

Schlussbericht

**„OVPEVMEW: Die Ordnung des Verkehrs jenseits des Personenbeförderungsgesetzes – Erarbeitung einer praktischen Vision für die innovative und nachhaltige Mobilität in der Stadt-Land-Region Eisenach-Wartburgkreis“**

**Antragsteller:** Stadt Eisenach

**Fördermittelgeber:** Bundesministerium für Bildung und Forschung

**Förderprogramm:** „MobilitätsWerkStadt 2025“, Förderphase I

**Förderkennzeichen:** 01UV2041

**Laufzeit:** 01.07.2020 – 31.03.2021

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Kurzdarstellung „OVPEVMEW“</b> .....	<b>2</b>
1.1	Aufgabenstellung .....	2
1.2	Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde .....	3
1.3	Planung und Ablauf des Vorhabens .....	4
1.4	Stand der Wissenschaft und Technik, an den das Vorhaben anknüpft .....	5
1.5	Zusammenarbeit mit anderen Stellen .....	5
<b>2</b>	<b>Eingehende Darstellung</b> .....	<b>7</b>
2.1	Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele .....	7
2.2	Darstellung der wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises .....	9
2.3	Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit .....	9
2.4	Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans und voraussichtlicher Nutzen .....	10
2.5	Während der Durchführung des Vorhabens bekannt gewordener Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen .....	11
2.6	Erfolgte und geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses .....	11

# 1 Kurzdarstellung „OVPEVMEW“

## 1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Eisenach besitzt als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums im ländlichen Raum eine wichtige Funktion der Daseinsvorsorge für die gesamte westthüringische Region. Gemeinsam mit dem sie umgebenden Wartburgkreis leben hier auf einer Fläche von mehr als 1300 km<sup>2</sup> rund 160.000 Personen, die hinsichtlich Arbeitsplätzen, Ausbildung sowie Einkaufsverkehren eine hohe Verflechtungsintensität aufweisen.

In verkehrlicher Hinsicht ist das Umland grundsätzlich gut an die Stadt Eisenach angebunden, doch bestehen auch hier die für Deutschland typischen Probleme des ländlichen Raums: das eigene Auto ist das bei weitem dominierende Verkehrsmittel, die ÖPNV-Verbindungen sind vor allem auf den Schüler\*innenverkehr ausgelegt und außerhalb der Schulzeiten oft ungenügend. Darüber hinaus sind insbesondere Tangentialverbindungen im öffentlichen Verkehr so gut wie nicht vorhanden. Gleichzeitig bestehen auch hier ganztägig erhebliche Verkehrsströme im Individualverkehr, wobei die Fahrzeuge jeweils nur sehr schwach mit meist einer Person besetzt sind. Der Verkehrsaufwand zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse ist also hoch, während gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen ohne Auto oft nicht befriedigt werden können.

Erschwert wird diese Problematik durch die zunehmende Ausdünnung des ländlichen Raums mit Angeboten für Beruf, Ausbildung oder Versorgung. Während in der Vergangenheit Menschen ohne eigenes Auto ihre Bedürfnisse vor Ort befriedigen konnten, sind die Wege dafür heute deutlich länger und oft dispers – die Erreichbarkeit ohne eigenes Auto ist in vielen Fällen nicht gegeben. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die der Daseinsvorsorge dient, die die Ziele des Klimaschutzes berücksichtigt und die ökonomisch effiziente Lösungen ermöglicht, ist somit auch langfristig erheblicher Handlungsbedarf gegeben.

Darüber hinaus weist die Stadt Eisenach als traditionsreicher Automobilstandort und teilfunktionales Oberzentrum mit hoher Umlandbedeutung in ihrer Mobilitätskultur eine hohe Affinität zum motorisierten Individualverkehr auf. Beispielsweise wird knapp die Hälfte aller Wege allein im Binnenverkehr damit zurückgelegt. Nahezu alle Bereiche der historischen Innenstadt sind mit dem Kfz befahrbar. Als zentrale Stadt in einer peripheren ländlichen Region und einem hohen Pendlersaldo ist sie zudem zusätzlich stark vom MIV belastet. Das Pendlersaldo ist das dritthöchste in Thüringen, bezogen auf die Einwohnerzahl weist Eisenach vor der Landeshauptstadt den zweithöchsten Wert auf. Die Wartburgregion weist die für Deutschland typischen sehr hohen Motorisierungsraten auf. Eisenach besitzt eine Pkw-Dichte von 506, der sie umgebende Wartburgkreis bei steigender Tendenz sogar von 621 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im deutschlandweiten Vergleich liegt diese Zahl laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bei 575.

Zur Reduzierung der Auswirkungen des Motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der Autoabhängigkeit bestehen bereits seit 2018 Überlegungen zur Etablierung eines Ridesharing-Angebotes. In drei Vorgängerprojekten („Erneuerbares Mobilitätsgesetz“), welche durch das Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz gefördert wurden, wurde die Idee dieses Angebots unter verschiedenen Gesichtspunkten konkretisiert. Als

Modellregion für Elektromobilität des Freistaates Thüringen wurde 2019 das „Maßnahmen- und Umsetzungskonzept e-mobile Wartburgregion“ erarbeitet.

