungen und sozialen Trägern angeboten werden.

Damit können bestehende Angebote besser bekannt gemacht werden, was die individuell sichtbare Anzahl von Mobilitätsoptionen auch ohne Pkw und Mitfahrten für Personen der beiden Zielgruppen erhöhen kann.

Besonders für Senior:innen können auch begleitete Fahrten im Bus und Mobilitätspaten hilfreich sein, Nutzungsschwellen des ÖPNV-Angebotes zu senken. Diese Angebote könnten vorrangig auf ehrenamtlicher Basis in enger Kooperation mit lokalen Initiativen, Seniorenbüros und sozialen Trägern etabliert werden. Um verlässliche und regelmäßige begleitete Fahrten (einzelne gekennzeichnete Fahrten auf bestimmten Linien) anbieten zu können, ist eine Rückfallebene mit Personal der KomBus oder anderer Partner vorzusehen.

Praxisbeispiele

Servicebus der Verkehrsgesellschaft Südharz

Begleitung einzelner Fahrten durch eine Begleitperson an zwei Tagen je Woche auf zwei Linien, auf denen die Ortschaften an die nächste Stadt für Einkäufe, Arztbesuche usw. angebunden werden - Abstimmung der Fahrpläne und der üblichen Aufenthaltsdauer für eine gute Nutzbarkeit

VBB Bus & Bahn-Begleitservice

Begleitung mobilitätseingeschränkter Personen in Berlin zwischen 7 und 22 Uhr, beginnt an Haustür, Bestellung am Vortag

RMV-MobiPartner

Ziel: Hilfe zur Selbsthilfe für ÖPNV-unsichere Senior:innen mit guten ÖPNV-Kenntnissen dienen als ehrenamtliche Ansprechpartner und unterstützen vor / während / nach der Fahrt - und leisten eine aktive „Werbung“ für den ÖPNV im sozialen Umfeld (Bekannte, Vereine, Organisationen)

3.2.2 Rad- und Fußverkehr fördern

Der Ausbau von Fußwegen spielt insbesondere für innerörtliche Relationen eine große Rolle. Um Fußwege für die betrachteten Zielgruppen attraktiv zu gestalten und so den Fußverkehr zu fördern, muss auf die speziellen Bedürfnisse der Zielgruppen geachtet werden. Neben der sicheren Gestaltung nach den aktuellen Richtlinien spielt auch die subjektive Wahrnehmung der Sicherheit eine große Rolle. Auf eine trittsichere und rutschfeste Untergrundbeschaffenheit ist genauso zu achten wie auf eine ausreichende Breite der Fußwege. Insbesondere wenn der Gehweg gemeinsam mit Radfahrenden genutzt wird, ist die Breite so zu dimensionieren, dass Radfahrende mit ausreichendem Abstand an Zufußgehenden vorbeifahren können. Auch auf ausreichenden Abstand zu vorbeifahrenden Autos ist zu achten, ggf. kann die Geschwindigkeit des Straßenverkehrs herabgesetzt werden. Eine herabgesetzte Geschwindigkeit des Straßenverkehrs ist auch bei der Querung von Straßen hilfreich. Wo es möglich ist, sollten Querungshilfen, wie Verkehrsinseln, Fußgängerüberwege oder Ampeln, errichtet werden. Der Bordstein ist an geeigneten Querungsstellen abzusenken.

Zudem sind vorrangig für Senior:innen Aufenthaltsmöglichkeiten mit Bänken und gegebenenfalls WCs an zentralen Punkten wichtig, um auch bei geringerer körperlicher Fitness die Wege vor Ort zu Fuß zurücklegen zu können. Da Fußwegen eine sehr lokale Netzfunktion zukommt, sind hier die Kommunen für die Ausgestaltung zuständig. Der Landkreis kann unterstützend wirken.

Radverkehr ist insbesondere im wohnortnahen Umfeld eine wichtige Mobilitätsoption. Für die Zielgruppen ist dabei insbesondere für ein sicheres und lückenloses Radroutennetz zu sorgen. Für die objektive Sicherheit ist auf die Einhaltung der bestehenden Richtlinien zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen zu achten. Eine fehler-tolerante Infrastruktur ist so gestaltet, dass vom Nutzenden verursachte Fehler nicht sofort zu einem Unfall führen. Dies ist für die Zielgruppen von besonderer Bedeutung. Die subjektive Sicherheit wird durch die Wahrnehmung der Nutzenden beeinflusst. Faktoren wie die Breite des Weges, die Geschwindigkeit und der Abstand von vorbeifahrenden Autos und die Beschaffenheit des Untergrundes sind Faktoren, die die Sicherheit beeinflussen.

Da der Ausbau von Radwegen zumeist eine kommunale Aufgabe ist, kommt dem Landkreis vor allem eine koordinierende Aufgabe zu. Die Benennung einer beauftragten Person für den Radverkehr ist dazu der erste Schritt. Diese Person soll bei der Abstimmung der bestehenden Pläne der Kommunen helfen und auch eine Abstimmungs- und Koordinationsfunktion mit den übergeordneten Planungsebenen des Freistaates übernehmen.

Aktuell besitzt der Saale-Orla-Kreis kein kreisweites Konzept zur Instandhaltung und Ausbau des Radwegenetzes. In dem Radverkehrskonzept sollte zunächst die Zielstellung des Landkreises definiert werden. Zudem sollte eine Bestandsanalyse der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis durchgeführt werden. Dazu ist der Aufbau oder die Nutzung eines bestehenden Katasters mit Informationen über die Beschaffenheit und Zustand der bestehenden Wege und Abstellanlagen hilfreich, sowie die

Erfassung von Verknüpfungsstellen zum ÖPNV. Eine Analyse der Radverkehrssicherheit sollte ebenfalls Teil der Bestandsanalyse sein. In dieser Betrachtung sollte ein Fokus auf die untersuchten Zielgruppen, als besonders gefährdete Bevölkerungsgruppen, gelegt werden.

Aus der Analyse des Ist-Zustandes können Stärken und Schwächen des Bestandes und Lücken im Netz identifiziert werden. Kern der Konzeption sollten Pläne zur Netzentwicklung sein. Dabei sollte ein besonderes Augenmerk auf innerörtliche Verbindungen und Verbindungen in die Nachbarorte gelegt werden. Eine gute Ausschilderung der bestehenden Wege und Aussagen zur Unterhaltung (z.B. Winterdienst) gehören ebenso in die Konzeption.

Um bei der Planung und Durchführung des Radverkehrsausbaus Unterstützung zu bekommen, ist die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen e.V. (AGFK) zu prüfen. Die Arbeitsgemeinschaft dient der Vernetzung und dem Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen und Landkreisen. Sie kann Empfehlungen und Unterstützung bei der Umsetzung von Projekten geben. Einige Landkreise, wie Schmalkalden-Meiningen oder der Ilm-Kreis sind bereits Mitglieder der AGFK. Für die Mitgliedschaft müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Beschluss des Beitritts und der Mitarbeit in der AGFK unter Anerkennung des Leitbildes
- Existenz oder Erarbeitung eines fahrradfreundlichen Verkehrskonzeptes
- Existenz oder Benennung einer für den Radverkehr verantwortlichen Person
- Existenz oder Schaffung eines Arbeitskreises Radverkehr

Neben dem Ausbau und der Instandhaltung der Infrastruktur ist auch die Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Hier können einzelne Aktionen auf das vorhandene Angebot aufmerksam machen. Eine stetige Beteiligung der Bevölkerung, zum Beispiel durch die Möglichkeit Ergänzungen an der Radwege-Datenbank oder ein Tool zum Melden von Mängeln ist ebenso möglich. Für Schüler:innen kann ein Radschulwegplaner bei der Suche nach einer sicheren Route helfen.

Insgesamt können mit Verbesserungen im Radverkehr zusätzliche Mobilitätsoptionen für Kinder und Jugendliche sowie einem Teil der Senior:innen für Wege vor allem im Nahbereich des Wohnortes geschaffen werden.

3.2.3 Serviceangebote mobilisieren

In ländlichen Regionen sind die Wege für Erledigungen und Einkäufe teils sehr weit. Relevante Ziele gibt es im näheren Umfeld meist nicht. Auch mit dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes sind die Wege noch lang. Abhilfe würde eine weitere Dezentralisierung der Versorgungsstandorte schaffen, um die Wege zum nächsten Ziel zu verkürzen. Da sich die Errichtung neuer Filialen in ländlichen Regionen aufgrund der

geringen Nachfrage häufig nicht lohnt, sind mobile Serviceangebote eine mögliche Lösung. Durch ihre Mobilität können sie einen großen Kreis potenzieller Nutzer:innen erreichen und so die benötigte Nachfrage generieren. Das funktioniert mit Dienstleistungen von Banken und Behörden, Frisören, Hausarztpraxen und mit dem Verkauf von Waren wie Lebensmitteln, Back- und Fleischwaren oder Ähnlichem. Da solche Angebote privatwirtschaftlich betrieben werden, werden sie nur angeboten, wenn die Nachfrage entsprechend hoch ist. Die Einflussmöglichkeiten des Landkreises zur Förderung solcher Angebote ist äußerst gering.

Lediglich bei der Einrichtung von mobilen Arztpraxen könnte dem Landkreis eine koordinierende Aufgabe zukommen. Praxisbeispiele aus anderen Regionen haben gezeigt, dass die Einrichtung von mobilen Arztpraxen als Maßnahme gegen den Ärztemangel im ländlichen Bereich eingesetzt wird. Häufig werden dazu Kooperationen mit Krankenkassen und den kassenärztlichen Vereinigungen gesucht. Da der Aufwand zur Einrichtung eines solchen Systems für den Saale-Orla-Kreis allein als zu groß eingeschätzt wird, sollte dieser Ansatz in Zusammenarbeit mit anderen Landkreisen umgesetzt werden. Ein Nutzen würde sich insbesondere für Senior:innen ergeben. Dem Nutzen der zusätzlichen Mobilitätsoption stehen jedoch hohe planerische und investive Aufwände gegenüber.

Praxisbeispiele

DB MediBus

Standardbus mit Praxis- & Laborausrüstung, zeitweise im Auftrag der KV Hessen als Ergänzung einer geringen Hausarztichte eingesetzt

Rollende Hausarztpraxis Wolfenbüttel

Testphase 2013-2014 als Ergänzung der Hausarztpraxen durch die KV Niedersachsen - eingestellt durch damals fehlenden Bedarf

Ähnlich dem Beispiel der Arztpraxen ist es vorstellbar, Freizeiteinrichtungen wie Jugend- oder Seniorentreffs zu mobilisieren und so tageweise an mehreren Orten anzubieten. Dabei muss ein geeignetes Fahrzeug, beispielsweise ein entsprechend ausgestatteter Kleinbus, durch einen Partner oder einen Projektansatz bereitgestellt werden. Betrieben wird dieses Fahrzeug dann durch Personal sozialer Träger (zum Beispiel in der Jugend- oder Seniorenarbeit) oder lokale Vereine oder Initiativen. Weitere Ansätze sind KulturMobile, die entweder Jugendliche in organisierten Fahrten zu Kulturveranstaltungen (Konzerte, Kino, Theater oder Ähnliches) bringen – gegen die Zahlung eines geringen Unkostenbeitrages – oder direkt mobile Kulturangebote für Jugendliche im ländlichen Raum anbieten. Diese Angebote sind meist durch Demografie- oder Teilhabeprojekte gefördert. Damit kann neben dem Mobilitätsaspekt der ländliche Raum insgesamt für die Zielgruppen attraktiviert werden.

Praxisbeispiel

Flexjuma

Im Rahmen des Bundesprogramms „Demokratie leben!“ fährt ein mobiler Jugendclub im Landkreis Görlitz regelmäßig zentrale Treffpunkte in Gemeinden mit wenigen Freizeitangeboten an. Ziel ist es die Jugendlichen zu aktivieren und zu vernetzen. Das Angebot ist als Türöffner konzipiert, um vor Ort Räume für Jugendliche in Kooperation mit Gemeinden und Vereinen zu etablieren. Träger ist der Jugendring Oberlausitz e.V.

3.2.4 Mitfahrten vermitteln (helfen) - Plattform

Dort wo aufgrund mangelnder Bündelungseffekte oder Finanzierungsengpässen kein adäquates ÖPNV-Angebot geschaffen werden kann, wird das Auto weiterhin als Hauptverkehrsmittel fungieren. Menschen, die selbst kein Auto fahren können, sind auf die Mitnahme im Pkw angewiesen. Diese wird heute zumeist durch Verwandte oder Bekannte organisiert. Um auch Menschen mit weniger privaten Beziehungen eine Möglichkeit der Mitnahme zu bieten und die Möglichkeiten aller anderen zu erweitern, sind Plattformen zur Vermittlung von Mitfahrten eine denkbare Maßnahme. Hierzu gibt es einige deutschlandweite Online-Lösungen, welche genutzt werden können. In vereinzelt Pilotprojekten in ländlichen Räumen wurde versucht ein System mit lokalen Anbietern zu schaffen und dies teilweise in den ÖPNV zu integrieren (zu Beispiel mobilfalt im Nordhessischen Verkehrsverbund oder Odenwaldmobil). Es hat sich jedoch gezeigt, dass für die mitnehmende Person kein ausreichendes Anreizsystem geschaffen werden konnte, um einen Teil der persönlichen Flexibilität durch die Mitnahme Dritter aufzugeben. Zudem ist der Aspekt der sozialen Sicherheit insbesondere für die betrachteten Zielgruppen enorm wichtig und mit den Systemen bisher nur teilweise gelöst. Diese muss sowohl objektiv sichergestellt sein als auch subjektiv wahrgenommen werden. Im Rahmen des Begleitgremiums und in den Workshops wurde die Vermittlung von Mitfahrten eher als nachrangig relevant eingestuft. Das Nutzungspotenzial durch die betrachteten Zielgruppen wird als gering eingeschätzt, sodass der Aufbau einer Vermittlungsplattform für den Saale-Orla-Kreis nicht in das Handlungskonzept übernommen wird.

Ein weiterer Ansatz ist die Bereitstellung von ehrenamtlichen Fahrtangeboten durch soziale Träger oder Vereine. Hierbei werden Fahrten innerhalb einer Gemeinde oder zwischen Nachbargemeinden für Personen angeboten, die keine anderen Fahrt- oder Mitfahrtsmöglichkeiten haben. Die Angebote sind teilweise unentgeltlich. Es wird dann in der Regel um eine Spende gebeten. Die Fahrer:innen sind dabei ehrenamtliche Personen, die in den betreuenden Vereinen oder Initiativen aktiv sind. Die Fahrzeuge werden dabei teilweise durch die Vereine oder Träger, aber auch zum Teil durch die Gemeinde gestellt. Die Fahranmeldungen erfolgen längerfristig mit etwa einem Tag Vorlauf. Die Angebote sind für gelegentliche Nutzungen ausgerichtet. Derartige Ansätze existieren vereinzelt auch im Saale-Orla-Kreis. Da diese durch Initiativen und ehrenamtliches Engagement vor Ort entstehen, kann der Saale-Orla-Kreis hier im Rahmen der Informationsansätze zum ÖPNV diese ergänzenden Angebote bekannt machen.

Praxisbeispiel

„Landmobil“ im Landkreis Sömmerda
Testphase 2021 bis 2022, zwei Elektro-Pkw werden durch den Landkreis Sömmerda für die Gemeinden Buttstädt und Kindelbrück bereitgestellt. Damit werden Fahrten innerhalb der Gemeinden angeboten, die durch das evangelische Seniorenbüro Frömmstedt verwaltet werden. Das Projekt ist noch nicht evaluiert.

3.3 Handlungskonzept

Die Maßnahmenansätze werden in der folgenden Tabelle zu einem Handlungskonzept zusammengefasst. Alle darin beschriebenen Maßnahmen bieten Verbesserungen der Mobilitätsoptionen für Kinder & Jugendliche sowie Senior:innen. Die Wirkung wird in drei Abstufen angegeben. Drei Punkte beschreiben eine umfassende Verbesserung für beide Zielgruppen und verschiedene Aktivitäten. Zwei Punkte stehen für eine breite Wirkung mit geringen Ausschlüssen (zum Beispiel einem Teil der Zielgruppen oder Aktivitäten). Ein Punkt bedeutet, dass Verbesserungen für eine Zielgruppe für einzelne Aktivitäten erzeugt werden. Die Zuordnung zu den Prioritäten erfolgt in der Abwägung des Aufwandes und der Wirkung. Ein hoher Aufwand der Maßnahme wird dann gerechtfertigt, wenn daraus eine hohe Wirkung resultiert.

