



KONZEPT FÜR EIN

MOBILITÄTSGESETZ

FÜR THÜRINGEN

AUFTRAGGEBERIN:

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Landtagsfraktion Thüringen
Jürgen-Fuchs-Str. 1
99096 Erfurt

gruene-thl.de

PROJEKTVERANTWORTLICH:

RegioConsult.
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe
Am Weißenstein 7
35041 Marburg

Konzept für ein Mobilitätsgesetz Thüringen

Auftraggeber:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Landtagsfraktion Thüringen
Jürgen-Fuchs-Str. 1, 99096 Erfurt

Auftragnehmerin:
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

**Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung
Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

Bearbeitung:

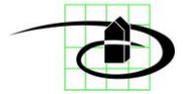
**Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

November 2023



Gliederung

Kurzfassung.....	3
1. Einleitung	6
2. Aufgabenstellung	6
3. Bedeutung eines Mobilitätsgesetzes.....	7
4. Gliederungsvorschlag für ein Thüringer Mobilitätsgesetz.....	10
4.1 Gliederungsvorschlag für Kapitel 1.....	11
4.2 Gliederungsvorschlag für Kapitel 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	12
4.3 Gliederungsvorschlag für Kapitel 3: Entwicklung des Radverkehrs.....	15
4.4 Gliederungsvorschlag für Kapitel 4: Entwicklung des Fußverkehrs.....	18
4.5 Gliederungsvorschlag für Kapitel 5: Entwicklung neuer Mobilität und von intermodalen Angeboten	20
4.6 Gliederungsvorschlag für Kapitel 6: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs	21
4.7 Gliederungsvorschlag für Kapitel 7: Digitalisierung des Verkehrs	22



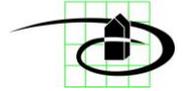
Kurzfassung

RegioConsult wurde von der Landtagsfraktion Thüringen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beauftragt, ein Konzept für ein Thüringer Mobilitätsgesetz zu erstellen.

Dieses soll die Vorrangstellung des Umweltverbundes aus Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichem Verkehr sicherstellen und die Verkehrssicherheit gegenüber der Flüssigkeit des Verkehrs priorisieren (Vision ZERO).

Folgender Aufbau ist vorgesehen.

- § 1 Zweck des Gesetzes:**
- § 2 Begriffsbestimmungen**
- § 3 Klima- und Umweltschutz**
- § 4 Verkehrssicherheit**
- § 5 Barrierefreiheit**
- § 6 Sicherheit in öffentlichen Räumen**
- § 7 Mobilitätsbildung**
- § 8 Sicherung der bestehenden Straßeninfrastruktur und Ermittlung der notwendigen Ressourcen zu deren Erhalt**
- § 9 Ziele der ÖPNV-Entwicklung**
- § 10 Aufgabenträger des ÖPNV**
- § 10a Umsetzung der Ziele der ÖPNV-Entwicklung**
- § 10b Nahverkehrsplan**
- § 11 Umsetzung der Barrierefreiheit**
- § 12 Finanzierung des ÖPNV**
- § 13 Ziel für den Radverkehr in Thüringen**
- § 13a Vorrangnetz**
- § 13b Verkehrssicherheit im Radverkehr**
- § 13c Radverkehrsplan**
- § 14 Fußverkehr**



§ 15 Entwicklung neuer Mobilität und von intermodalen Angeboten

§ 16 Wirtschaftsverkehr

§16a Güterverkehr

§16b Lenkung des LKW-Verkehrs

§ 17 Digitalisierung

In Kapitel 1 werden **allgemeine und verkehrsmittelübergreifende Ziele zur Gewährleistung der Mobilität der Thüringer Bevölkerung** festgelegt.

In Kapitel 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sollen einleitend die **Ziele für den ÖPNV** in Paragraphen benannt werden.

Die Aufgabenträger für den ÖPNV sowie deren Zuständigkeiten müssen benannt werden. Dies gilt auch für die relevanten Planwerke zur Umsetzung der Maßnahmen (Nahverkehrsplan für den Schienenverkehr Thüringen 2023 bis 2027, Masterplan Schieneninfrastruktur 2030, ITF-Rahmennetzplan Thüringen 2030).¹ Im Gesetz soll festgeschrieben werden, dass in diesen Planwerken messbare verkehrspolitische Ziele und wirksame Instrumente definiert werden, damit diese erreicht werden können (Verdopplung des Fahrgastaufkommens bis 2035). Eine Mobilitätsgarantie für Thüringen soll eingeführt werden.