Aufbauend auf den vorgenannten Konzeptionen beabsichtigte das Vorhaben „OVPEVMEW: Die Ordnung des Verkehrs jenseits des Personenbeförderungsgesetzes – Erarbeitung einer praktischen Vision für die innovative und nachhaltige Mobilität in der Stadt-Land-Region Eisenach-Wartburgkreis“ mithilfe technischer Innovationen einen einfachen Zugang zu smarter Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV zu erreichen und in der hier dokumentierten Förderphase I eine entsprechende Implementierungsphase vorzubereiten.

Beabsichtigt war die Erarbeitung von Leitbildern in einem partizipativem Prozess sowie die Zuordnung neuer Rollen für die mobilitätsrelevanten Akteure in der Wartburgregion. Darüber hinaus war angedacht Experimentierräume zu definieren.

## **1.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde**

Der Freistaat Thüringen, insbesondere vertreten durch das neue Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz, bekennt sich im Rahmen des Koalitionsvertrages zur Förderung des ÖPNV und engagiert sich für die Förderung nachhaltiger Mobilitätskonzepte. So wurden in der Vergangenheit zahlreiche verschiedene Forschungsprojekte im Themenfeld Elektromobilität durch den Freistaat Thüringen gefördert. Die Elektromobilität wird als zukunftsfähiges Technologiefeld gesehen, welches in der Lage ist, aktuelle verkehrs- wie umweltpolitische Probleme zu lösen und neue Exportchancen zu erschließen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass sich der Freistaat Thüringen in den letzten Jahrzehnten wie kaum eine andere Region in Deutschland zum exponierten Standort für nachhaltige Energieindustrien entwickeln konnte. Mit der weiteren Etablierung der Elektromobilität in Thüringen wird eine weitere Profilierung im Wettbewerb der Regionen zur Sicherung und zum Aufbau der Attraktivität als Wirtschaftsstandort angestrebt. Das Forschungsvorhaben OVPEVMEW wurde daher durch den Freistaat Thüringen intensiv in seiner Vorbereitung und Durchführung begleitet.

Zum Zeitpunkt der Antragstellung bzw. des Projektbeginns war die Stadt Eisenach und der Wartburgkreis durch den Freistaat Thüringen zur Modellregion Elektromobilität Thüringen erklärt worden. Diese beinhaltete auch die Erprobung gänzlich neuer Mobilitätslösungen in der Region. So wurden in verschiedenen Vorgängerprojekten bereits erste Rahmenbedingungen für das Vorhaben OVPEVMEW eruiert. Aufgrund dieser bereits durchgeführten Modellprojekte bestand zudem ein Netzwerk an relevanten Stakeholdern vor Ort, auf welches im Zuge der Erstellung des angedachten Mobilitätskonzeptes zurückgegriffen werden konnte.

Die benannten Vorgängerprojekte zeigten aber auch auf, dass die personellen und finanziellen Ressourcen in der Wartburgregion sehr begrenzt sind. Eine gezielte Koordination der Projekte untereinander sowie zwischen den mobilitätsrelevanten Akteuren wird nicht an einer Stelle gebündelt. Ein Mobilitätsmanagement besteht in der Region nicht. Diese Umstände erschweren die Definition neuer Rollen für Stakeholder und Mobilitätsanbieter, die zusätzliche Aufgabenfelder erschließen würden.

Zwischen 2018 und 2020 wurde der Eisenacher Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2035) erarbeitet, ein Radverkehrskonzept soll 2021 folgen, ebenso wie die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für Eisenach und den Wartburgkreis. In diesen klassischen Planwerken

finden sich zumeist wenige Überlegungen zu neuen, alternativen oder flexiblen Mobilitätsformen. Daher sollten im Projekt OVPEVMEW die konzeptionellen Überlegungen der Vorgängerprojekte fortgesetzt werden.

Mit Abschluss des dritten Vorgängerprojektes im März 2020 wurde zudem die Genehmigungspflicht für das beabsichtigte Ridesharing-Angebot obsolet. Die Aufwandsentschädigung für Fahreranbietende sollten unterhalb der Betriebskosten angesiedelt sein und dadurch die Genehmigung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) umgehen, wodurch auch zeitliche und räumliche Einschränkungen des Angebots entfallen. Dies bedingt, dass keine abgegrenzten Experimentierräume festgelegt werden müssen, für die beispielsweise eine Genehmigung nach der Experimentierklausel (§ 2 Abs. 7 PBefG) einzuholen ist. Darüber hinaus war bereits zu Projektbeginn absehbar, dass das PBefG vor allem unter dem Gesichtspunkt flexibler plattformbasierter Verkehre geändert werden soll.

### **1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens**

Ziel der ersten Projektphase war es Leitbilder für eine smarte Stadt-Land-Mobilität in der Wartburgregion zu generieren, die neue Rollen für alte und neue Akteure und Mobilitätsdienstleister vorsieht und Vorschläge für eine testweise Umsetzung neuer Angebote in sogenannten Experimentierräumen macht.