Priorität	Maßnahme	Wirkung	Aufwand	Beginn
1	Aufbau eines On-Demand-Angebot	●●●	Stufe 1: mind. 20.000 € p.a. Stufe 2: ca. 300.000 € p.a. Stufe 3: ca. 750.000 € p.a. zzgl. Kosten eines Dispositionstools ab Stufe 2	ab 2024
	Ausbau des Bus-Hauptnetzes	●●●	Stufe 1: ca. 360.000 € p.a. Stufe 2: ca. 1.100.000 € p.a. ⁸	ab 2024
	Informationsangebote im ÖPNV	●	<50.000€ p.a. (abhängig vom Personalbedarf)	ab 2023
2	Radverkehrskonzeption	●●	Personalkosten für Radverkehrskordinator:in 50.000-70.000€ für Konzeption Kosten für Investition & Instandhaltung der Infrastruktur	ab 2023
	Begleitung im Bus / Patenschaften	●	<50.000€ p.a. (abhängig vom Personalbedarf)	ab 2023
	mobiler Jugendclub/ Seniorentreff	●	Abschreibung des Fahrzeuges sowie ggf. zusätzliche Personalkosten	ab 2024

⁸ In der vollständigen Umsetzung können die Linien 155, 610, 620 und 966 als landesbedeutsame Buslinien anerkannt werden. Förderfähig wären voraussichtlich rund 470.000 Fahrplankilometer je Jahr, was einer Fördersumme von etwa 370.000 Euro je Jahr entspräche (Stand Oktober 2022). Die Anerkennung als landesbedeutsame Linie der Linie 155 für den Abschnitt Schleiz - Hirschberg sowie der Linie 620 Bad Lobenstein - Ziegenrück ist durch das Thüringer Landesamt für Bauen und Verkehr zu entscheiden, da diese Linien Teilabschnitte vorgesehener Relationen bedienen. Durch eine Verknüpfung (zum Beispiel ein abgestimmter Umstieg von Bad Lobenstein nach Pößneck zwischen den Linien 620 und 966 in Ziegenrück) können die Thüringer Abschnitte jedoch entsprechend der Qualitätskriterien angeboten werden.

3	mobile Arztpraxen	●	Aktuell nicht zu beziffern	mittelfris- tig
---	-------------------	---	----------------------------	--------------------

Tabelle 5: Handlungskonzept

In der Prioritätsstufe 1 befinden sich Maßnahmen mit hoher erwarteter Wirkung sowie Maßnahmen, die schnell und mit wenig Aufwand eine begrenzte Wirkung erzielen können. Diese Maßnahmen sollten als erstes ausgeführt werden. Um die Informationsangebote im ÖPNV zu verbessern und das bestehende Angebot bekannter zu machen, sollten die aktuellen Informationskanäle verstetigt werden. Im Sinne einer zielgruppenspezifischen Information sollten die Informationen leicht zugänglich und einfach verständlich sein. Insbesondere für Senior:innen spielt der persönliche Kontakt eine wichtige Rolle. Daher ist hier vermehrt auf persönliche oder telefonische Beratung zu setzen. Die auf Seite 40 beschriebenen Maßnahmenansätze zu Informationen und Unterstützung sind daher auf die Bedürfnisse der Zielgruppen abgestimmt. Da der Aufwand für die Umsetzung solcher Maßnahmen gering ist, sollte kurzfristig mit ihrer Umsetzung begonnen werden. Die Kosten und der personelle Aufwand bemessen sich am konkreten Umfang der angestrebten Maßnahmen und der Möglichkeit dafür Fördermittel zu akquirieren.

Ebenfalls in der Prioritätsstufe 1 befindet sich der Aufbau eines On-Demand-Angebotes. Der zeitliche und finanzielle Aufwand wird hierfür deutlich höher eingeschätzt, wird aber durch die erwartete Wirkung gerechtfertigt. Auch die benötigte Vorlaufzeit für Planung und Genehmigung derartiger Angebote ist länger. Die KomBus hat im Untersuchungszeitraum die Arbeit zur Planung von Pilotangeboten begonnen. Dabei müssen die Sektoren, Fahrzeugstandorte und -anzahl für die einzelnen Umsetzungsstufen bestimmt werden. Gegebenenfalls müssen Verknüpfungspunkte zum Linienverkehr und zusätzliche Haltestellen definiert werden. Es müssen Vorgehensweisen für die Disposition und die betriebliche Umsetzung vom Eingang bis zur Durchführung eines Fahrwunsches erarbeitet werden. Je nach Leistungsumfang in den einzelnen Umsetzungsstufen müssen die Kosten kalkuliert werden. Auch die Tarifierung muss festgelegt und mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen abgestimmt werden. Eine Integration in den regulären ÖPNV-Tarif sollte angestrebt werden. Nach der Sicherung der Finanzierung im Haushalt und der Genehmigung des On-Demand-Verkehrs kann die erste Stufe in die Umsetzungen gehen. Für die erfolgreiche Einführung des On-Demand-Verkehrs ist die weitreichende Bekanntmachung des Angebotes durch Werbe- und Marketingmaßnahmen essenziell. Aufgrund der umfangreichen Vorbereitungen wird mit einer Umsetzung der ersten Stufe nicht vor 2024 gerechnet. Ab dann ist der Start eines Probebetriebes voraussichtlich möglich. Nach der erfolgreichen Pilotphase können die weiteren Angebotsstufen umgesetzt werden. Mit Erreichen des vollständigen Umsetzungsstandes sind nicht nur für die betrachteten Zielgruppen positive Wirkungen zu erwarten, sondern für die gesamte Bevölkerung.

Neben dem On-Demand-Verkehr soll auch der klassische Linienverkehr in der ersten Prioritätsstufe ausgebaut werden. Eine Taktverdichtung auf den Hauptachsen soll

angestrebt werden. Es sind Detailplanungen bezüglich Angebotsumfang und den daraus resultierenden Kosten notwendig. Auch hier ist eine stufenweise Umsetzung des Zielkonzeptes denkbar. So könnte das Angebot zunächst in den für die beiden Zielgruppen vordringlichen Zeiten am Vormittag (vor allem für Senior:innen) und am späten Nachmittag / frühen Abend (vor allem für Jugendliche) verdichtet werden. Die Finanzierung der ermittelten Kosten ist im Haushaltsplan zu sichern. Da dieser für das Jahr 2023 bereits beschlossen ist, ist eine Umsetzung der Maßnahme erst zum Jahresfahrplanwechsel 2023/24 möglich. Eine positive Wirkung über die beiden Untersuchungszielgruppen hinaus ist zu erwarten.

In der Prioritätsstufe 2 sind Maßnahmen aufgelistet, deren Wirkung als geringer eingeschätzt wird als bei Maßnahmen der Prioritätsstufe 1 oder deren Zielgruppe kleiner ist. Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie körperlich fittere Senior:innen von positiver Wirkung. Zunächst sollte festgelegt werden, welche Ziele verfolgt werden sollen, um darauf aufbauend deren Realisierung und Finanzierung zu klären. Eine koordinierende und vernetzende Aufgabe sollte ein:e Radverkehrskordinator:in übernehmen. Die Benennung dieser Person oder die Schaffung einer zusätzlichen Stelle ist einer der ersten Schritte. Diese Person sollte dann die Ausschreibung eines Radverkehrskonzeptes betreuen und sich um die Umsetzung der darin festgelegten Maßnahmen zur Investition und Instandhaltung kümmern. Der Aufbau einer Datenbank mit der Bestandsinfrastruktur ist hierfür ein hilfreiches Werkzeug. Zum Erfahrungsaustausch sollte eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Thüringen e.V. angestrebt werden. Mit der Festlegung der Ziele kann bereits 2023 begonnen werden.

Die Begleitung im Bus kann insbesondere für betagte Personen eine hilfreiche Maßnahme sein. Diese Begleitung sollte an bestimmten Tagen auf ausgewählten Linien und Fahrten angeboten werden. Neben der Hilfe beim Ein- und Ausstieg können die Begleitpersonen für Fragen und Gespräche bereitstehen. Für die Umsetzung ist die Schaffung eines Netzwerkes aus Partnern und eine Verknüpfung mit anderen Projekten sinnvoll. Begleitpersonen sollten vorrangig über ehrenamtliches Engagement akquiriert werden. Dabei muss ein Augenmerk auf die Schaffung eines Anreizsystems gelegt werden, um einen verlässlichen Betrieb zu gewährleisten. Dies können z.B. kostenlose Mitfahrten im ÖPNV oder anderweitige Wertgutscheine sein. Insbesondere jüngere Renter:innen sind als ehrenamtliche Begleitpersonen gut geeignet, da sie meist noch körperlich fit sind aber dennoch nah an der Lebensrealität der Begleiteten. Als Rückfallebene müsste auf Personal der KomBus und/oder mit dem Ansatz kooperierender sozialer Träger oder anderer Partner zurückgegriffen werden. Aufgrund des geringeren Aufwandes der Maßnahme kann bereits 2023 mit der Umsetzung begonnen werden. Auch die Umsetzung eines mobilen Jugendclubs beziehungsweise eines mobilen Seniorentreffs kann vergleichsweise kurzfristig begonnen werden. Der Erwerb eines geeigneten Fahrzeuges stellt die größte Investition dar. Die Betriebsaufwände werden voraussichtlich wesentlich durch das eingesetzte Personal beeinflusst, welches gegebenenfalls durch Träger oder Vereine bereits verfügbar ist und mit dem Fahrzeug lediglich „mobilisiert wird“. Eine Einbindung in einen sozialen oder demokratiefokussierten Förderhintergrund sollte geprüft werden.

Der Aufbau mobiler Arztpraxen wurde aufgrund der noch nicht abzuschätzenden Kosten und des hohen Aufwandes, welcher durch den Saale-Orla-Kreis allein nicht zu tragen ist, in die Prioritätsstufe 3 eingeordnet. Dem gegenüber steht ein geringerer erwarteter Nutzen. Da das Projekt nur in Kooperation mit den umliegenden Landkreisen sowie der Kassenärztlichen Vereinigung umsetzbar erscheint, ist zunächst der Bedarf bei möglichen Kooperationspartnern zu ermitteln. Dem Landkreis könnte hier eine vermittelnde und koordinierende Aufgabe zukommen. Sollten interessierte Projektpartner gefunden sein, ist eine mittelfristige Umsetzung des Vorhabens denkbar.

Aufgrund der geringen Einflussmöglichkeiten des Landkreises ist die Schaffung weiterer mobiler Serviceangebote nicht Teil des Handlungskonzeptes.

Die Schaffung eines Netzwerkes zur Vermittlung von Pkw-Mitfahrten ist aufgrund der geringen Relevanz für die Zielgruppen und die, aus Erfahrungen von Pilotprojekten, schwierige Umsetzung der Maßnahme ebenfalls nicht Teil des Handlungskonzeptes.

4 Anlagen

4.1 Fragenkatalog der durchgeführten Befragung

Kinder und Jugendliche (ausschließlich online durchgeführt)



LANDESPROGRAMM
SOLIDARISCHES
ZUSAMMENLEBEN
LSZ

PTV GROUP

Befragung von Kindern und Jugendlichen zum Thema Mobilität

Liebe Kinder und Jugendliche, liebe Eltern,

mobil sein – Was heißt das wirklich? Und was brauchst du, um mobil zu sein? Das wollen wir herausfinden. Deshalb führt der Saale-Orla-Kreis eine Untersuchung zum Thema Mobilität durch. Wir wollen das Mobilitätsangebot für euch verbessern und möglichst gut an eure Tagesabläufe anpassen.

Hilf mit, das Mobilitätsangebot im Saale-Orla-Kreis zu verbessern! Bitte nimm dir ein paar Minuten Zeit, den Fragebogen auszufüllen.

Die Teilnahme an der Umfrage ist **bis zum 31.05.2022 unter ptv.to/saaleorla** oder mit dem untenstehenden QR-Code möglich.

Natürlich kannst du auch deine Eltern um Hilfe bei der Beantwortung der Fragen bitten.

Wenn noch etwas unklar ist, kannst du dich an mich wenden:

Sandra Steinmark
Tel.: 03663/488-959
E-Mail: sozialplanung@irasok.thueringen.de

Hier geht's zur
Onlineumfrage:



Teil 1 – Angaben zur Person

1 Aus welchem Wohnort kommst du?

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Bad Lobenstein | <input type="checkbox"/> Pößneck | <input type="checkbox"/> Schleiz | <input type="checkbox"/> VG Seenplatte |
| <input type="checkbox"/> Gefell | <input type="checkbox"/> Remptendorf | <input type="checkbox"/> Tanna | <input type="checkbox"/> VG Triptis |
| <input type="checkbox"/> Hirschberg | <input type="checkbox"/> Rosenthal am Rennsteig | <input type="checkbox"/> VG Oppurg | <input type="checkbox"/> Wurzbach |
| <input type="checkbox"/> Neustadt an der Orla | <input type="checkbox"/> Saalburg-Ebersdorf | <input type="checkbox"/> VG Ranis-Ziegenrück | <input type="checkbox"/> Außerhalb Saale-Orla-Kr. |

2 Welcher Altersgruppe ordnest du dich zu?

- unter 6 6-9 10-14 15-17 18 oder älter

3 Welchem Geschlecht ordnest du dich zu?

- männlich weiblich divers

4 Welche Schulart besuchst du aktuell?

- Noch nicht eingeschult Grundschule Regelschule Gymnasium
 Gemeinschaftsschule Berufsschule Sonstige:

5 Hast du ein Handy mit Internetzugang?

- Ja Nein

Teil 2 – Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

6 Hast du einen Führerschein?

- Nein Ja, für Moped/Motorrad (Klasse A, A1, A2, AM) Ja, für Auto (Klasse B/B17)

7 Welche Fahrzeuge darfst du selbst fahren?

- Fahrrad Auto Moped/Motorrad Sonstiges:

8 Mit welchem Fahrausweis nutzt du üblicherweise die öffentlichen Verkehrsmittel?

- Schülerfahrkarte Einzelfahrschein Wochen-/Monatskarte
 Sonstiges: Ich nutze keine öffentlichen Verkehrsmittel.

Teil 3 – Angaben zum Mobilitätsverhalten

Um deine Mobilitätsbedürfnisse besser verstehen zu können, wollen wir im Folgenden wissen, wohin du in deiner Freizeit fährst. Überlege dir, welche Freizeitaktivitäten du regelmäßig (mindestens 1 mal im Monat) unternimmst. Lasse dabei Einschränkungen, die durch Corona entstanden sind, außer Acht.

Bitte ordne deine Aktivitäten den folgenden Kategorien zu und fülle die Tabellen aus.