In Kapitel 3: Entwicklung des Radverkehrs

Das Gesetz soll die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs sicherstellen. Damit dies gelingen kann, muss der Radverkehr sicherer werden (Beseitigung von tatsächlichen Gefahrenstellen und Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens). Geregelt werden sollen im Gesetz die Struktur eines landesweiten Radverkehrsnetzes, eines Vorrangnetzes, die Schaffung von Radschnellverbindungen sowie Fahrradabstellanlagen. Es soll geprüft werden, ob es sinnvoll ist festzulegen, in welchen zeitlichen Abständen das Radverkehrskonzept unter Berücksichtigung von Mindeststandards (Stand der Technik) fortzuschreiben und weiterzuentwickeln ist.

¹ Vgl. https://parldok.thueringer-landtag.de/ParlDok/dokument/90567/thueringens_nahverkehr_zur_echten_alternative_machen_jetzt_bus_bahn_pakt_schliessen_und_oePNV_offensive_vorbereiten.pdf



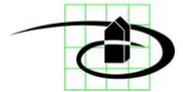
Kapitel 4: Entwicklung des Fußverkehrs Die Ziele für den Fußverkehr werden unter besonderer Berücksichtigung ihrer Funktion als geschützte Räume für „schwache“ Verkehrsteilnehmer*innen (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen) genannt. Die Funktion von Fußverkehrsnetzen und der Vorrang des Fußverkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr ist im Gesetz festzulegen. Die Selbständigkeit von (Schul-)Kindern im Straßenverkehr ist zu fördern. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr sollen in das Gesetz aufgenommen werden. Ein Fußverkehrsplan soll gesetzlich festgeschrieben werden.

In Kapitel 5: Entwicklung neuer Mobilität und von intermodalen Angeboten

Die Förderung der geteilten Mobilität (Car-, Bike- und Lastenrad-Sharing) und der Intermodalität soll thematisiert werden. Durch attraktive Verknüpfungen von Verkehrsmitteln ist die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel zu fördern. Gleichzeitig soll eine Festlegung der Förderung von Carsharing-Angeboten für das Umland von Städten im Übergang zum ländlichen Raum erfolgen. Hier werden auch innovative Parkraumkonzepte (u.a. Quartiersparken), die die Intermodalität unterstützen, festgeschrieben.

Kapitel 6: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs. Von zentraler Bedeutung sind die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und die stadtverträgliche Abwicklung unter Berücksichtigung der Klimaziele. Die genaue Ausgestaltung der Ziele ist bei den zu erarbeitenden Planwerken zu berücksichtigen. Um die Logistik nachhaltig zu gestalten, sollen Logistik-Hubs (Midi- und Minihubs), die als Verteilerzentren dienen können, berücksichtigt werden. Auch die Verlagerung von Verkehren auf emissionsarme Fahrzeuge zur Entlastung von Innenstädten ist zu prüfen bzw. vorzusehen. Bei der Ausweisung von neuen Industrie- und Gewerbeflächen bzw. der Ansiedlung von großflächigen Betrieben soll festgeschrieben werden, dass verpflichtend geprüft wird, ob eine Schienenanbindung möglich ist.

Kapitel 7: Digitalisierung des Verkehrs ist von hoher Bedeutung, da durch die Digitalisierung des Verkehrs die Erreichbarkeit von Zielen mit dem Umweltverbund erheblich verbessert werden kann. Zudem kann die Transparenz über Fahrpläne und die aktuelle Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln durch Echtzeitdaten weiter verbessert werden. Die Digitalisierung kann ebenfalls einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Dabei soll das autonome Fahren auch im ÖPNV zur Umsetzung kommen.



1. Einleitung

RegioConsult wurde am 27.09.2023 von der Landtagsfraktion Thüringen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beauftragt, ein Konzept für ein Thüringer Mobilitätsgesetz zu erstellen.

2. Aufgabenstellung

In einem ersten Arbeitsschritt sollen Vorschläge für die Regelungsinhalte für ein Thüringer Mobilitätsgesetz erarbeitet werden.

Die **Eckpunkte des Gesetzes** sollen sich am Landtagswahlprogramm 2021 orientieren (vgl. insbesondere Kapitel Mobilität und Verkehr, S. 40 f.) und folgende Ziele bzw. Themen berücksichtigen:

- Ausrichtung an Klimaschutzziele (Bündnisgrüne Forderung: Thüringen klimaneutral bis 2040)
- Vorrang umweltfreundlicher Mobilität
- Förderung von Verkehrssicherheit („Vision Zero“)
- Öffentliche Mobilitätsgarantie: Berücksichtigung der Ergebnisse der Studie von KCW und PROVIZ (16.11.2020): „Mobilitätsgarantie Thüringen“ sowie der Integrale Taktfahrplan²
- Verbindliche Ausbauziele für Radverkehrsinfrastruktur (mit finanzieller Förderung)
- Reduzierung des Flächenverbrauchs auf Nettonull durch aktives Flächenrecycling³
- Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen bei Um-/Neugestaltung erhöhen
- Priorität: Straßenerhalt, Neubau nur in Ausnahmefällen
- Fahrpläne, Tarife und Echtzeitdaten flächendeckend als Open Data

Im Folgenden wird ein Gliederungsvorschlag für ein Thüringer Mobilitätsgesetz erarbeitet.