Zu diesem Zweck wurden zunächst verschiedene bestehende Konzepte und Untersuchungen in der Region gesichtet und ausgewertet (Regionales Entwicklungskonzept Welterberegion Wartburg-Hainich (2015); BMVI-Modellvorhaben Sicherung von Versorgung und Mobilität (2018); Nahverkehrsplan (2017); Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK – 2019) und Verkehrsentwicklungsplan 2035 (VEP – 2020)). In einem zweiten Schritt wurde eine SWOT-Analyse für die Frage der Mobilitätssicherung in der Wartburgregion durchgeführt und anschließend in einem dritten Schritt das bestehende Ridesharing-Angebot „Carla“ systematisch ausgewertet und auf gegenwärtige Herausforderungen sowie Potenziale untersucht. Auf Basis dieser drei Arbeitsschritte wurde ein Leitbild für die Mobilitätssicherung der Zukunft in der Wartburgregion vorbereitet.

Dieses Leitbild greift die Potenziale, die die Digitalisierung des Verkehrssektors bietet, auf und entwickelt eine Vision für die smarte Mobilität in der Region. Zentraler Aspekt des Leitbildes ist es, auf steigende Pendler\*innenzahlen und die größer werdende Autoabhängigkeit in der Wartburgregion zu reagieren und trotzdem den Einstieg in eine echte Verkehrswende zu schaffen. Diese Überlegungen aufgreifend soll als praktisches Ergebnis der Leitbildentwicklung in einer zweiten Projektphase die Etablierung einer virtuellen Mobilitätszentrale die smarte Mobilität in der Region voranbringen. Die Ausgestaltung dieses Angebots war Diskussionsgegenstand eines Workshops mit Vertreter\*innen aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft der Region im Oktober 2020. Im Rahmen dieses Stakeholder-Workshops wurden die Grundsätze der weiteren Zusammenarbeit und Zukunftsperspektiven eines solchen Mobilitätsangebots diskutiert. Im Ergebnis stand das Commitment der relevanten Akteure an der Etablierung der ViMo mitzuwirken.

Anzumerken ist, dass bedingt durch die COVID-19-Pandemie die Arbeit in der ersten Projektphase erst im Juli 2020 aufgenommen werden konnte und daher bedeutend weniger

Zeit für die Leitbildentwicklung zur Verfügung stand. Darüber hinaus konnten zwei weitere ursprünglich geplante partizipative Work-shops pandemiebedingt nicht wie geplant durchgeführt werden.

#### **1.4 Stand der Wissenschaft und Technik, an den das Vorhaben anknüpft**

Mobility-as-a-Service („Mobilität als Dienstleistung“) integriert verschiedene öffentlich zugängliche Verkehrsangebote (ÖPNV, On-demand-Verkehre, Angebote der Sharing Economy) in einer digitalen Plattform. Diese unterscheiden sich durch die Einbindung verschiedener Funktionen. Neben einer reinen Auskunftsinformation umfasst eine vollintegrierte MaaS-Anwendung die Buchung, Bezahlung und Einmalanmeldung zur Nutzung der unterschiedlichen Angebote und bindet Aufgabenträger sowie weitere öffentliche Stellen ein.

Die Personenmitnahme in ländlichen Räumen auf Basis privater Fahrgemeinschaften stellt eines dieser Angebote dar. Die etablierten Ridesharing-Dienste im deutschsprachigen Raum unterscheiden sich vor allem unter dem Aspekt der ÖPNV-Integration im Sinne einer Mobilitätsgarantie. Die Einbindung des Angebotes in ein Auskunftssystem des ÖPNV wird dabei als positiv und förderlich bewertet. Einen wesentlichen Aspekt für die Mitfahrt stellt weniger bis kaum die finanzielle Vergütung als die Verlässlichkeit dar. Diese kann nur gewährleistet werden, wenn eine „kritische Masse“ an Fahrtenbietenden und Mitfahrenden generiert werden kann. Das nicht lokal begrenzte Angebot „flinc“ scheiterte an der fehlenden Verlässlichkeit infolge zu geringer Nutzung, wurde eingestellt und beabsichtigt nun im betrieblichen Bereich eine ausreichend große Nutzung zu erfahren.

Entscheidend ist die Zielgruppendefinition, Untersuchungen zeigten, dass die Personenkreise, welche am ehesten Fahrgemeinschaften organisieren, Menschen in Ausbildung oder Rente, Mitglieder von Dorf- oder Interessensgemeinschaften sowie Berufspendelnde darstellen. Dieser Aspekt greift auch die Thematik Vertrauen stärkender Maßnahmen auf, da diese Personengruppen häufig gleiche Start- oder Zielorte aufweisen, der Sicherheitsaspekt bezüglich gemeinsamer Fahrten somit eine geringere Rolle einnimmt. Die Bequemlichkeit muss ein relatives hohes Maß in Bezug auf Abstimmungsaufwand und Länge der Umwege behalten.