- Hobbys (z.B. Sportverein, Musikschule, Arbeitsgemeinschaften, ...)
- Freizeit (z.B. Kino- oder Schwimmbadbesuch, Treffen mit Freunden, ...)
- Erledigungen (z.B. Einkauf, Arztbesuche, Termin beim Kieferorthopäden, ...)
- Sonstiges (Alles, was du nicht den vorherigen Kategorien zuordnen kannst)

9 Hobbys (z.B. Sportverein, Musikschule, Arbeitsgemeinschaften, ...)

Wochentage	<input type="checkbox"/> Mo	<input type="checkbox"/> Di	<input type="checkbox"/> Mi	<input type="checkbox"/> Do	<input type="checkbox"/> Fr	<input type="checkbox"/> Sa	<input type="checkbox"/> So
Um welche Aktivität handelt es sich?							
Wann beginnt die Aktivität?							
Wie lange dauert sie?							
Wo findet sie statt?							
Im Heimatort	<input type="checkbox"/>						
Im Nachbarort	<input type="checkbox"/>						
Am Schulort	<input type="checkbox"/>						
An einem anderen Ort im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Außerhalb des Landkreises	<input type="checkbox"/>						
Wie legst du den Hin-/Rückweg zurück?							
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>						
Mit der Bahn	<input type="checkbox"/>						
Mit Moped oder Motorrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Auto	<input type="checkbox"/>						
Wirst du auf dem Weg von Eltern oder anderen Erwachsenen begleitet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein						

10 Freizeit (z.B. Kino- oder Schwimmbadbesuch, Treffen mit Freunden, ...)

Wochentage	<input type="checkbox"/> Mo	<input type="checkbox"/> Di	<input type="checkbox"/> Mi	<input type="checkbox"/> Do	<input type="checkbox"/> Fr	<input type="checkbox"/> Sa	<input type="checkbox"/> So
Um welche Aktivität handelt es sich?							
Wann beginnt die Aktivität?							
Wie lange dauert sie?							
Wo findet sie statt?							
Im Heimatort	<input type="checkbox"/>						
Im Nachbarort	<input type="checkbox"/>						
Am Schulort	<input type="checkbox"/>						
An einem anderen Ort im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Außerhalb des Landkreises	<input type="checkbox"/>						
Wie legst du den Hin-/Rückweg zurück?							
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>						
Mit der Bahn	<input type="checkbox"/>						
Mit Moped oder Motorrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Auto	<input type="checkbox"/>						
Darfst du allein zu deiner Veranstaltung fahren?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein						

11 Erledigungen (z.B. Einkauf, Arztbesuche, Termin beim Kieferorthopäden, ...)

Wochentage	<input type="checkbox"/> Mo	<input type="checkbox"/> Di	<input type="checkbox"/> Mi	<input type="checkbox"/> Do	<input type="checkbox"/> Fr	<input type="checkbox"/> Sa	<input type="checkbox"/> So
Um welche Aktivität handelt es sich?							
Wann beginnt die Aktivität?							
Wie lange dauert sie?							
Wo findet sie statt?							
Im Heimatort	<input type="checkbox"/>						
Im Nachbarort	<input type="checkbox"/>						
Am Schulort	<input type="checkbox"/>						
An einem anderen Ort im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Außerhalb des Landkreises	<input type="checkbox"/>						
Wie legst du den Hin-/Rückweg zurück?							
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>						
Mit der Bahn	<input type="checkbox"/>						
Mit Moped oder Motorrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Auto	<input type="checkbox"/>						
Wirst du auf dem Weg von Eltern oder anderen Erwachsenen begleitet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein						

12 Sonstiges

Wochentage	<input type="checkbox"/> Mo	<input type="checkbox"/> Di	<input type="checkbox"/> Mi	<input type="checkbox"/> Do	<input type="checkbox"/> Fr	<input type="checkbox"/> Sa	<input type="checkbox"/> So
Um welche Aktivität handelt es sich?							
Wann beginnt die Aktivität?							
Wie lange dauert sie?							
Wo findet sie statt?							
Im Heimatort	<input type="checkbox"/>						
Im Nachbarort	<input type="checkbox"/>						
Am Schulort	<input type="checkbox"/>						
An einem anderen Ort im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Außerhalb des Landkreises	<input type="checkbox"/>						
Wie legst du den Hin-/Rückweg zurück?							
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>						
Mit der Bahn	<input type="checkbox"/>						
Mit Moped oder Motorrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Auto	<input type="checkbox"/>						
Wirst du auf dem Weg von Eltern oder anderen Erwachsenen begleitet?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein						

Teil 4 – Bewertung der Mobilitätssituation im Saale-Orla-Kreis

13 Wie beurteilst du das Bahnangebot in deiner Region? (Schulnoten)

- 1 2 3 4 5 6 Kann ich nicht beurteilen

14 Wie beurteilst du das Busangebot in deiner Region? (Schulnoten)

- 1 2 3 4 5 6 Kann ich nicht beurteilen

15 Welche Punkte sollten deiner Meinung nach am Bus- und Bahnangebot verbessert werden? (Bitte maximal 3 Antworten ankreuzen.)

- Häufigere Verbindungen Schnellere Verbindungen Mehr Barrierefreiheit
 Günstigere Preise Mehr Direktverbindungen Komfortablere Fahrzeuge
 Mehr Fahrten am Abend/Wochenende Mehr flexiblere Angebote (z.B. Rufbus)

Was fehlt? - Sonstige Vorschläge und Anmerkungen:

Senior:innen (online und als Papierfragebogen erstellt)



Teil 1 – Angaben zur Person

1 Aus welchem Wohnort kommen Sie?

2 Welcher Altersgruppe ordnen Sie sich zu?

unter 65 65-69 70-74 75-80 älter als 80

3 Welchem Geschlecht ordnen Sie sich zu?

männlich weiblich divers

4 Was sind Ihre hauptsächlichen Tätigkeiten im Alltag?

berufstätig arbeitssuchend im Ruhestand Sonstiges:

5 Haben Sie Internetzugang? (Mehrfachnennung möglich)

Ja, am Computer Ja, am Handy Ja, mithilfe anderer Personen Nein

Teil 2 – Angaben zur Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

6 Haben Sie einen Führerschein?

Ja Nein

6a Wenn ja, fahren Sie selbst Auto?

Ja Nein

7 Welche für Sie nutzbaren Fahrzeuge stehen Ihnen uneingeschränkt (jederzeit) und verkehrstüchtig zur Verfügung? (Mehrfachnennung möglich)

Auto Motorrad Moped Fahrrad Sonstiges:

8 Welche Einschränkungen erschweren Ihnen gegebenenfalls die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel? (Mehrfachnennung möglich)

Keine Lange Fußwege Nutzung einer Gehhilfe Mitführen von Gepäck
 Eingeschränktes Seh-/Hörvermögen Orientierung in unbekannter Umgebung
 Sonstiges:

9 Mit welchem Fahrausweis nutzen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel?

Einzelfahrschein Wochen-/Monatskarte

Ich nutze keine öffentlichen Verkehrsmittel.

Sonstiges:

Bitte Rückseite beachten!

Seite 1

Teil 3 – Angaben zum Mobilitätsverhalten

Um Ihre Mobilitätsbedürfnisse besser verstehen zu können, wollen wir im Folgenden wissen, wohin Sie fahren. Überlegen Sie, welche Aktivitäten Sie regelmäßig (mindestens einmal im Monat) unternehmen. Lassen Sie dabei Einschränkungen, die durch Corona entstanden sind, außer Acht.

Bitte ordnen Sie diese Aktivitäten den folgenden Kategorien zu und füllen Sie die Tabellen aus.

- Hobbys (z.B. Sportverein, ehrenamtliche Tätigkeiten...)
- Freizeit (z.B. Restaurant- oder Theaterbesuche, Treffen mit Bekannten...)
- Erledigungen (z.B. Einkauf, Arztbesuche, Behördengänge...)
- Sonstiges (Alles, was Sie nicht den obigen Kategorien zuordnen können)

10 Hobbys (z.B. Sportverein, ehrenamtliche Tätigkeiten...)

Wochentage	<input type="checkbox"/> Mo	<input type="checkbox"/> Di	<input type="checkbox"/> Mi	<input type="checkbox"/> Do	<input type="checkbox"/> Fr	<input type="checkbox"/> Sa	<input type="checkbox"/> So
Um welche Aktivität handelt es sich?							
Wann beginnt die Aktivität?							
Wann endet die Aktivität?							
Wo findet sie statt?							
Im Heimatort	<input type="checkbox"/>						
Im Nachbarort	<input type="checkbox"/>						
An einem anderen Ort im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Außerhalb des Landkreises	<input type="checkbox"/>						
Wie legen Sie den Hin-/Rückweg zurück?							
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>						
Mit der Bahn	<input type="checkbox"/>						
Als Fahrer von Auto, Motorrad o.ä.	<input type="checkbox"/>						
Als Mitfahrer im Auto	<input type="checkbox"/>						

Bitte zweites Blatt beachten!

Seite 2

11 Freizeit (z.B. Restaurant- oder Theaterbesuche, Treffen mit Bekannten...)

Wochentage	<input type="checkbox"/> Mo	<input type="checkbox"/> Di	<input type="checkbox"/> Mi	<input type="checkbox"/> Do	<input type="checkbox"/> Fr	<input type="checkbox"/> Sa	<input type="checkbox"/> So
Um welche Aktivität handelt es sich?							
Wann beginnt die Aktivität?							
Wann endet die Aktivität?							
Wo findet sie statt?							
Im Heimatort	<input type="checkbox"/>						
Im Nachbarort	<input type="checkbox"/>						
An einem anderen Ort im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Außerhalb des Landkreises	<input type="checkbox"/>						
Wie legen Sie den Hin-/Rückweg zurück?							
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>						
Mit der Bahn	<input type="checkbox"/>						
Als Fahrer von Auto, Motorrad o.ä.	<input type="checkbox"/>						
Als Mitfahrer im Auto	<input type="checkbox"/>						

12 Erledigungen (z.B. Einkauf, Arztbesuche, Behördengänge...)

Wochentage	<input type="checkbox"/> Mo	<input type="checkbox"/> Di	<input type="checkbox"/> Mi	<input type="checkbox"/> Do	<input type="checkbox"/> Fr	<input type="checkbox"/> Sa	<input type="checkbox"/> So
Um welche Aktivität handelt es sich?							
Wann beginnt die Aktivität?							
Wann endet die Aktivität?							
Wo findet sie statt?							
Im Heimatort	<input type="checkbox"/>						
Im Nachbarort	<input type="checkbox"/>						
An einem anderen Ort im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Außerhalb des Landkreises	<input type="checkbox"/>						
Wie legen Sie den Hin-/Rückweg zurück?							
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>						
Mit der Bahn	<input type="checkbox"/>						
Als Fahrer von Auto, Motorrad o.ä.	<input type="checkbox"/>						
Als Mitfahrer im Auto	<input type="checkbox"/>						

Bitte Rückseite beachten!

Seite 3

13 Sonstiges

Wochentage	<input type="checkbox"/> Mo	<input type="checkbox"/> Di	<input type="checkbox"/> Mi	<input type="checkbox"/> Do	<input type="checkbox"/> Fr	<input type="checkbox"/> Sa	<input type="checkbox"/> So
Um welche Aktivität handelt es sich?							
Wann beginnt die Aktivität?							
Wann endet die Aktivität?							
Wo findet sie statt?							
Im Heimatort	<input type="checkbox"/>						
Im Nachbarort	<input type="checkbox"/>						
An einem anderen Ort im Landkreis	<input type="checkbox"/>						
Außerhalb des Landkreises	<input type="checkbox"/>						
Wie legen Sie den Hin-/Rückweg zurück?							
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>						
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>						
Mit der Bahn	<input type="checkbox"/>						
Als Fahrer von Auto, Motorrad o.ä.	<input type="checkbox"/>						
Als Mitfahrer im Auto	<input type="checkbox"/>						

Teil 4 – Bewertung der Mobilitätssituation im Saale-Orla-Kreis

14 Wie beurteilen Sie das Bahnangebot in Ihrer Region? (Schulnoten)

- 1 2 3 4 5 6 Kann ich nicht beurteilen

15 Wie beurteilen Sie das Busangebot in Ihrer Region? (Schulnoten)

- 1 2 3 4 5 6 Kann ich nicht beurteilen

16 Welche Punkte sollten Ihrer Meinung nach am Bus- und Bahnangebot verbessert werden? (Bitte maximal 3 Antworten ankreuzen.)

- Häufigere Verbindungen Schnellere Verbindungen Mehr Barrierefreiheit
 Günstigere Preise Mehr Direktverbindungen Komfortablere Fahrzeuge
 Mehr Fahrten am Abend/Wochenende Mehr flexiblere Angebote (z.B. Rufbus)

Was fehlt? - Sonstige Vorschläge und Anmerkungen:

Vielen Dank für die Teilnahme!