Unabhängig von diesen Faktoren stellt die Bekanntmachung des Angebotes zur Erreichung einer kritischen Masse die größte Herausforderung für eine Etablierung dessen dar. Politische Unterstützung ist dabei weniger problematisch als die Gewinnung von Institutionen und Firmen. Entscheidend ist die Kommunikation über eine große Breite an Kanälen, wobei die klassischen Online- und Offline-Medien häufig in ihrer Wirkung überschätzt werden.

Ein ausführliches Verzeichnis der im Rahmen des Forschungsvorhabens verwendeten Literatur ist im Anhang dieses Schlussberichtes einzusehen.

#### **1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen**

Die Zusammenarbeit während des Projektzeitraums baute auf den Kooperationen der Vorgängerprojekte auf und umfasst innerhalb der Region im Wesentlichen das Landratsamt

des Wartburgkreises sowie das Verkehrsunternehmen „Wartburgmobil“, welches als gemeinsame kommunale Anstalt öffentlichen Rechts (gkAöR) auch als Aufgabenträger für den StPNV fungiert. Ein Ineinandergreifen von ÖPNV und zusätzlichen Angeboten abseits des privaten MIV wurde von vornherein berücksichtigt. Darüber hinaus wurde die „Bad Liebenstein GmbH“ als städtische Gesellschaft der Kurstadt eingebunden, die ein elektromobiles Carsharing mit zwei Fahrzeugen in der Region betreibt. Zudem soll perspektivisch ein weiteres e-Carsharing in Eisenach selbst etabliert werden, welches von dem ortsansässigen BMW-Autohaus betrieben werden soll. Die Verantwortlichen waren dafür in den durchgeführten Projektworkshop eingebunden.

Begleitet wurde das Projekt zudem von der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB), deren Mitarbeitende die drei Vorgängerprojekte ausarbeiteten. Gefördert wurden diese vom Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN), Vertreter\*innen des zuständigen Referates „Nachhaltige Mobilität“ waren ebenfalls am Projektworkshop beteiligt und standen dem Projekt auch über den Workshop hinaus beratend zur Seite.

Die wissenschaftliche Begleitung des Projektes oblag dem Erfurter Büro „Verkehrspolitik und Raumplanung“ (VuR).

## 2 Eingehende Darstellung

### 2.1 Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele

Durch die Zuwendung konnte in der Region, wenn auch kurz und zeitlich befristet, eine in die Verwaltung eingebundene Stelle geschaffen werden, die sich abseits der klassischen Verkehrsplanung dem Thema Mobilität widmete. Diese ergänzte die Bestrebungen der Verwaltungen im Landratsamt des Wartburgkreises sowie in der Stadtverwaltung Eisenachs in den Bereichen der Rad- und Fußverkehrsförderung. In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen Wartburgmobil soll ein Modal Shift erreicht werden, also die Verlagerung in der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund. Die wissenschaftliche Projektstelle setzte die in der Region begonnenen Überlegungen zum Ridesharing fort und verband diese mit den im Nahverkehrsplan von 2017 festgeschriebenem Ziel zum Aufbau einer Mobilitätszentrale.

Neben dem Nahverkehrsplan trugen das „Regionale Entwicklungskonzept Welterberegion Wartburg-Hainich“ (2015), das „BMVI-Modellvorhaben Sicherung von Versorgung und Mobilität“ (2018), das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030“ (ISEK – 2019) sowie der „Verkehrsentwicklungsplan 2035“ (VEP – 2020) wesentlich zur Bestandsaufnahme bei, welche die Grundlage einer SWOT-Analyse darstellte. Auf diesen verkehrlichen Gegebenheiten der Region und mit Blick auf den wissenschaftlichen Stand kollektiver privater Personenmitnahme in ländlichen Regionen aufbauend, entstand ein Leitbild als Vision zu künftiger Mobilität in der Wartburgregion. Kernaspekte dessen sind die Förderung und Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes auch mithilfe der Digitalisierung. Flexible Bedienformen im ÖPNV und die Bündelung des Pendleraufkommens besitzen das Potenzial die Abhängigkeit vom MIV zu reduzieren.

Die Grundsätze der Zusammenarbeit im Mobilitätsbereich wurden in einem Workshop im Oktober 2020 von regionalen Stakeholdern gemeinsam mit Partnern aus der Wissenschaft diskutiert. Die Veranstaltung knüpfte damit an vorangegangene Vernetzungstreffen im Rahmen der seit 2018 laufenden Vorgängerprojekte an. Diese leistete einen Beitrag zur Verstetigung der Treffen sowie die Ausweitung auf einen größeren Kreis an Stakeholdern. Thematisiert wurden die Zukunftsperspektiven eines Ridesharing-Angebotes sowie die Einbindung in eine übergeordnete Mobilitätszentrale als virtuelle Mobility-as-a-Service-Plattform (MaaS), welche die bestehenden und aufzubauenden Mobilitätsangebote der Region vernetzen soll. Dazu zählen derzeit neben dem Ridesharing die Angebote des ÖPNV sowie ein bestehendes und ein geplantes Carsharing. Der Aufbau einer MaaS-Plattform mit den Funktionen „Suchen-Buchen-Bezahlen“ war für die zweite Förderphase der „MobilitätsWerkStadt 2025“ vorgesehen.

Die Frage des Betriebs der Mobilitätsplattform konnte nicht abschließend geklärt werden. Als gemeinsames kommunales Verkehrsunternehmen der beiden Gebietskörperschaften und in der Rolle des Aufgabenträgers scheint Wartburgmobil prädestiniert dafür zu sein. Wie bereits die Vorgängerprojekte zum Ridesharing aufgezeigt haben, ist es für das Unternehmen ohne entsprechende personelle und finanzielle Unterstützung nicht möglich ein adäquates Angebot einer Mobilitätsplattform aufrechterhalten zu können.



Die Ausgestaltung des Ridesharing-Angebotes wurde durch die Vorgängerprojekte sowie während des Projektzeitraums in einem anderen Projekt spezifiziert. Die Überlegungen im Projekt OVPEVMEW zielten darauf, das Angebot in der folgenden Förderphase auch auf andere Regionen auszuweiten. Vorgesehen war eine Ausweitung auf die weiteren 21 Gebietskörperschaften Thüringens. Hintergrund einer Erweiterung des Angebotes sind unter anderem die starken Pendlerströme nach Eisenach aus anderen Regionen Thüringens.

Mit der Integration des Ridesharing-Angebotes in eine Mobilitätsplattform, welche auch den öffentlichen Verkehr abbildet, ist die Absicht verbunden dieses einem größeren Personenkreis zugänglich zu machen und damit das Fahren- und Mitfahrendenpotential zu steigern. Diese Mitfahr-Vermittlungsfunktion kann einerseits Pendelstrecken bündeln und dadurch zur Verringerung des Individualverkehrs sowie andererseits in peripheren Lagen zur Sicherung der Daseinsvorsorge beitragen. Zur Etablierung der Angebote war ein regionales Mobilitätsmanagement vorgesehen, welches bei der Stadtverwaltung Eisenach angesiedelt sein und weitere Maßnahmen initiieren und begleiten sollte.

Wesentliche Multiplikatoren für die Etablierung der neu zu schaffenden Angebote stellen die großen Arbeitgeber der Region dar, neben ausgewählten Industriebetrieben etwa die Kurkliniken. Auch innerhalb der Stadtverwaltung Eisenachs sowie des Landratsamtes des Wartburgkreises ist der Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements denkbar. Die Zusammenarbeit mit Arbeitgebern kann auch Grundlage für eine Bedarfsermittlung im ÖPNV darstellen. Das Ziel besteht darin die Anfahrtswege der Beschäftigten möglichst so zu bündeln, dass die Anzahl der Kfz vor allem in den Kernstädten reduziert werden kann.

Ziel des Projekts war es einen einfachen Zugang zu smarterer Mobilität zu schaffen, den MIV und seine Emissionen sowie den Flächen- und Ressourcenverbrauch insgesamt zu reduzieren. Gleichzeitig sollten technische Innovationen, die sich im Zuge der Digitalisierung der Mobilität entwickelt haben, maßgeblich das Projekt definieren. Mit dem Aufbau einer Mobilitätsplattform, die als Mobility-as-a-Service-Plattform die Mobilitätsangebote digital bündelt und entlang der Servicekette „Suchen-Buchen-Bezahlen“ eine übersichtliche Darstellung dieser gewährleistet, wird der Zugang zu smarten Angeboten wesentlich vereinfacht. Eine digitale Mitfahrvermittlung zur Etablierung des Ridesharing ermöglicht erst eine systemische Integration und Verlässlichkeit des Angebotes. Die Planbarkeit von Fahrten bei kurzen Strecken variiert und ist stärker spontanitätsgetrieben als etwa Strecken klassischer Vermittler von Mitfahrgelegenheiten. Die Angebote einer MaaS-Plattform sowie eines regionalen Ridesharing, in Verbindung mit einem Mobilitätsmanagement, welches diese verbreitet, können langfristig einen Beitrag zur Reduzierung der MIV-Nutzung leisten. Damit würde ebenso die Reduzierung von Emissionen und von Flächen, sowohl für den fließenden, wie den ruhenden Verkehr einhergehen.

Vor Projektbeginn waren partizipative Prozesse als Beteiligung von Akteuren aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft sowie der Öffentlichkeit vorgesehen, die aufgrund der terminlichen sowie epidemiologischen Situation nicht wie vorgesehen stattfinden konnten. Die erarbeiteten Leitbilder sollten geordnet und neue Rollen der (bestehenden und künftigen) mobilitätsrelevanten Akteure in der Wartburgregion abgestimmt werden.

Darüber hinaus hat sich im Projektverlauf gezeigt, dass es weder notwendig noch zielführend war räumlich abgegrenzte Experimentierräume zu definieren. Diese sollten öffentlich

vorgestellt werden. Die räumliche Begrenzung widerspricht der Logik von Verkehr und Mobilität, vor allem im MIV. Um dennoch räumliche Anknüpfungspunkte in der Wartburgregion und speziell in Eisenach zu generieren, war beabsichtigt mitarbeiterstarke Arbeitgeber als Multiplikatoren zu gewinnen. Darüber hinaus kann die Mitfahrvermittlung einen Beitrag zur Verkehrsanbindung kleinerer Orte leisten. Das Angebot sollte entsprechend ohne räumliche Beschränkungen in der Region gesamtheitlich vorgestellt und beworben werden.