Seite 4

4.2 Auswertung der Befragung

Aktivitätsbeginn und -ende Kinder und Jugendliche

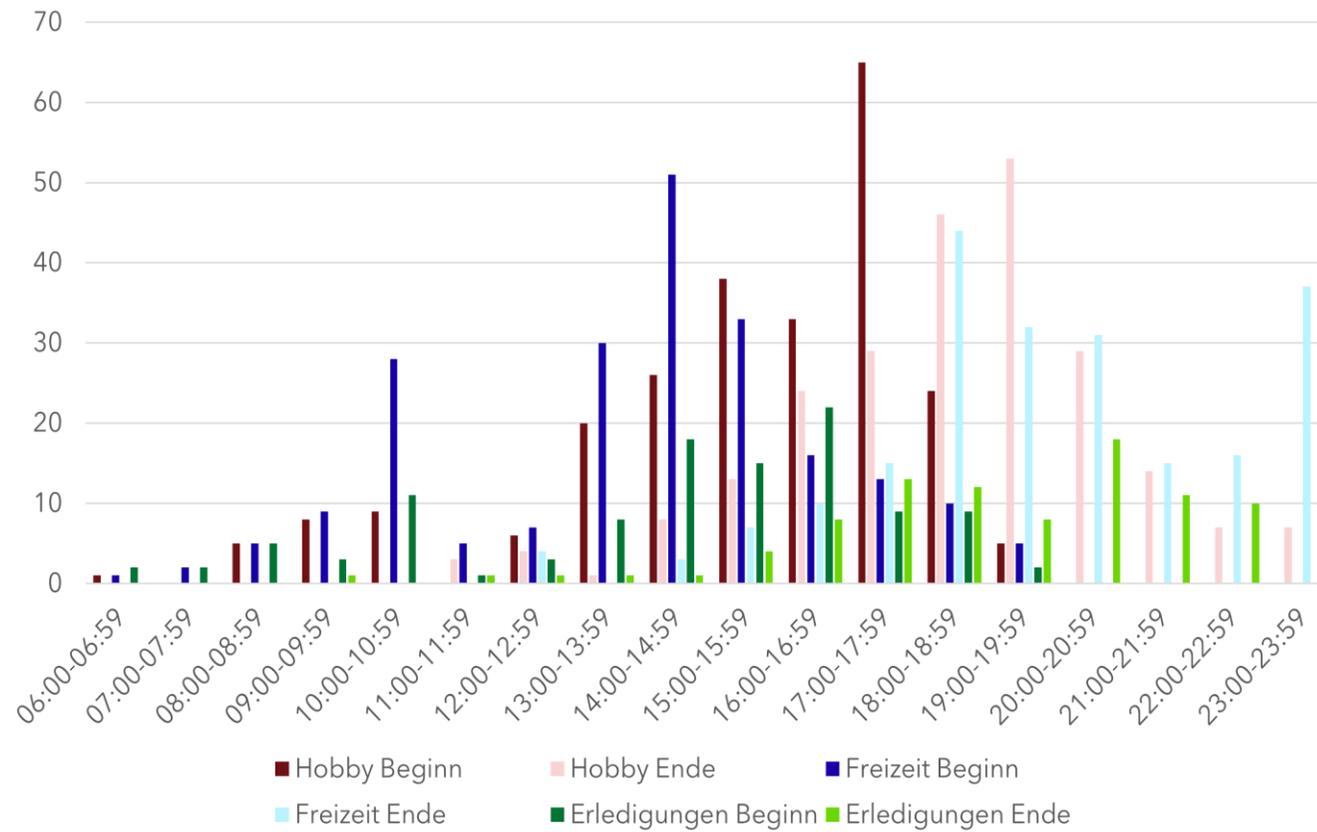


Abbildung 11: Aktivitätsbeginn und -ende Kinder und Jugendliche

Aktivitätsbeginn und -ende Senior:innen

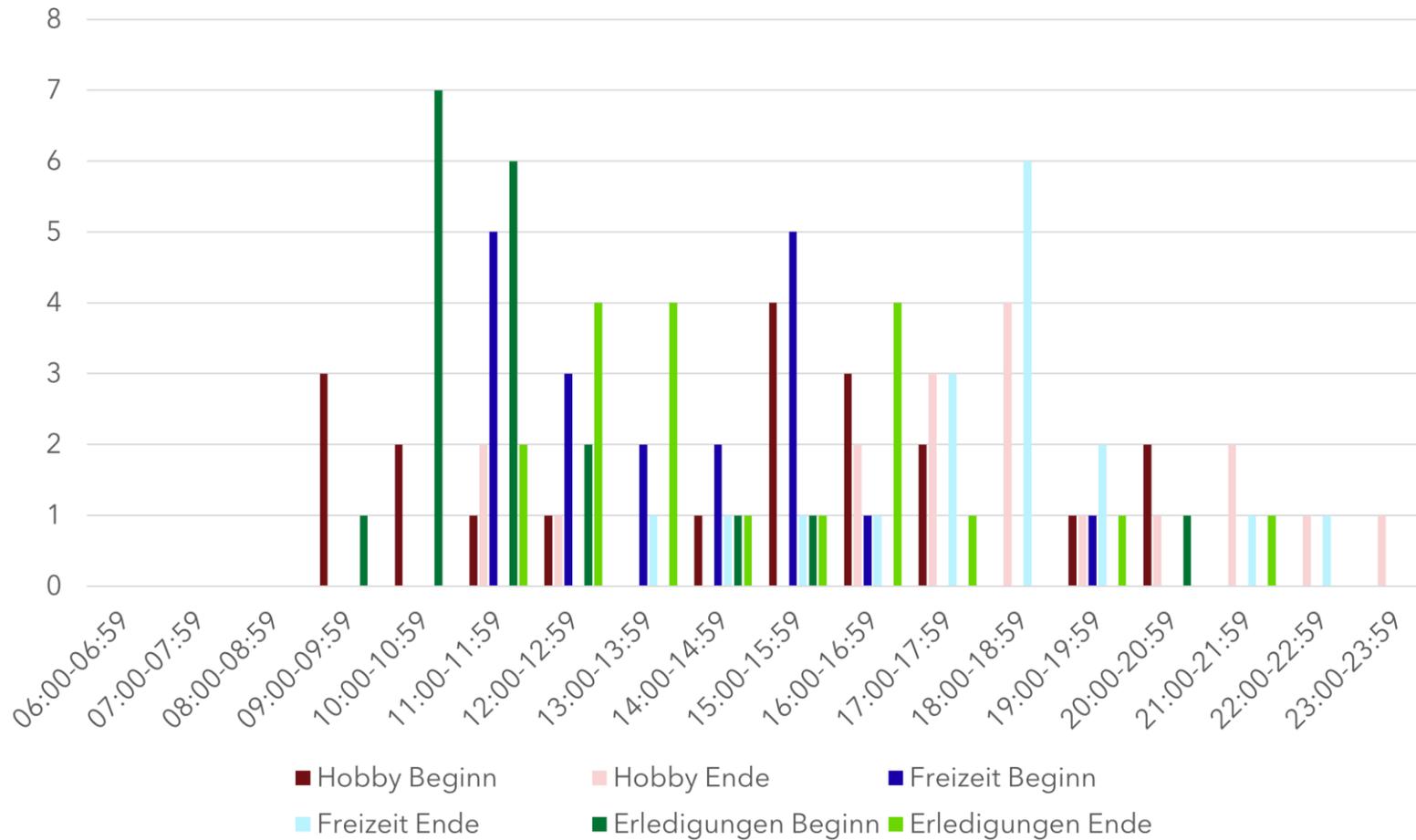
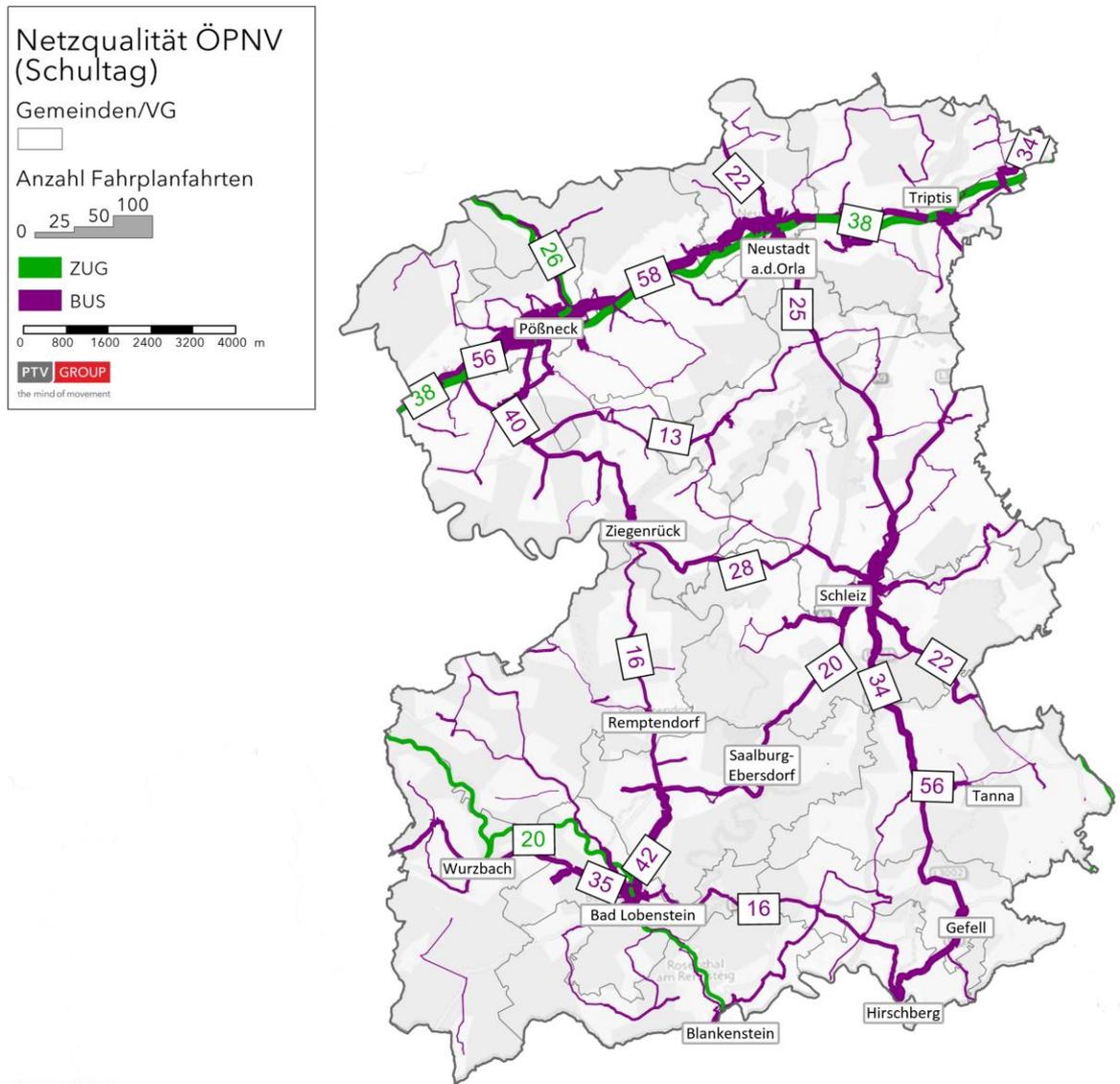


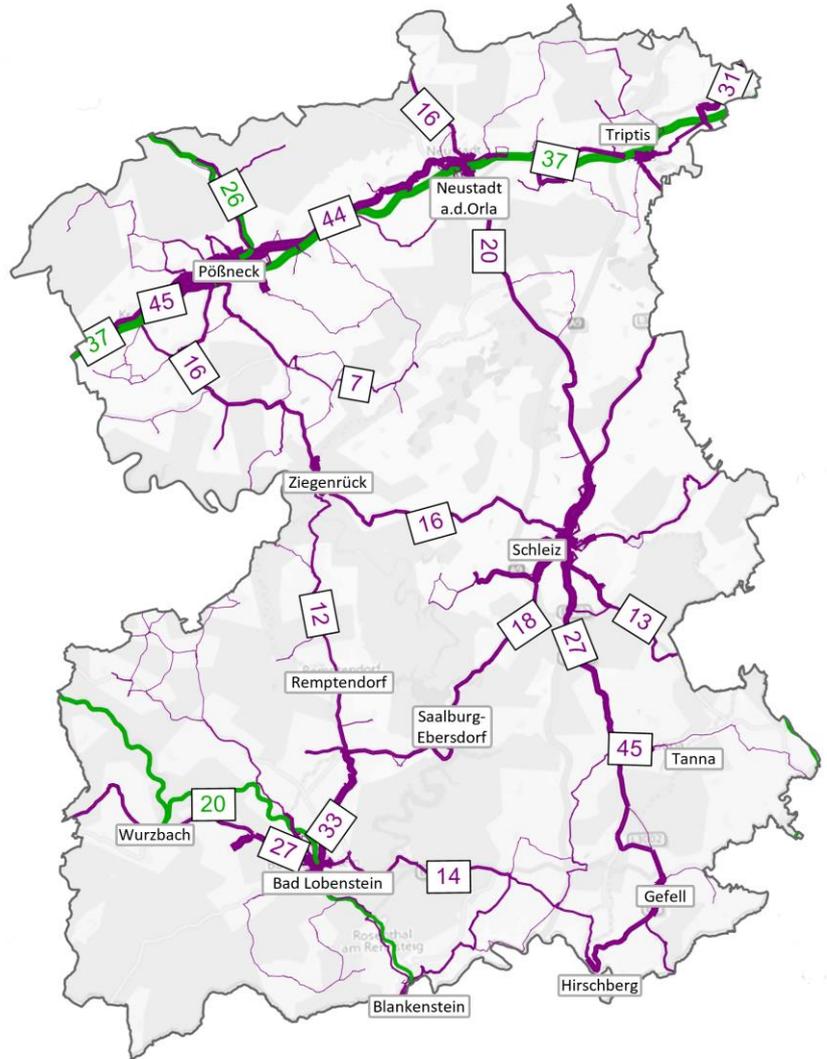
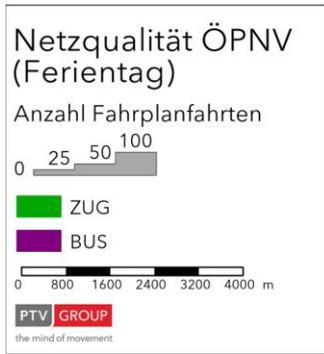
Abbildung 12: Aktivitätsbeginn und -ende Senior:innen

4.3 Aktuelles Angebot ÖPNV



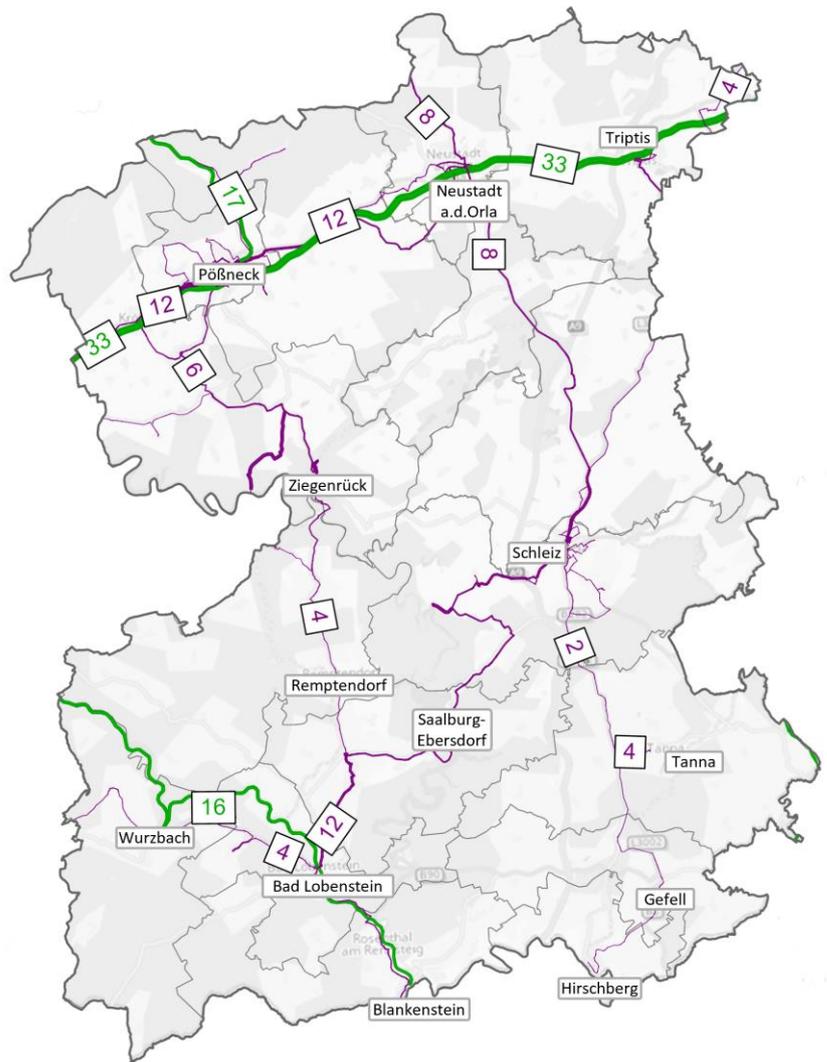
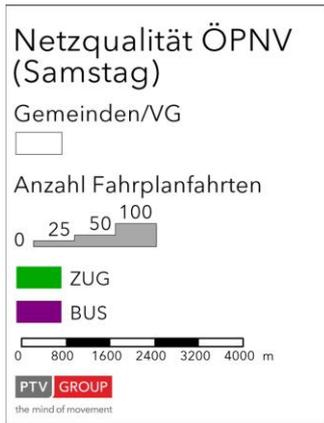
© 2022 PTV, HERE

Abbildung 13: Anzahl Fahrten an Schultagen



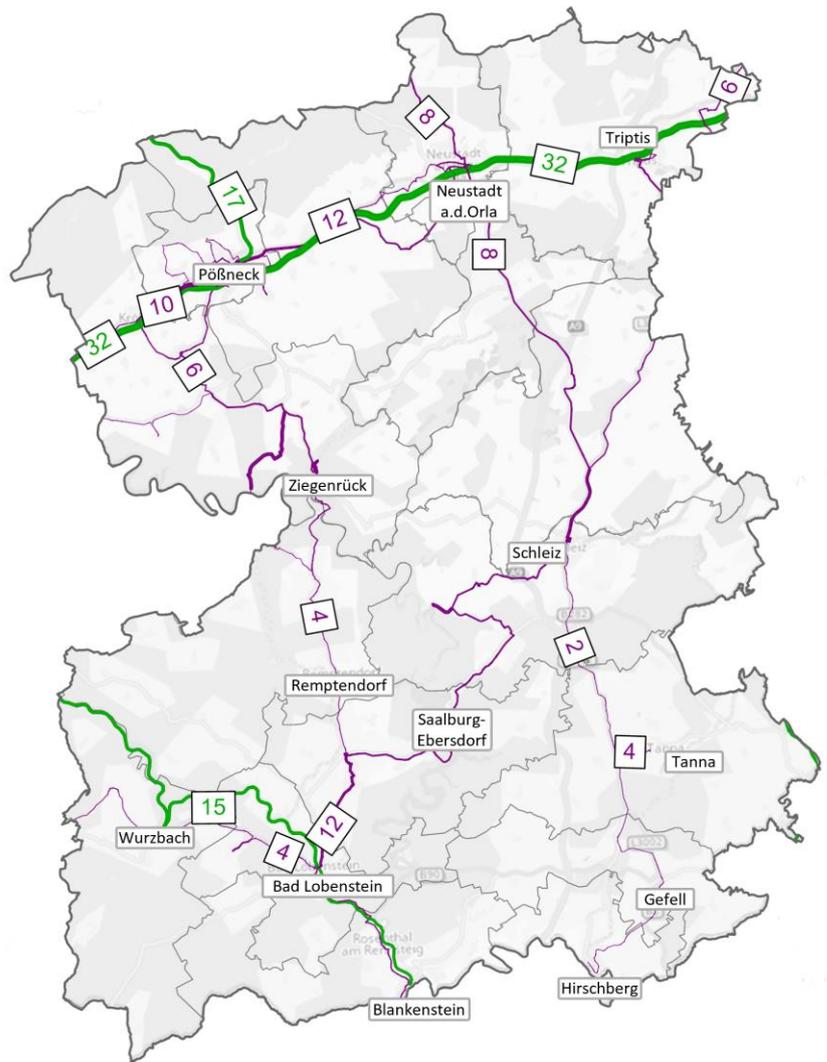
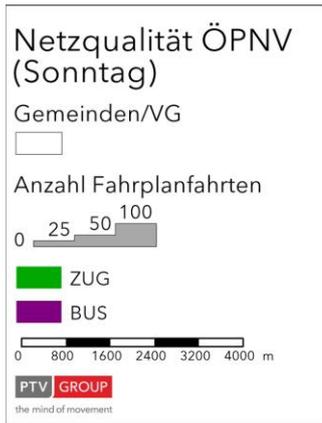
© 2022 PTV, HERE

Abbildung 14: Anzahl Fahrten an Ferientagen



© 2022 PTV, HERE

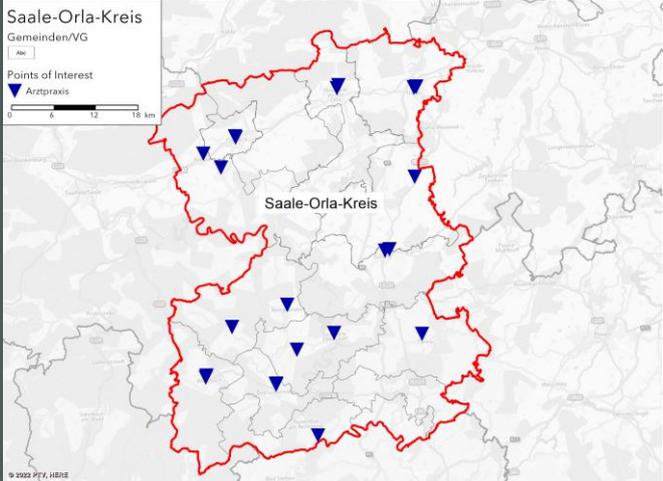
Abbildung 15: Anzahl Fahrten an Samstagen



© 2022 PTV, HERE

Abbildung 16: Anzahl Fahrten an Sonn- und Feiertagen

Mobilitätsanalyse Saale-Orla-Kreis

Steckbrief Nr. 1	
Arztbesuch	
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ankunftszeit: zwischen 7 und 9 Uhr ➤ Aufenthaltsdauer: 1 bis 3 Stunde(n) ➤ Abfahrtszeit: zwischen 10 und 12 Uhr ➤ Sonstiges: Aufenthaltsdauer vorher nicht bekannt 	
<p>Best Practice - Mobilitätsangebot</p> <p>Bürgerbus in die Kreisstadt - Sonderfahrt für Arztbesuche und Behördengänge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung Bürgerbus durch Gemeinde, ehrenamtliche Fahrer der AWO Wolznach • kostenlose Fahrt im 14-tägigen Rhythmus • Anmeldung am Vortag im Rathaus Wolznach • Einstiegshilfe und Mitnahme von Rollatoren 	<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>Forschungsprojekt Analyse der ÖPNV-Anbindungen von Arztpraxen im Landkreis Marburg-Biedenkopf</p> <ul style="list-style-type: none"> • mit Erreichbarkeitsanalysen für Arzttypen • im Auftrag des Gesundheitsamtes Marburg </div> <div style="flex: 1;"> <p>Medibus der Deutschen Bahn Mobile Arztpraxis in Standardbus seit 2018 in Nordhessen eingesetzt</p>  <p>© rgb producties</p> </div> </div>
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ breites ÖPNV-Angebot in den Morgenstunden dank des Schulverkehrs (übliche Zeit für Arztbesuch) ➤ üblicher Standort der Arztpraxen in Ortszentren begünstigt gute Erreichbarkeit dank starker Busachsen und Lage im Haltestelleneinzugsbereich 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ fehlende flexible Angebote erschweren Nutzung für Arztbesuche, da Zeitpunkt der Rückfahrt vorher nicht planbar ➤ ausgedünntes Fahrplanangebot außerhalb der Schulzeiten, sodass ÖV-Nutzung häufig nur in eine Richtung funktioniert ➤ Erreichbarkeitsdefizite abseits Hauptachsen
<p>Handlungsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 2-Stunden-Takt auf Hauptbusachsen ➤ On-Demand-Angebot in der Fläche ➤ Begleitung im Bus ➤ Einrichtung mobiler Arztpraxen ➤ Vermittlung von Mitfahrten 	

Steckbrief Nr. 1

Arztbesuch

Ankunft 7-9 Uhr (Schultag)

Gemeinden/VG ÖV-Erreichbarkeit

	• bis 15 Minuten
	• 16 bis 30 Minuten
	• 31 bis 45 Minuten
	• 46 bis 60 Minuten
	• über 60 Minuten

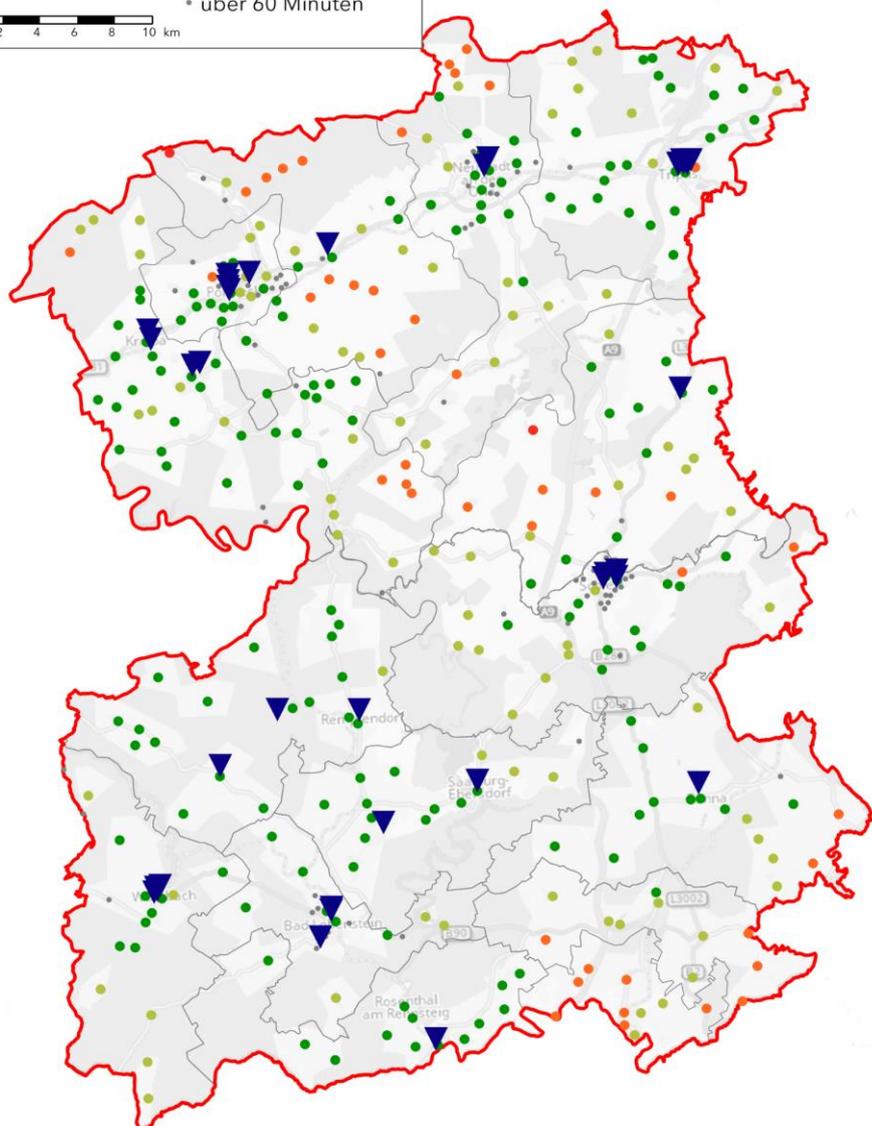
Points of Interest

▼ Arztpraxis

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Hinweg

- Erreichbarkeit größtenteils innerhalb von 30 Minuten gewährleistet
- attraktive Fahrzeit entlang SPNV-Achsen und starker Buslinien, wie 610, 710, 820
- gute Erreichbarkeit aus dem Nahbereich der Praxen
- Defizite abseits starker Achsen (bspw. in Hirschberg, Langenorla und im westlichen Teil der VG Seenplatte)



© 2022 PTV, HERE

Steckbrief Nr. 1

Arztbesuch

Abfahrt 10-12 Uhr (Schultag)

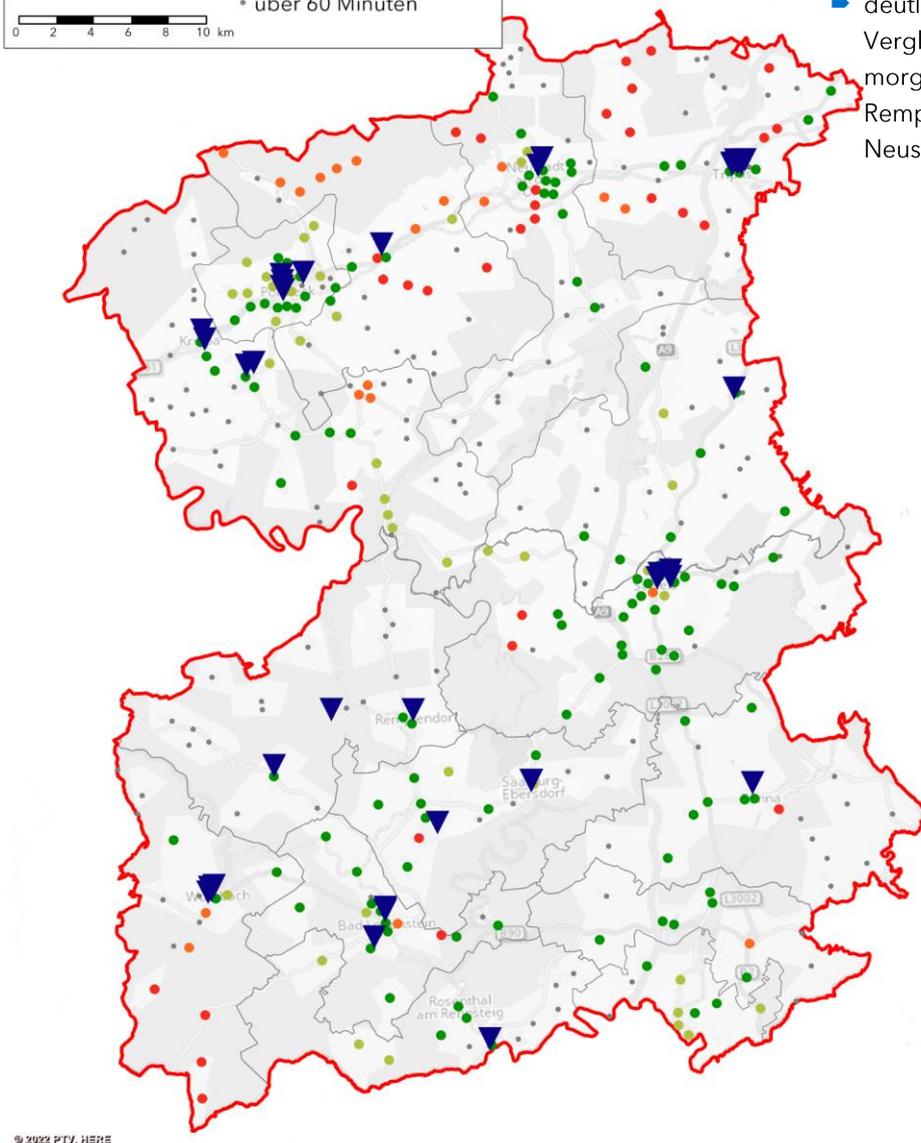
Gemeinden/VG	ÖV-Erreichbarkeit
	 bis 15 Minuten
 Arztpraxis	 16 bis 30 Minuten
	 31 bis 45 Minuten
	 46 bis 60 Minuten
	 über 60 Minuten

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Rückweg

- ausgedünntes Angebot am späten Vormittag sorgt für Erreichbarkeitsdefizite
- Rückfahrt teilweise mit erheblicher Mehrreisezeit, langer Wartezeit oder nicht möglich
- kurze Reisezeiten nur im unmittelbaren Umfeld der zentralen Orte und teilweise entlang starker Bus- und Bahnachsen

- deutliche Verschlechterung im Vergleich zur Erreichbarkeit morgens in Teilen von Remptendorf, VG Seenplatte, Neustadt an der Orla



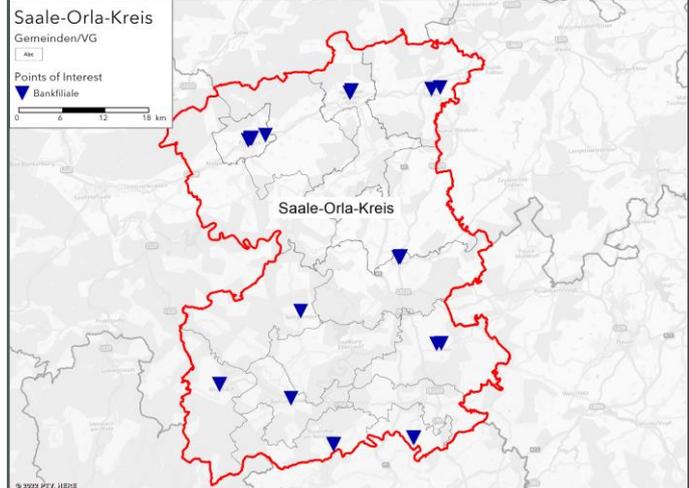
© 2022 PTV, HERE

Steckbrief Nr. 2

Besuch Bankfiliale

Charakteristik:

- ▶ Ankunftszeit:
zwischen 9 und 10 Uhr
- ▶ Aufenthaltsdauer:
0,5 bis 1 Stunde(n)
- ▶ Abfahrtszeit:
zwischen 10 und 11 Uhr
- ▶ Sonstiges:
Kombination mit weiteren
Erledigungen üblich



Best Practice - Mobilitätsangebot

Mitfahrbank

speziell gekennzeichnete Sitzbank
an zentralen Orten für spontane
Fahrgemeinschaften

- Zielort wird über Schilder an
Autofahrende signalisiert
- insbesondere geeignet für
Gelegenheitsverkehre



Integrierte Mobilitätsplattformen

- integriert verschiedene
Mobilitätsangebote
- alle Fahrten, auch
Mitnahmefahrten, müssen
Linienverlauf der Buslinien
entsprechen
- Mobilitätsgarantie bis 22 Uhr

Mobile Bankfiliale

- fester Zeit- und Ortsplan
(Beispiel Euskirchen)
- Bankdienstleistungen in
nachfrageschwachen
Regionen und für
mobilitätseingeschränkte
Menschen

Stärken

- ▶ Angebote im gesamten Landkreis vorhanden
- ▶ gute Erreichbarkeit an zentralen Orten und
entlang der starken Bus- und Bahnachsen
- ▶ da meist kein Termin eingehalten werden
muss, ist die zeitl. Ausrichtung auf das
verfügbare ÖV-Angebot möglich

Schwächen

- ▶ Bündelung von Zielen an zentralen Orten
- ▶ wenige Ziele im Raum VG Seenplatte und
Ziegenrück
- ▶ eingeschränkte Erreichbarkeit außerhalb der
Schulzeiten
- ▶ Eingeschränkte Erreichbarkeit abseits der
Hauptachsen

Handlungsempfehlungen

- ▶ 2-Stunden-Takt auf Hauptbusachsen
- ▶ On-Demand-Angebot in der Fläche
- ▶ Begleitung im Bus
- ▶ Vermittlung von Mitfahrten

Steckbrief Nr. 2

Besuch Bankfiliale

Ankunft 9-10 Uhr (Ferientag)

Gemeinden/VG ÖV-Erreichbarkeit

□	● bis 15 Minuten
□	● 16 bis 30 Minuten
□	● 31 bis 45 Minuten
□	● 46 bis 60 Minuten
□	● über 60 Minuten

Points of Interest

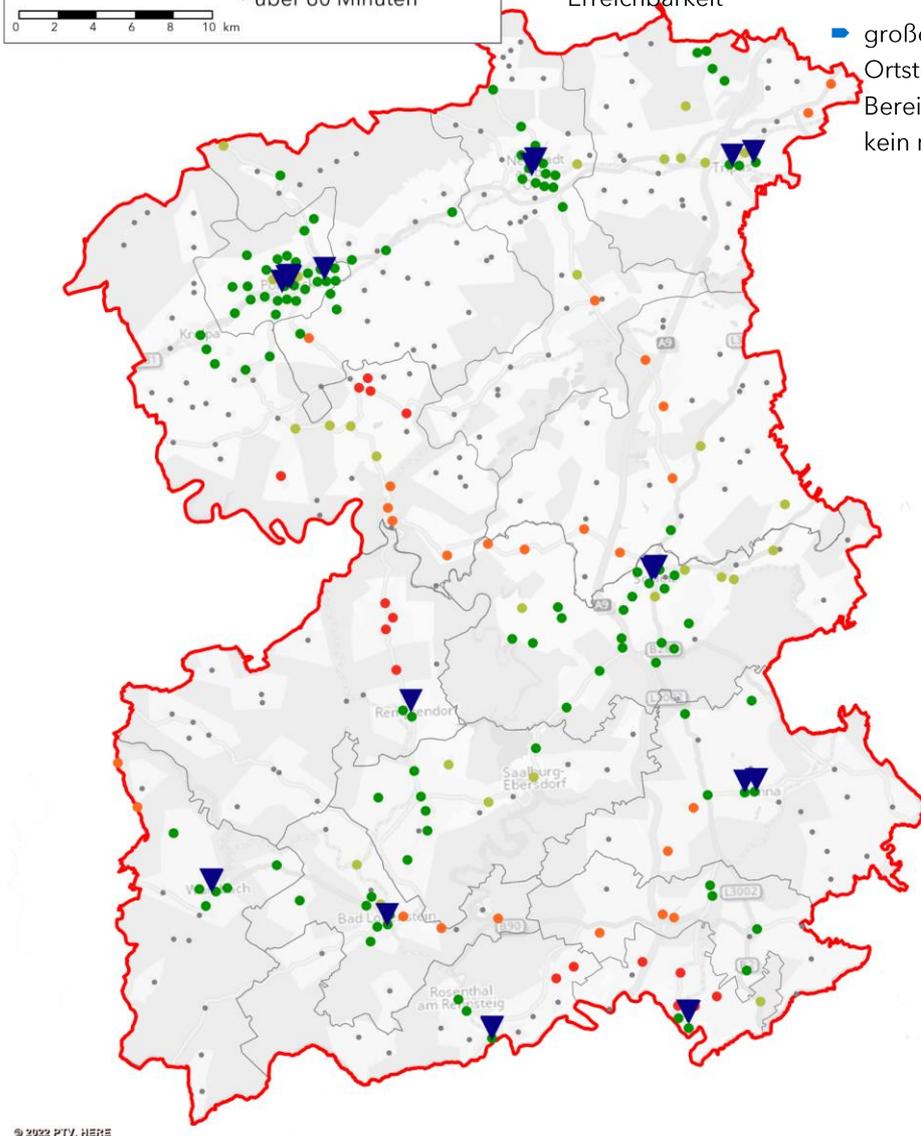
▼ Banken

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Hinweg

- Bankfilialen befinden sich meistens an zentralen Orten und innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche
→ Erreichbarkeit aus dem unmittelbaren Umfeld der Filialstandorte gut
- Erreichbarkeit entlang starker Bus- und Bahnachsen (z.B. 610, 620, 820) in angemessener Reisezeit gegeben
- Abseits der Hauptachsen meist schlechte oder keine Erreichbarkeit

große Defizite in kleineren Ortsteilen und abgelegenen Bereichen, hier gibt es häufig kein nutzbares Angebot