Trotz der genannten Schwierigkeiten konnte fristgemäß zum 15.11.2020 die Projektskizze „ViMo: Die virtuelle Mobilitätszentrale – Die Digitalisierung des kollektiven Verkehrs in der Wartburgregion“ für das Programm „MobilitätsWerkStadt 2025“, Förderphase II, beim Projektträger eingereicht werden.

## **2.2 Darstellung der wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises**

Im Rahmen des Forschungsvorhabens „OVPEVMEW“ wurden in der Summe 64.890,06 € über die Gesamtlaufzeit des Vorhabens durch die Stadt Eisenach verausgabt. Ursprünglich bewilligt wurden seitens des Bundes 96.933,52 €. Mit diesen Mitteln wurde zweckentsprechend, wirtschaftlich und sparsam umgegangen.

Auf die Gesamtausgabensumme von 64.890,06 € entfielen 50.615,26 € auf Personalausgaben für Beschäftigte in den Entgeltgruppen E12-E15. Damit stellen Beschäftigungsentgelte in Summe die deutliche Mehrheit der verausgabten Gelder dar.

Zudem wurden für einen externen Forschungsauftrag in Summe 13.920,00 € über verausgabt. Der Auftrag wurde an das Büro „Verkehrspolitik und Raumplanung“ in Erfurt vergeben und umfasste die Durchführung eines Workshops, die Mitwirkung an der Projektskizze für die zweite Phase der MobilitätsWerkStadt 2025 sowie die wissenschaftliche Begleitung des Projekts.

Eine Gegenüberstellung der tatsächlichen mit den ursprünglich geplanten Ausgaben ist dem zahlenmäßigen Verwendungsnachweis zu entnehmen.

## **2.3 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit**

Die Diskrepanz zwischen Klimazielen einerseits und der Entwicklung des Verkehrsverhaltens in ländlichen Räumen andererseits verdeutlicht die Notwendigkeit innovativer Mobilitätslösungen auch in diesen Regionen. Ziel des Vorhabens OVPEVMEW war eine Reduzierung der MIV-Nutzung in der Wartburgregion und perspektivisch ein Modal Shift zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund. Dafür wurden Überlegungen innerhalb der Region aufgegriffen, weiterentwickelt und vernetzt. Bereits im Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2017 sollte eine Mobilitätszentrale etabliert werden, diese könnte als MaaS-Plattform digital ausgestaltet sein und mit dem Ridesharing-Angebot auch die Vorgängerprojekte „Erneuerbares Mobilitätsgesetz 1 – 3“ sowie die Bestrebungen zum Aufbau eines e-Carsharing aufgreifen. Die personellen und finanziellen Kapazitäten für die Initiierung und Koordination von Projekten dieser Art sind in der Region nur sehr eingeschränkt verfügbar. Ohne die Förderung der Projektstelle mit BMBF-Mitteln wären derartige Überlegungen zur Ausweitung

ökologischen Verkehrsverhaltens sowie als Beitrag zur Verkehrswende nicht realisierbar gewesen.

Wie in den vorangegangenen Abschnitten dargestellt, konnte das Projektvorhaben erfolgreich realisiert werden. Die ursprünglichen Ziele des Projektes wurden bis zum Projektende mehrheitlich umgesetzt. Dafür ist die Bündelung zahlreicher Kompetenzen sowie erhebliche personelle wie finanzielle Ressourcen notwendig gewesen, welche durch den Antragsteller nicht eigenständig erbracht werden konnten. Eisenach befand sich während der Projektlaufzeit in der Haushaltssicherung.

Neben dem innovativen Charakter sorgte insbesondere die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems für erheblichen Aufwand. Gleichzeitig konnte für die Projektbearbeitung auf umfangreiche Vorarbeiten aus Vorgängerprojekten aufgebaut werden. Hierdurch sind etwaige Risiken bei der Projektdurchführung beherrschbar gewesen. Es konnten Erkenntnisse gewonnen werden, die langfristig einer Verkehrswende in der Region zuträglich sind. Aus diesen Gründen war eine Förderung für das Projekt OVPEVMEW durch die öffentliche Hand notwendig und angemessen.

## **2.4 Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans und voraussichtlicher Nutzen**

Die im Rahmen des Vorhabens entwickelten Ideen und Konzepte können als regionaler Beitrag zur Verkehrswende perspektivisch aufgegriffen, erweitert und umgesetzt werden. Es ist vorgesehen die im Rahmen des Projektes geleisteten Arbeiten bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes aufzugreifen und zu integrieren.