Steckbrief Nr. 2

Besuch Bankfiliale

Abfahrt 10-11 Uhr (Ferientag)

Gemeinden/VG ÖV-Erreichbarkeit

	• bis 15 Minuten
	• 16 bis 30 Minuten
	• 31 bis 45 Minuten
	• 46 bis 60 Minuten
	• über 60 Minuten

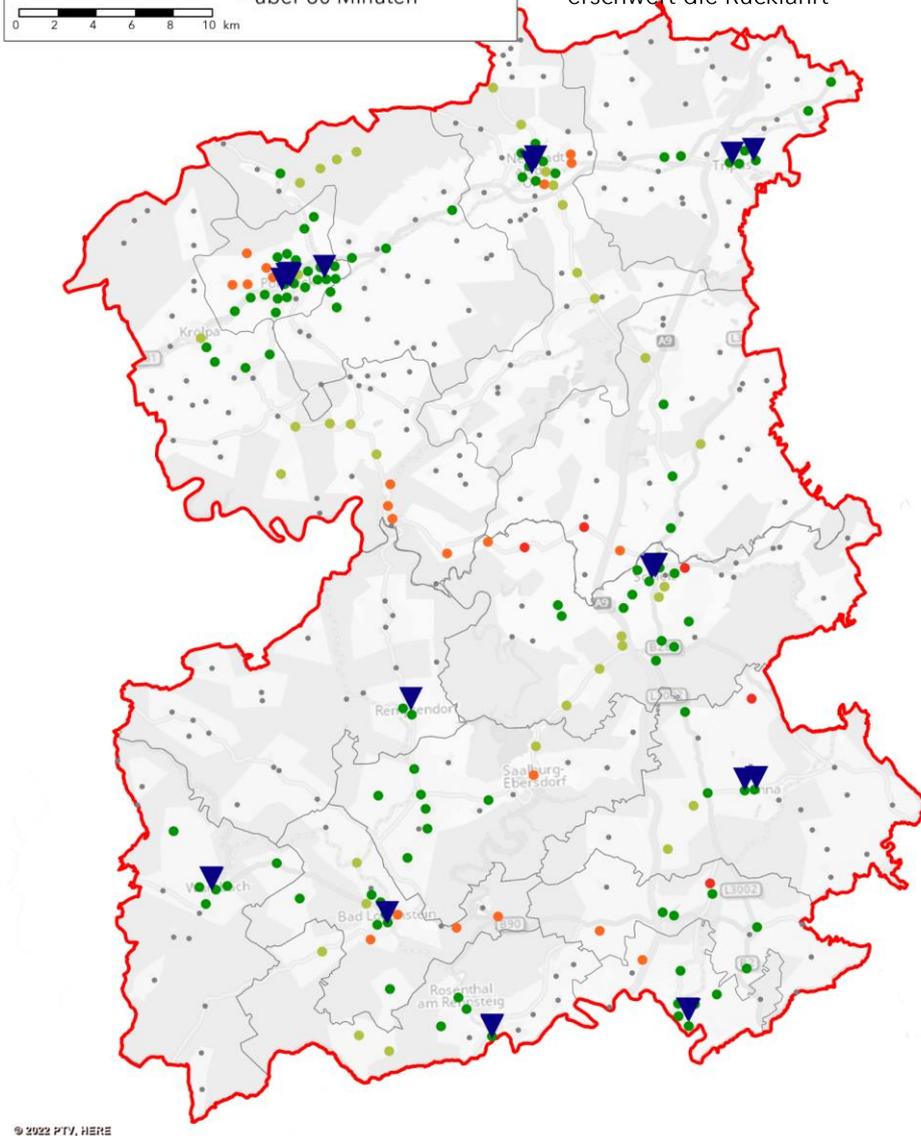
Points of Interest

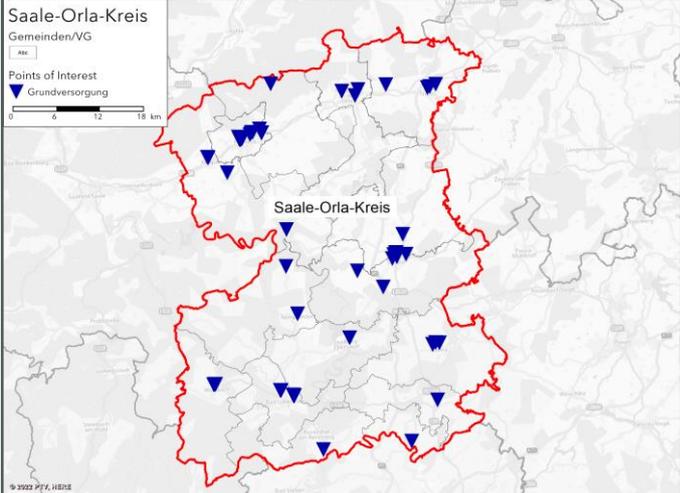
 Banken

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Rückweg

- Erreichbarkeit in Hin- und Rückrichtung qualitativ ähnlich
- gute Abdeckung des Umfeldes der Filialstandorte und entlang häufig bedienter Bus- und Bahnachsen
- abseits der Hauptachsen meist schlechte oder keine Erreichbarkeit
- teilweise geringeres Fahrplanangebot in den späten Vormittagsstunden als in den Morgenstunden → erschwert die Rückfahrt



Steckbrief Nr. 3		
Einkauf im Supermarkt		
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ankunftszeit: zwischen 9 und 10 Uhr ▶ Aufenthaltsdauer: 1 bis 2 Stunden ▶ Abfahrtszeit: zwischen 10 und 12 Uhr ▶ Sonstiges: keine terminliche Bindung 	 <p>Saale-Orla-Kreis Gemeinden/VG Points of Interest ▼ Grundversorgung</p>	
<p>Best Practice - Mobilitätsangebot</p> <p>Ehrenamtlicher Fahrdienst</p> <ul style="list-style-type: none"> • auf Wunsch auch mit Begleitung • engagierte Privatpersonen übernehmen Rolle der FahrerIn bzw. des Fahrers • Beförderung nach Anmeldung • Aufwandsentschädigung von bis zu 25ct/km ist nicht genehmigungspflichtig i. S. des PBefG 	<p>Bürger- und Seniorenbus</p> <ul style="list-style-type: none"> • z.B.: fahrplanmäßig am Dienstag und Donnerstag durch Markt Altmannstein • Konzept „Rufbus“ • ehrenamtlich 	<p>Hol-und-Bringdienst</p> <p>z.B. im EDEKA Haunetal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fester Tourenplan • Abholung 10 und 15 Uhr an den Bushaltestellen der Dörfer • Rückfahrt nach dem Einkauf • Anmeldung am Vortag telefonisch • Fahrtkosten von 2,50€ pro Tag
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Erreichbarkeit an zentralen Orten und entlang der starken Bus- und Bahnachsen gut bis sehr gut ▶ Erreichbarkeit bei Ankunft und Abreise qualitativ ähnlich ▶ zeitliche Flexibilität in der Erledigung des Weges da keine terminliche Bindung 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ häufig keine Erreichbarkeit aus den kleineren Ortsteilen ▶ Erreichbarkeit außerhalb der Schulzeiten eingeschränkt oder nicht möglich ▶ akzeptierte Reisezeit wird häufig überschritten 	
<p>Handlungsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 2-Stunden-Takt auf Hauptbusachsen ▶ On-Demand-Angebot in der Fläche ▶ Begleitung im Bus ▶ Ausbau der Rad- und Fußwege ▶ Vermittlung von Mitfahrten 		

Steckbrief Nr. 3

Einkauf im Supermarkt

Ankunft 9-10 Uhr (Schultag)

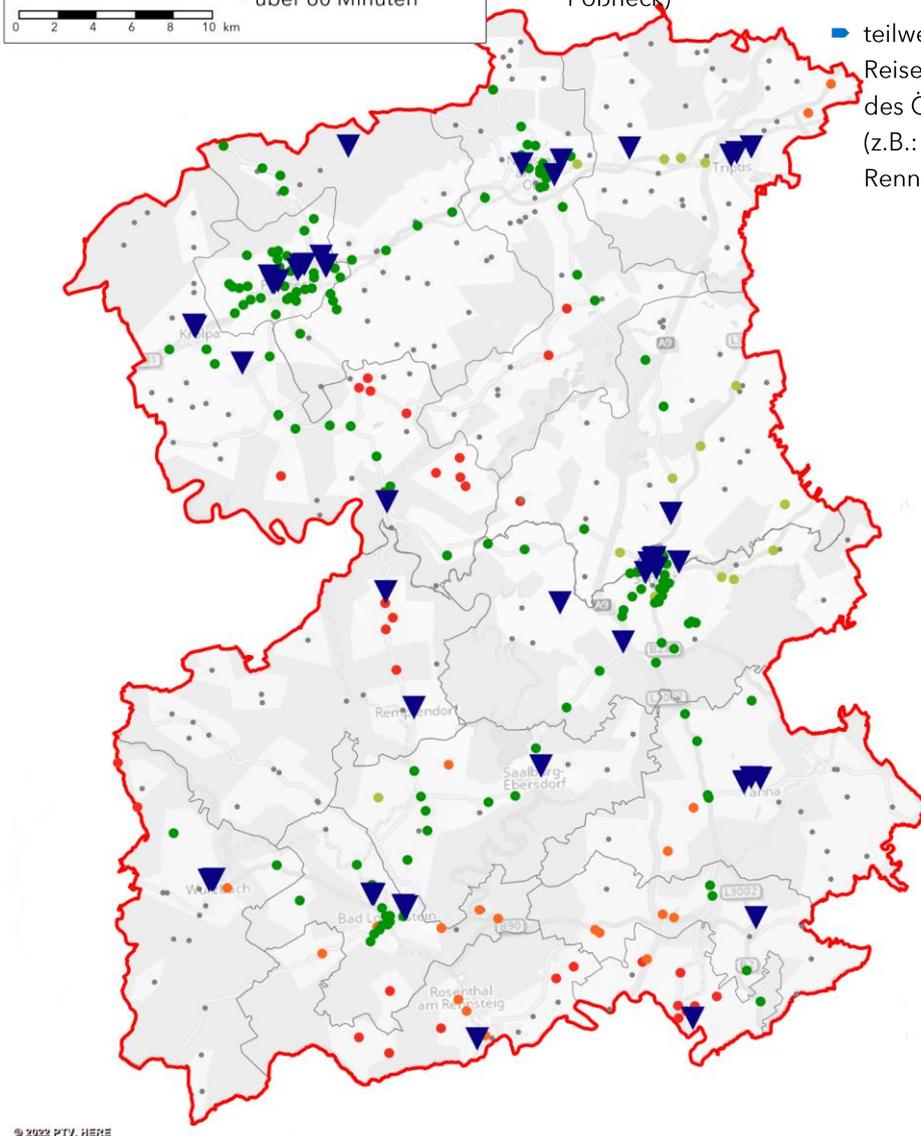
Gemeinden/VG	ÖV-Erreichbarkeit
	bis 15 Minuten
Points of Interest	16 bis 30 Minuten
	31 bis 45 Minuten
	46 bis 60 Minuten
	über 60 Minuten

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Hinweg

- Bündelung von Einkaufsmöglichkeiten an zentralen Orten, teilweise Einzelfilialen in kleinen Ortsteilen
- schnelle Erreichbarkeit der nächsten Einkaufsmöglichkeit ist nur teilweise aus dem direkten Umfeld und entlang einzelner ÖV-Hauptachsen gegeben -> viele Ortsteile ohne adäquates ÖV-Angebot (z.B.: Remptendorf, Ortschaften nördlich von Triptis und südöstlich von Pöbneck)

- teilweise schränken lange Reisezeiten die Nutzbarkeit des ÖV für den Einkauf ein (z.B.: in Rosenthal am Rennsteig)



Steckbrief Nr. 3

Einkauf im Supermarkt

Abfahrt 10-12 Uhr (Schultag)

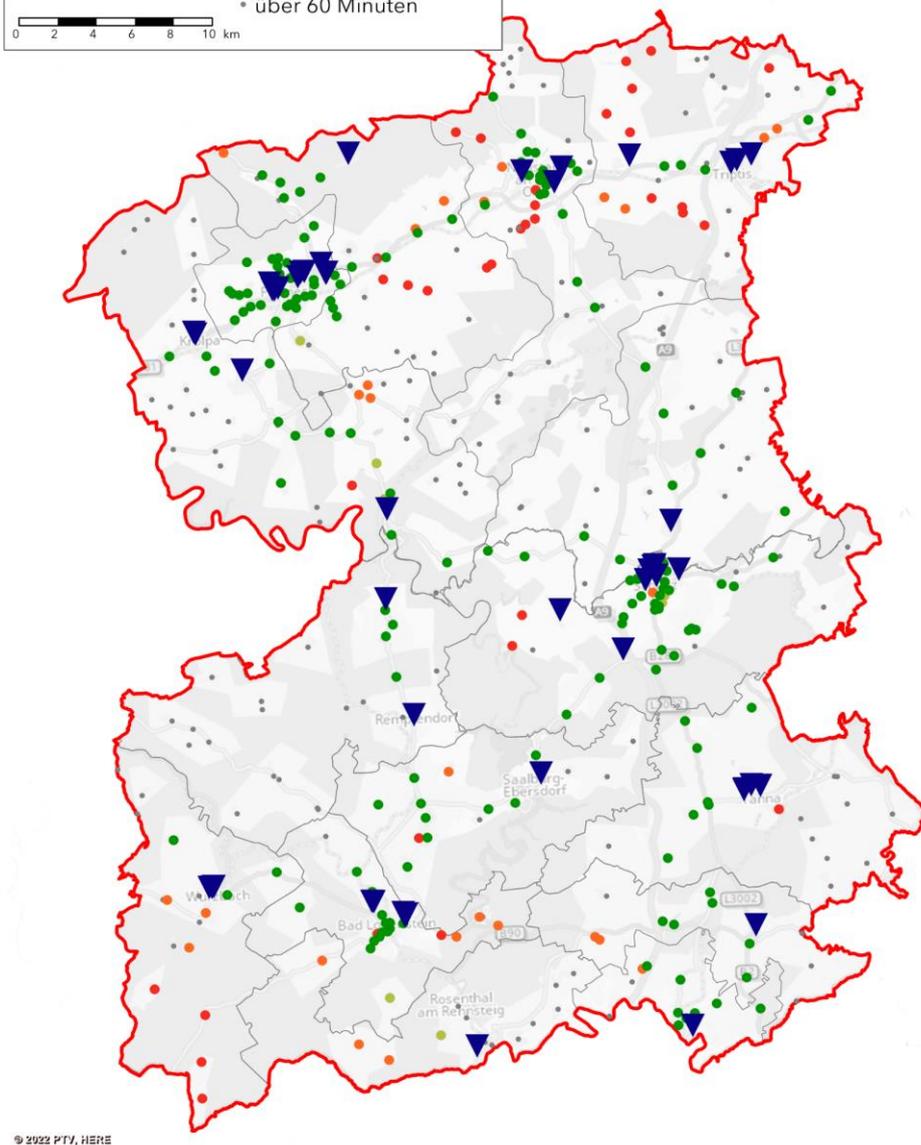
Gemeinden/VG ÖV-Erreichbarkeit

- | | |
|-------------------|---------------------|
| □ | ● bis 15 Minuten |
| ● | ● 16 bis 30 Minuten |
| ▼ Grundversorgung | ● 31 bis 45 Minuten |
| | ● 46 bis 60 Minuten |
| | ● über 60 Minuten |

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Rückweg

- Erreichbarkeit in Hin- und Rückrichtung qualitativ ähnlich
- Orte mit schlechter Erreichbarkeit bei Hinfahrt teilweise ohne Erreichbarkeit in Rückrichtung
- punktuelle Verbesserungen im Vergleich zur Ankunft aufgrund einzelner Fahrplanfahrten (Liebschütz, nördliche VG Triptis)



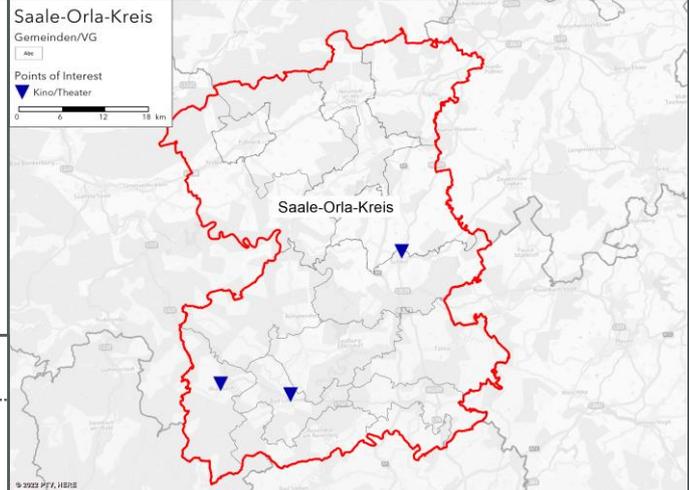
© 2022 PTV, HERE

Steckbrief Nr. 4

Besuch einer Freizeiteinrichtung (Kino und Theater)

Charakteristik:

- ▶ Ankunftszeit:
zwischen 18 und 20 Uhr
- ▶ Aufenthaltsdauer:
3 bis 4 Stunden
- ▶ Abfahrtszeit:
zwischen 22 und 23 Uhr



Best Practice - Mobilitätsangebot

Nacht-Anruf-Sammel-Taxi

z.B.: von Stadt Coburg zur Wunschadresse

- zwei Fahrtbereiche mit jeweils zwei festen Abfahrtszeiten (nachts) an drei möglichen zentralen Orten
- Fahrpreis: 5€ p.P. , unabhängig vom Fahrtziel

Jugendtaxi z.B.: im Landkreis Merzig-Wadern:

- Heimfahrt von Veranstaltungen zwischen 22 und 6 Uhr an Freitagen und Samstagen
- Fahrten im Rahmen des regulären Taxibetriebs
- Kostenzuschuss vom Landkreis: 4€ pro Person für Jugendliche zw. 14 und 25 Jahren

Kinobus

z.B.: von Sittenbach nach Aichach (Bayern):

- Hin- & Rückfahrt für 3€
- vergünstigte Kino-Tickets für alle Mitfahrenden des Kinobusses
- organisiert vom Kreisjugendring

Veranstungsbus

Sonderfahrten für größere Events

- fahrplangebunden oder nur nach vorheriger Anmeldung
- Integration in das Tarifsystem des lokalen ÖPNV-Angebots oder in das Veranstaltungsticket (z. B. Eintrittskarte für das Theater)

Stärken

- ▶ Hinfahrt mit dem ÖV entlang einzelner Hauptachsen möglich
- ▶ teilweise sind Freizeitangebote der Nachbarlandkreise über den SPNV zu erreichen

Schwächen

- ▶ vereinzelte Ziele im Landkreis
- ▶ im gesamten Landkreis keine Erreichbarkeit bei Abreise, da kein Busangebot (zum Teil auch kein SPNV) in späten Abendstunden → ÖV ist für diesen Zweck nicht nutzbar
- ▶ mit wenigen Ausnahmen werden keine Sonderfahrten für Veranstaltungen angeboten

Handlungsempfehlungen

- ▶ 2-Stunden-Takt auf Hauptbusachsen
- ▶ On-Demand-Angebot in der Fläche
- ▶ Ausbau der Rad-und Fußwege
- ▶ Vermittlung von Mitfahrten

Steckbrief Nr. 4

Besuch einer Freizeiteinrichtung (Kino und Theater)

Ankunft 18-20 Uhr (Ferientag)

Gemeinden/VG ÖV-Erreichbarkeit

- | | |
|---|---------------------|
|  | • bis 15 Minuten |
|  | • 16 bis 30 Minuten |
|  | • 31 bis 45 Minuten |
|  | • 46 bis 60 Minuten |
|  | • über 60 Minuten |

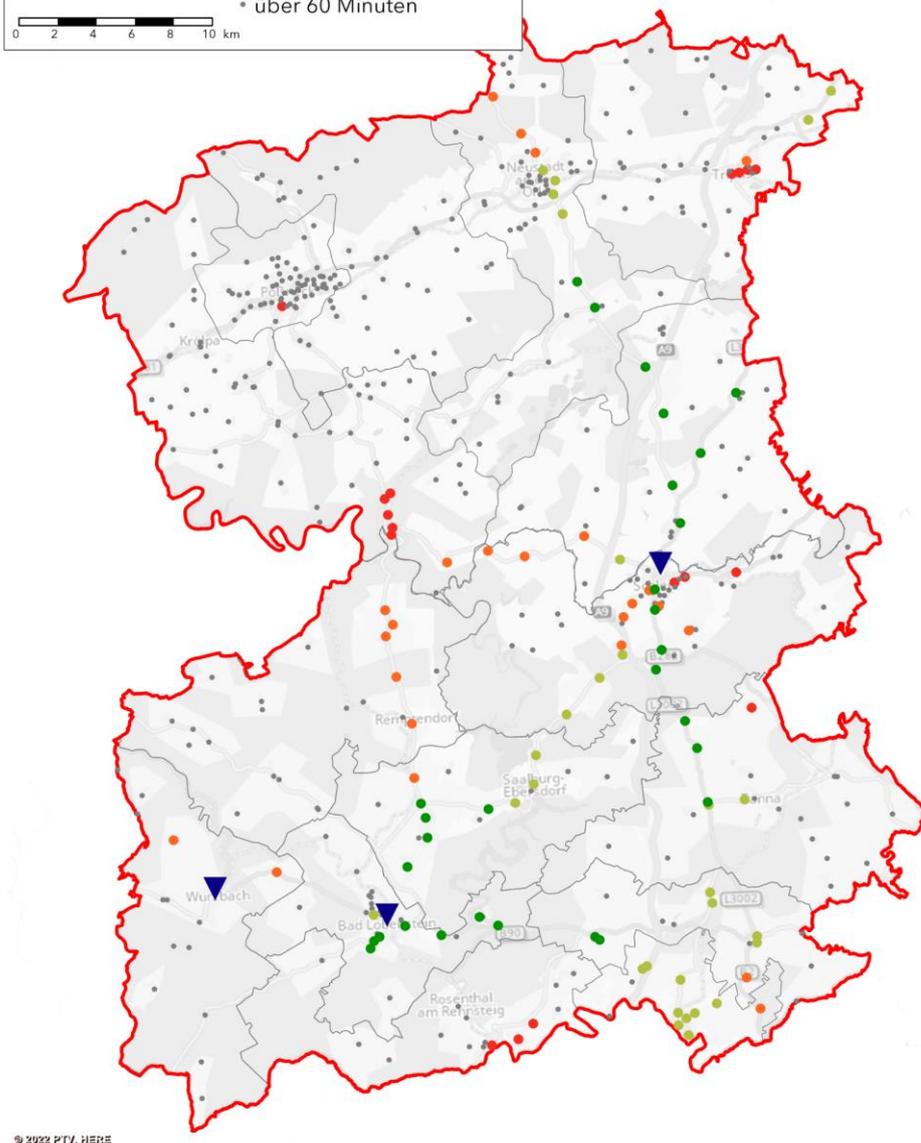
Points of Interest

▼ Kino

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Hinweg

- nur wenige Kinos und Theater im Landkreis vorhanden
- Erreichbarkeit ausschließlich entlang häufig bedienter Buslinien (z.B. 610, 620, 720, 820) sowie SPNV
- Erreichbarkeit aus dem nördlichen Teil des Landkreises mit Ausnahme von Neustadt an der Orla nicht gegeben (hier Möglichkeit der SPNV-Nutzung um Freizeiteinrichtungen im Nachbarlandkreis zu nutzen)



Steckbrief Nr. 4

Besuch einer Freizeiteinrichtung (Kino und Theater)

Abfahrt 22-23 Uhr (Ferientag)

Gemeinden/VG	ÖV-Erreichbarkeit
	 bis 15 Minuten
	 16 bis 30 Minuten
	 31 bis 45 Minuten
	 46 bis 60 Minuten
	 über 60 Minuten

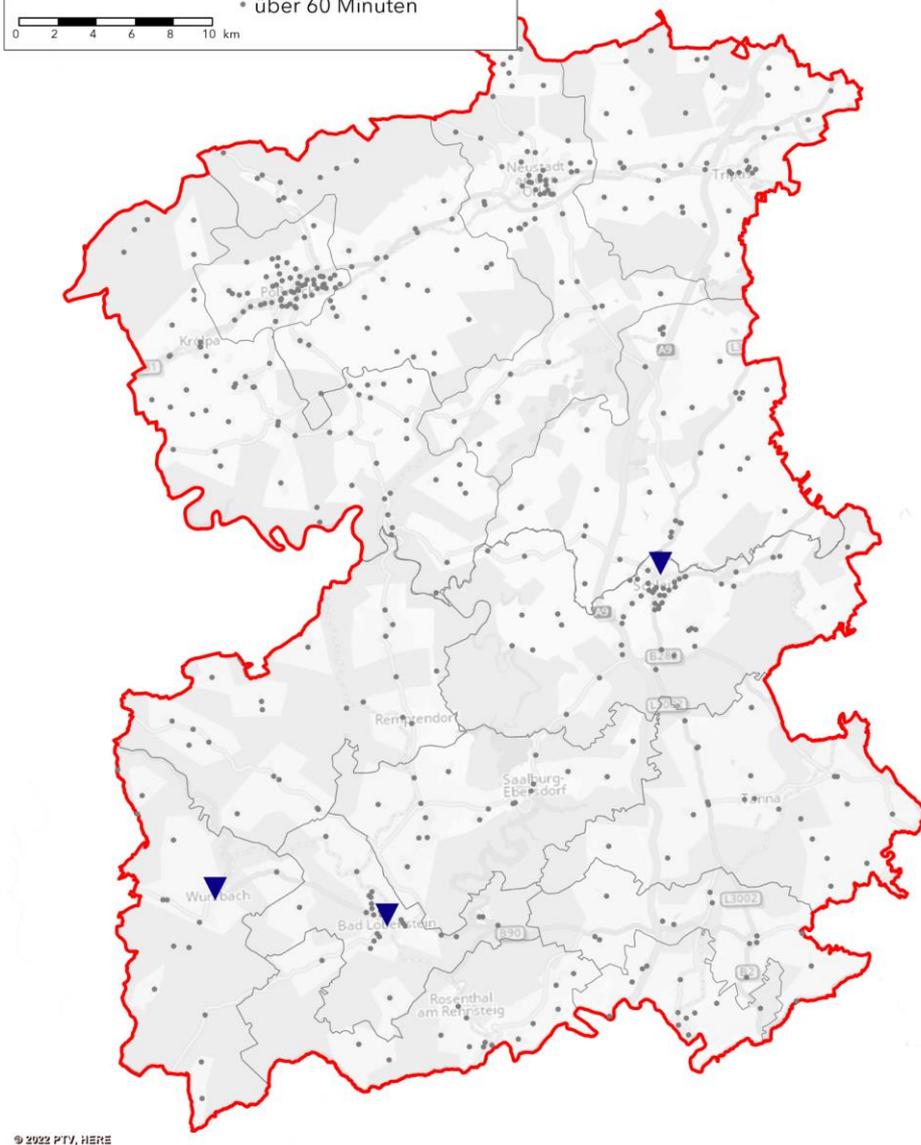
Points of Interest

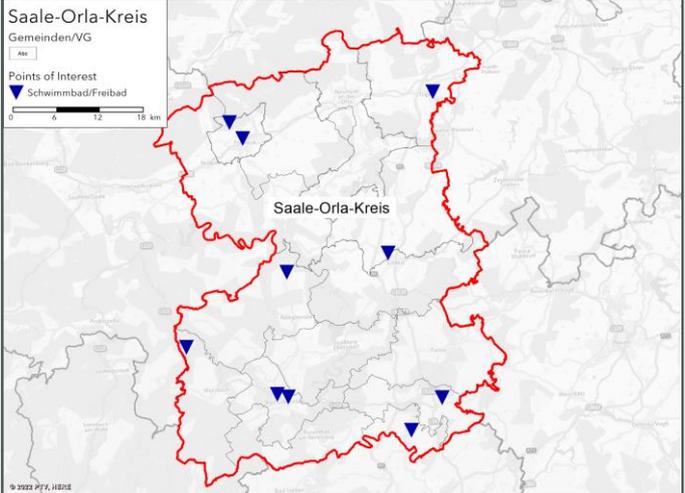
 Kino

 0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Rückweg

- Rückfahrt vom Theater/Kino in den Abendstunden mit dem ÖPNV nicht möglich
- kein Fahrplanangebot von Bus und Bahn in den späten Abendstunden



Steckbrief Nr. 5		
Schwimm- und Freibäder		
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ankunftszeit: zwischen 10 und 12 Uhr ▶ Aufenthaltsdauer: 4 bis 6 Stunden ▶ Abfahrtszeit: zwischen 16 und 18 Uhr 		
<p>Best Practice - Mobilitätsangebot</p> <p>Shuttlevverkehr z.B.: Shuttle von Kitzen nach Pegau (Sachsen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kleinbus zum Freibad in den Sommerferien • Tägliche Abfahrt um 11 Uhr und Rückfahrt um 17:30 Uhr mit mehreren Haltestellen • kostenfreies Angebot • mit Voranmeldung 	<p>Bade- und Freizeitbus z.B.: Badebus Pahna (Thüringen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bus zwischen Bahnhof Altenburg und Erholungspark Pahna • Fahrplan auf Öffnungszeiten abgestimmt mit Wochenendangebot • Integration in das bestehende ÖPNV-Angebot zwischen April und Oktober 	<p>Gemeindebus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzung entweder kostenfrei oder durch ein geringes Entgelt pro Fahrt • Anbindung kleiner Vororte an den Kernort • Nutzung für Freizeitzwecke
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ breite Verteilung von Bädern im Landkreis ▶ einzelne Buslinien fahren am Wochenende entlang der Hauptachsen 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ eingeschränktes Fahrplanangebot an Wochenenden führt zu schlechter Erreichbarkeit aus großen Teilen des Landkreises ▶ bestehende Wochenendfahrpläne teilweise zeitlich nicht auf Badbesuch abgestimmt 	
<p>Handlungsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 2-Stunden-Takt auf Hauptbusachsen ▶ On-Demand-Angebot in der Fläche ▶ Ausbau der Rad- und Fußwege ▶ Vermittlung von Mitfahrten 		

Steckbrief Nr. 5

Schwimm- und Freibäder

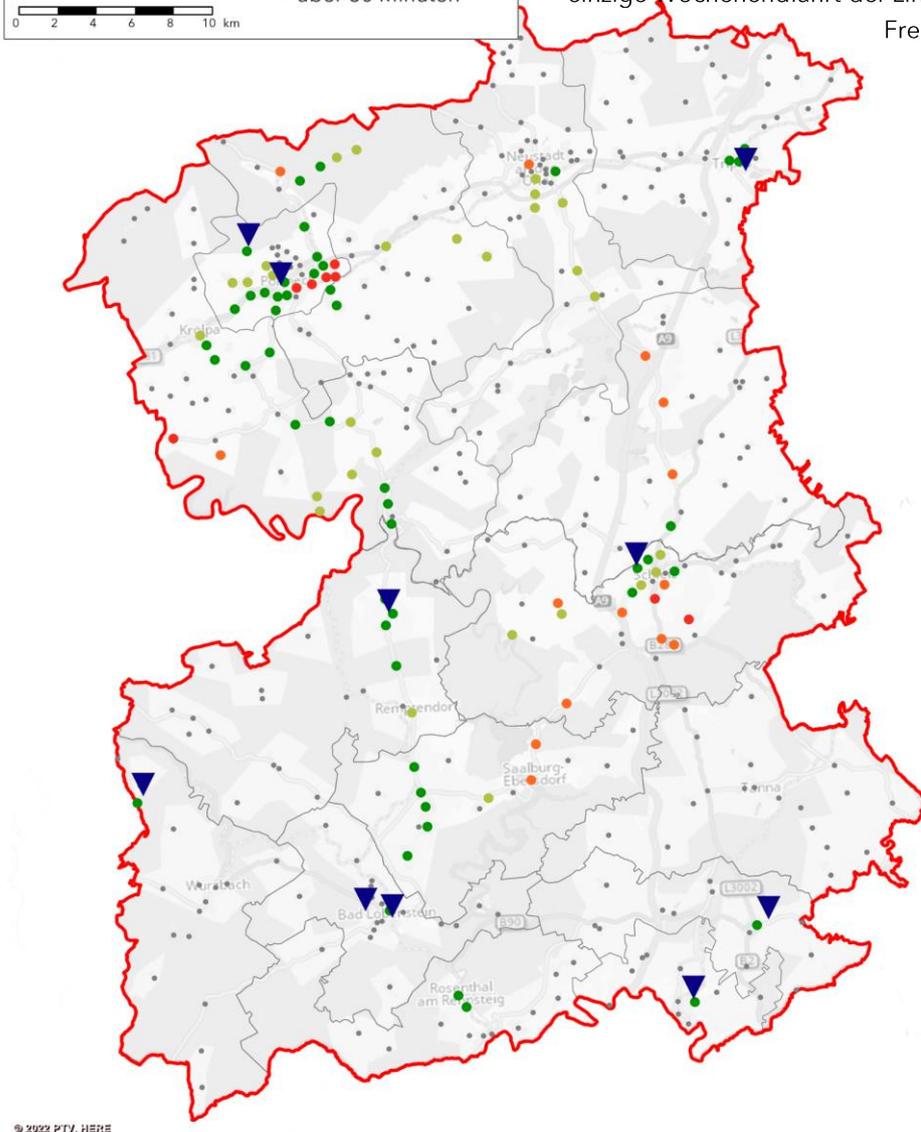
Ankunft 10-12 Uhr (Samstag)