Darüber hinaus gelang es im Rahmen des Projektes die regionalen Stakeholder für die Thematik Mobility-as-a-Service zu sensibilisieren und untereinander weiter zu vernetzen. Die Partizipation der Akteure im Mobilitätsbereich sowie der Öffentlichkeit kann zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufgegriffen werden und im Rahmen der Ausgestaltung spezifischer Angebote oder zur Aufstellung eines Mobilitätsplanes genutzt werden, der neben dem Transport mit motorisierten Verkehrsmitteln auch den Fuß- und Radverkehr sowie Mobilitätsstationen thematisiert. Während des Projektzeitraumes wurde deutlich, dass räumlich abgegrenzte Experimentierräume, vor allem bezüglich des Ridesharing, nicht zielführend und notwendig sind. Die einzelnen Maßnahmen des Projektes sollten aufeinander abgestimmt sein und nicht losgelöst etabliert werden. Diese können auch Multiplikatoren für weitere Maßnahmen sein, etwa der Aufbau eines Fahrradverleihsystems bei hoher Resonanz der MaaS-Plattform und guter Vernetzung des Mobilitätsmanagements. Die Verwertbarkeit der Ergebnisse ist langfristig anzusehen und besitzt das Potential auch in anderen Regionen umgesetzt zu werden.

Die Projektergebnisse können auch langfristig die wirtschaftliche, wissenschaftliche und technische Anschlussfähigkeit in der Region sichern. Die beteiligten Stakeholder profitieren von den Ergebnissen und Erkenntnissen des Forschungsvorhabens. Die Vernetzung zwischen Wirtschaft und Wissenschaft im Rahmen des Projektes diene den einzelnen Stakeholdern dazu, Innovationen in ihre Entwicklung aufzunehmen bzw. dazu, ihre Erkenntnisse in den wissenschaftlichen Diskurs zu überführen. Die im Projekt gesammelten Erfahrungen können

auch als Grundlage dienen langfristig neue Mobilitätsangebote in der Region zu etablieren und die Mobilität vor Ort langfristig zu sichern. Unter ökonomischen Gesichtspunkten können so insbesondere regionale Wertschöpfungsketten langfristig gestärkt werden.

## **2.5 Während der Durchführung des Vorhabens bekannt gewordener Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen**

Im Zeitraum des Projektvorhabens erfolgte eine kontinuierliche Recherche und Auswertung zu projektrelevanten Themenfeldern. Die Ergebnisse (insbesondere der Literaturrecherche) bildeten die Ausgangsbasis für die Ausarbeitung des Projektantrages für Förderphase II. Die Auswertung der erfassten Quellen ergab allerdings für keines der projektrelevanten Themenfelder Hinweise, die eine wesentliche Änderung der Ziele oder der Vorgehensweise im Projekt erforderten.

## **2.6 Erfolgte und geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses**

Aufgrund der ersten, sehr kurzen Förderphase, die konzeptionell gestaltet war, konnten keine wissenschaftlichen Publikationen veröffentlicht werden. Ausgewählte Ergebnisse des Vorhabens sollen aber Eingang in den künftigen Nahverkehrsplan des Wartburgkreises finden und auf diesem Wege der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

## Anhang

### Literaturverzeichnis

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Berlin, Bonn.

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2018): Mobilität in Deutschland 2017. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Berlin.  
[http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas\\_Mobilitaet\\_in\\_Deutschland\\_2017\\_Kurzreport\\_DS.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf)

Daskalakis, Maria; Sommer, Carsten; Roßnagel, Alexander; Kepper, Jutta (Hg.) 2019: Ländliche Mobilität vernetzen – Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr (Projekt GetMobil). oekom Verlag, München.

EU-Kommission (2011): Weißbuch zum Verkehr. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/white-paper-illustrated-brochure\\_de.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_de.pdf)

Hoenninger, Patrick, Dirk Wittkowsky, Frank Hunsicker, Melanie Herget, Frank Schwartzbach et al. (2016): Integrierte Mobilitätskonzepte. Zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen. Studie im Auftrag des BMVI, BMVI-Online-Publikation 04/2016.

Karl, Astrid, Christian Mehlert, Jan Werner (2017): Reformbedarf PBefG. Rechtsrahmen für Mobilitätsangebote mit flexibler Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Bedarfs in Räumen und für Zeiten mit schwacher Nachfrage.  
[https://www.stephankuehn.com/fileadmin/user\\_upload/170602\\_Gutachten\\_KCW\\_Reformbedarf\\_PBefG\\_-\\_flexible\\_Bedienung.pdf](https://www.stephankuehn.com/fileadmin/user_upload/170602_Gutachten_KCW_Reformbedarf_PBefG_-_flexible_Bedienung.pdf)

Leuzinger, Eliane; Meyer Beatrice 2017: Schlussbericht Baden FahrMit / PubliRide Baden – Mitfahrnetzwerk für die Region Baden. Verfügbar: <<https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/9651>> (Zugriff: 2021-03-22).

Marx Gómez, Jorge et al. 2020: Abschlussbericht NEMo – Nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum. Verfügbar: <[https://nemo-mobilitaet.de/blog/wp-content/uploads/2020/08/20200823\\_NEMo-Abschlussbericht.pdf](https://nemo-mobilitaet.de/blog/wp-content/uploads/2020/08/20200823_NEMo-Abschlussbericht.pdf)> (Zugriff: 2021-03-22).