Gemeinden/VG	ÖV-Erreichbarkeit
	 bis 15 Minuten
Points of Interest	 16 bis 30 Minuten
 Schwimmbad/Freibad	 31 bis 45 Minuten
	 46 bis 60 Minuten
	 über 60 Minuten

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Hinweg

- gleichmäßige Verteilung der Freizeitbäder im Landkreis
- gute Erreichbarkeit von zentralen Orten aus und entlang der starken Busachsen auch am Samstag
- abseits dieser Achsen meist kein Fahrplanangebot am Wochenende
- einzelne Freizeitbäder können am Wochenende nicht mit dem Bus erreicht werden (z.B. in Gefell und Hirschberg, einzige Wochenendfahrt der Linie 710 nicht für den Freibadbesuch geeignet)



Steckbrief Nr. 5

Schwimm- und Freibäder

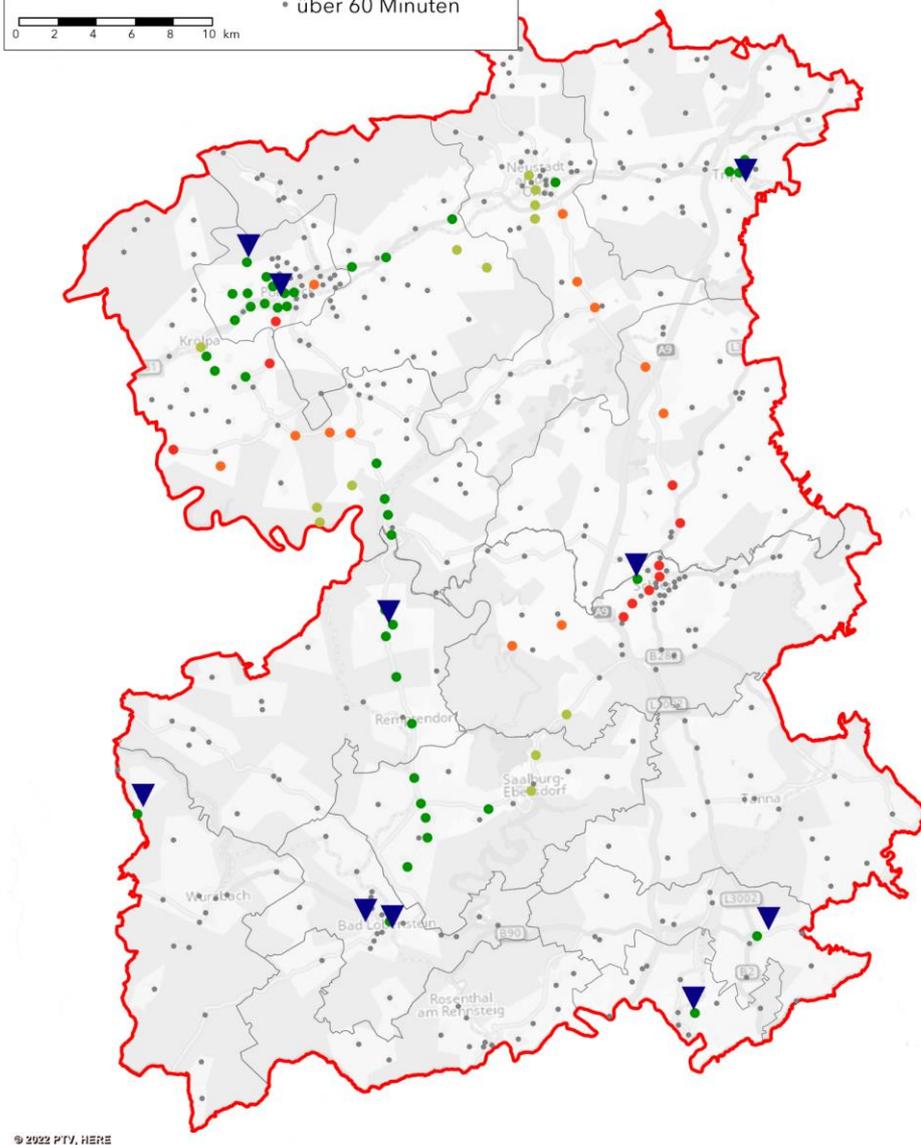
Abfahrt 16-18 Uhr (Samstag)

Gemeinden/VG	ÖV-Erreichbarkeit
	 bis 15 Minuten
Points of Interest	 16 bis 30 Minuten
 Schwimmbad/Freibad	 31 bis 45 Minuten
	 46 bis 60 Minuten
	 über 60 Minuten

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Rückweg

- Erreichbarkeit von zentralen Orten und entlang der Hauptbusachsen gut
- punktuelle Verschlechterung der Erreichbarkeit im Vergleich zur Hinfahrt
- große Teile des Landkreises ohne Erreichbarkeit der Bäder



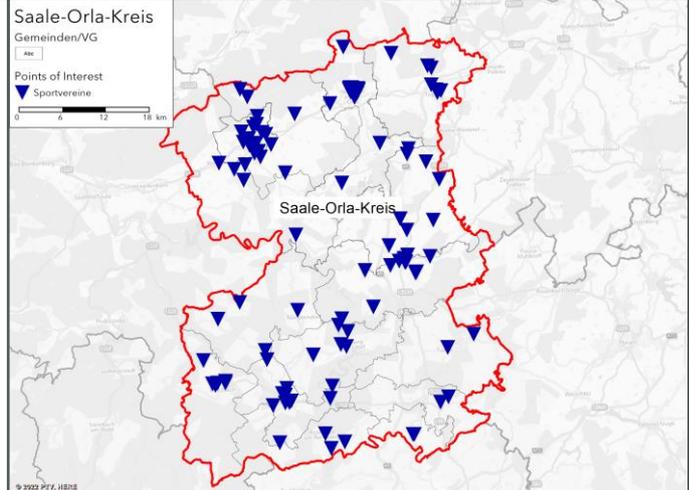
© 2022 PTV, HERE

Steckbrief Nr. 6

Vereinssport

Charakteristik:

- ▶ Ankunftszeit:
zwischen 16 und 18 Uhr
- ▶ Aufenthaltsdauer:
2 bis 3 Stunden
- ▶ Abfahrtszeit:
zwischen 18 und 20 Uhr
- ▶ Sonstiges:
findet oft unter der Woche in der
Schulzeit statt



Best Practice - Mobilitätsangebot

Smartes DorfSHUTTLE

im Amt Süderbrarup

- flexibler Halt im Amtsgebiet (Schleswig-Holstein)
- buchbar über App oder per Telefon
- Route ergibt sich kurz vor Abfahrt aus den Streckenwünschen der Fahrgäste (Ridepooling)



SPORTGUIDE.ROCKS

- Portal, das Mitfahrgelegenheiten für Sportler/-innen vermittelt
- Informationen für Sportler zu Fahrten zu ihrer Sportart
- Möglichkeit der Angabe von persönlichen Handicaps

Vereinsshuttle (Bürgerfahrdienst)

- Projekt in Oftersheim bei Schwetzingen (B.-W.)
- Einsatz eines Bürgerbusses für Teilhabe von Kindern, Jugendlichen und Senioren an Vereins- und Kirchenaktivitäten
- Bündelung der Fahrten

Stärken

- ▶ breites Angebot an Sportvereinen nicht nur in den Zentren des Landkreises
- ▶ gute bis sehr gute Erreichbarkeit aus großen Teilen des Landkreises bei Ankunft vor 18 Uhr
- ▶ Erreichbarkeit profitiert vom Schulverkehr
- ▶ überwiegend attraktive Reisezeiten der bestehenden Busangebote zu nahegelegenen Zielen

Schwächen

- ▶ Rückfahrt in den Abendstunden ist nur sehr vereinzelt möglich
- ▶ Fahrplanangebot für die Rückfahrt ab 18 Uhr nur noch auf einzelnen Hauptbusachsen

Handlungsempfehlungen

- ▶ 2-Stunden-Takt auf Hauptbusachsen
- ▶ On-Demand-Angebot in der Fläche
- ▶ Ausbau der Rad- und Fußwege
- ▶ Vermittlung von Mitfahrten

Steckbrief Nr. 6

Vereinssport

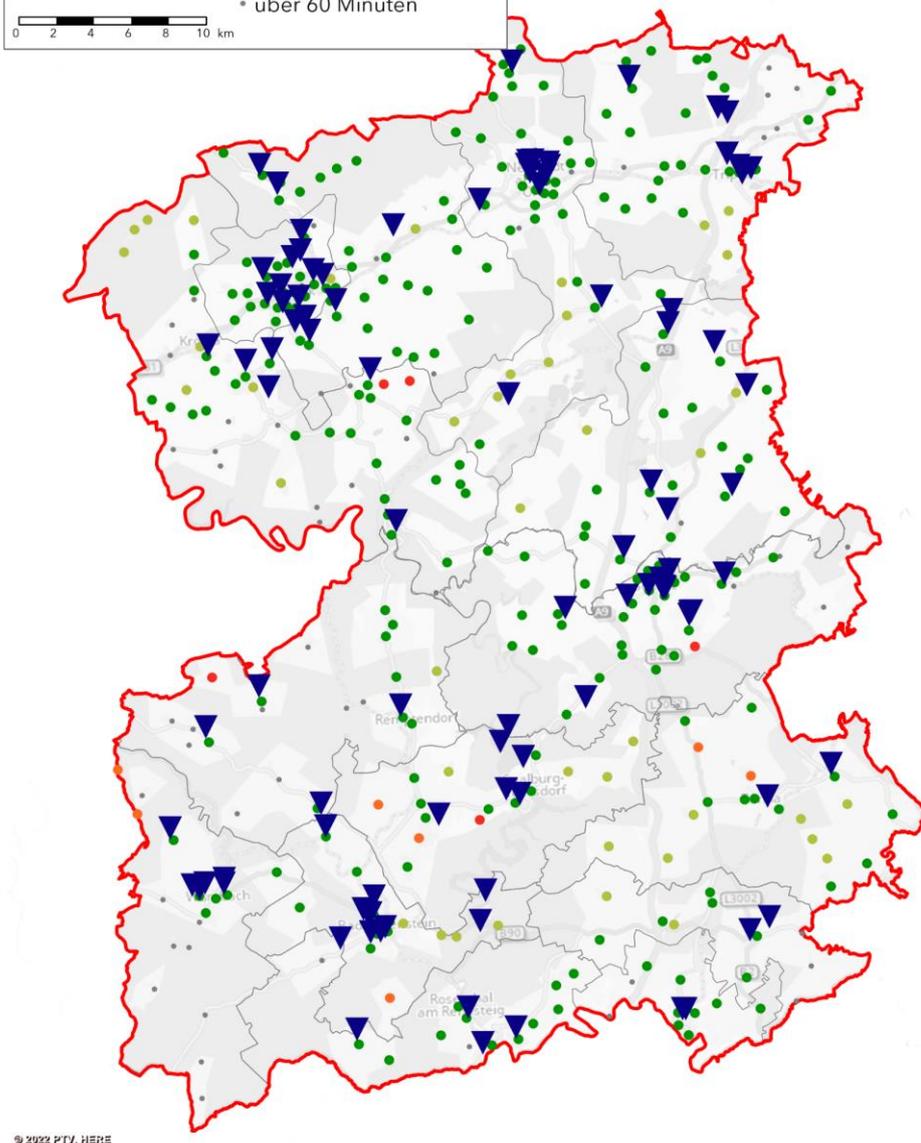
Ankunft 16-18 Uhr (Schultag)

Gemeinden/VG	ÖV-Erreichbarkeit
	 bis 15 Minuten
Points of Interest	 16 bis 30 Minuten
 Sportverein	 31 bis 45 Minuten
	 46 bis 60 Minuten
	 über 60 Minuten

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Hinweg

- gleichmäßige Verteilung der Sportvereine im Landkreis, nur leichter Bündelungseffekt in großen Orten
- zeitliche attraktive Erreichbarkeit des nächsten Sportvereins aus nahezu allen Teilen des Landkreises vorhanden, leichte Defizite im Südwesten (Wurzbach)
- häufig gute bis sehr gute Erreichbarkeit auch abseits der zentralen Orte



Steckbrief Nr. 6

Vereinssport

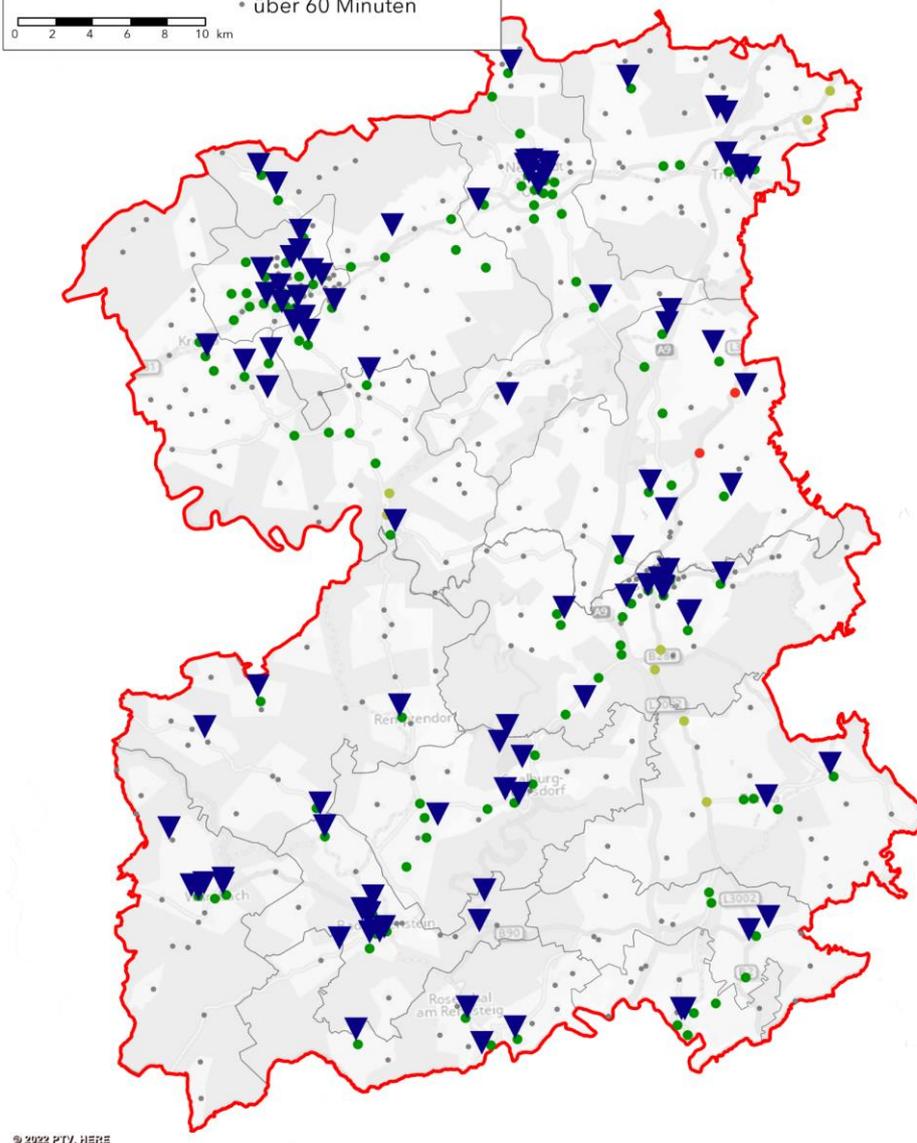
Abfahrt 18-20 Uhr (Schultag)

Gemeinden/VG	ÖV-Erreichbarkeit
	 bis 15 Minuten
Points of Interest	 16 bis 30 Minuten
 Sportverein	 31 bis 45 Minuten
	 46 bis 60 Minuten
	 über 60 Minuten

0 2 4 6 8 10 km

Erreichbarkeit Rückweg

- deutliche Verschlechterung der Erreichbarkeit auf dem Rückweg im Vergleich zum Hinweg
- wenige Buslinien verkehren nach 18 Uhr
- einige Vereine werden am Abend nicht mehr durch den Busverkehr bedient



© 2022 PTV, HERE