Sochor, Jana; Arby, Hans; Karlsson, Marianne; Sarasini, Steven 2017: A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals. Verfügbar: <[https://www.researchgate.net/publication/320107637\\_A\\_topological\\_approach\\_to\\_Mobility\\_as\\_a\\_Service\\_A\\_proposed\\_tool\\_for\\_understanding\\_requirements\\_and\\_effects\\_and\\_for\\_aiding\\_the\\_integration\\_of\\_societal\\_goals](https://www.researchgate.net/publication/320107637_A_topological_approach_to_Mobility_as_a_Service_A_proposed_tool_for_understanding_requirements_and_effects_and_for_aiding_the_integration_of_societal_goals)> (Zugriff: 2021-03-22).

Werner, Jan, Astrid Karl (2018): Marktwirkungen „digitalisierter Mobilität“ und damit verbundene Herausforderungen ihrer Regulierung, in: Verkehr und Technik, Heft 5/2018.

Winkelkotte, Thomas (Hg.) 2015: Erfahrungsbericht aus dem Projekt MObiL – Mitfahren in Märkisch Oderland. Verfügbar: < <https://hoeri-mit.de/wp-content/uploads/gut-finden-oder-mitmachen.pdf>> (Zugriff: 2021-03-22).

Verbund Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2015): Flexible Bedienungsformen. Genehmigung und Rechtsfolgen. Thesenpapier zur Fachtagung am 3. September 2015.

## Berichtsblatt

1. ISBN oder ISSN -	2. Berichtsart <b>Schlussbericht</b>	
3. Titel  <b>OVPEVMEW: Die Ordnung des Verkehrs jenseits des Personenbeförderungsgesetzes – Erarbeitung einer praktischen Vision für die innovative und nachhaltige Mobilität in der Stadt-Land-Region Eisenach-Wartburgkreis</b>		
4. Autor(en)  <b>Hartlep, Jens Friese, Lucas</b>	5. Abschlussdatum des Vorhabens <b>31.03.2021</b>	
	6. Veröffentlichungsdatum -	
	7. Form der Publikation -	
8. Durchführende Institution  <b>Stadtverwaltung Eisenach Markt 2 99817 Eisenach</b>	9. Ber. Nr. Durchführende Institution -	
	10. Förderkennzeichen <b>01UV2041</b>	
	11. Seitenzahl <b>13</b>	
12. Fördernde Institution (Name, Adresse)  <b>Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 53170 Bonn</b>	13. Literaturangaben <b>12</b>	
	14. Tabellen <b>0</b>	
	15. Abbildungen <b>0</b>	
16. Zusätzliche Angaben -		
17. Vorgelegt bei (Titel, Ort, Datum) -		

18. Kurzfassung

Unterschiede bei Ridesharing-Angeboten in ländlichen Räumen bestehen zumeist bei der Integration in den ÖPNV. Neben der einfachen Handhabbarkeit sind eine kritische Masse an Fahrenden und Mitfahrenden notwendig. Um Kannibalisierungseffekten vorzubeugen, müssen andere Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Bei einer Vernetzung derartiger Angebote auf digitaler Grundlage ist Mobility-as-a-Service (MaaS) als gebündelte Mobilitätsplattform sinnvoll. Werden Aufgabenträger und öffentliche Stellen eingebunden, stellt dies im Gegensatz zu Einzellösungen ein vollintegriertes MaaS-Angebot dar.

Das Vorhaben OVPEVMEW beabsichtigt mithilfe technischer Innovationen einen einfachen Zugang zu smarter Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV zu erreichen und in der hier geförderten Phase I eine entsprechende Implementierungsphase vorzubereiten.

Aufgrund der Corona-Pandemie sowie des sehr kurzen Projektzeitraumes konnte lediglich ein Workshop mit Stakeholdern des Mobilitätsbereiches durchgeführt werden. Bestandsanalysen bestehender regionaler Konzepte sowie entsprechender Literatur wurden durchgeführt.

Im Ergebnis sprechen organisatorische und fiskalische Gründe dafür das Ridesharing ohne Mobilitätsgarantie auszugestalten. Es soll für eine höherer Nutzungsfrequenz in eine MaaS-Plattform integriert werden, auch um mit dieser einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Ein aufzubauendes Mobilitätsmanagement ist für das Bekanntmachen der Angebote vorgesehen.

Anknüpfungspunkte dieser Angebote bilden die großen Arbeitgeber der Region, vor allem die Industrie, Verwaltungen und Kurkliniken. Eine Verringerung der Kfz im fließenden, wie ruhenden Verkehr wird angestrebt. Zudem kann eine MaaS-Plattform zur Mobilitätssicherung, vor allem in ländlichen Regionen, beitragen. Die Überlegungen sind auf andere Regionen übertragbar.

19. Schlagwörter

**Ridesharing, Mobility-as-a-Service, Digitalisierung**

20. Verlag

–

21. Preis

–