² Vgl. [Mein Thüringen-Takt. Der Integrale Taktfahrplan für Thüringen. \(leg-thueringen.de\)](https://leg-thueringen.de)

³ Die Flächenneuanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll weiterhin kontinuierlich reduziert werden mit dem Ziel, bis 2025 die Neuanspruchnahme durch aktives Flächenrecycling (in der Summe) auszugleichen, Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025, S. 33. Gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Thüringer Landesplanungsgesetz (ThürLPIG) wurde das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP 2025) vom 15. Mai 2014 im Gesetz- und Verordnungsblatt (GVBl.) für den Freistaat Thüringen Nr. 6/2014 vom 4. Juli 2014 veröffentlicht und ist am 5. Juli 2014 in Kraft getreten.



Die einzelnen Gliederungspunkte werden kurz erläutert, sodass deutlich wird, welche Themen jeweils angesprochen werden. Dadurch ist es in der weiteren Diskussion leichter möglich, ggf. Themen zu anderen oder zusätzlichen Gliederungspunkten zuzuordnen.

3. Bedeutung eines Mobilitätsgesetzes

Bisher gibt es in der Bundesrepublik Deutschland erst ein Bundesland, das ein Mobilitätsgesetz eingeführt hat. Am 5. Juli 2018 wurde vom Berliner Abgeordnetenhaus das „Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung“ beschlossen.⁴ Außerdem hat das Kabinett des Landes Brandenburg am 5. September 2023 dem Entwurf zum Brandenburger Mobilitätsgesetz zugestimmt. Das Gesetz ist aber noch nicht verabschiedet.⁵

Aus der Präambel des **Mobilitätsgesetzes Berlin** wird deutlich, dass es Ziel des Gesetzes ist, die **Anforderungen aller Mobilitätsgruppen** zu berücksichtigen und den **Vorrang des Umweltverbundes** festzulegen:

*„Dieses Gesetz schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine in allen Teilen Berlins gleichwertige, an den Mobilitätsbedürfnissen von Stadt und Umland ausgerichtete, individuelle Lebensgestaltung, unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit. Die durch dieses Gesetz geregelte Mobilität umfasst die besonderen Anforderungen aller Mobilitätsgruppen, diejenigen der Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, des öffentlichen Personennah- sowie des Wirtschaftsverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs, und sichert dabei den Vorrang des Umweltverbundes.“⁶*

⁴ Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin, 74. Jahrgang Nr. 18, 17. Juli 2018, S. 464, <https://www.berlin.de/sen/justiz/service/gesetze-und-verordnungen/2018/ausgabe-nr-18-vom-17-7-2018-s-461-480.pdf>

⁵ Vgl. <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~05-09-2023-kabinett-beschliesst-lnvp-und-mobilitaetsgesetz#> „Dabei soll vor allem der Anteil des **Umweltverbundes**, bestehend aus Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr, unter Beachtung der Finanzierungsmöglichkeiten und der Klimaschutzziele bis 2030 von heute 42 auf **60 Prozent erhöht** werden und dem Umweltverbund Vorrang vor anderen Mobilitätsformen eingeräumt werden. Zur besseren Erschließung der ländlichen Räume soll im Rahmen der Umsetzung des Landesnahverkehrsplans ein **Vorschlag für ein landesweites Netz** von Bahn und Bus unter Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger erarbeitet werden. Mehr attraktive Angebote sollen die Bürgerinnen und Bürger motivieren, auf klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteigen.“

⁶ Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (4/2021): Berliner Mobilitätsgesetz Begründungen, S. 6



Aus dem letzten Satz wird sehr deutlich, dass dem Umweltverbund Priorität eingeräumt werden soll. Entsprechend wird in der Begründung ausgeführt, dass das Gesetz *„eine Antwort auf die gesellschaftlichen Fragen zur Klärung der offensichtlichen Konkurrenzsituation im Bereich Verkehr“*⁷ sein soll und damit *„eine Grundlage für die Weiterentwicklung und das Zusammenwirken aller Verkehrsmittel geschaffen“*⁸ wird.

Außerdem ist es Ziel des Gesetzes *„Transparenz im Verwaltungshandeln und bei der Durchführung vielfältiger Abwägungsprozesse, insbesondere zur Herstellung größtmöglicher Sicherheit im Verkehr“* zu schaffen und Mobilität *„unter Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele“*⁹ zu gewährleisten.

Weiter ist hervorzuheben, dass in der Begründung zum Gesetz darauf hingewiesen wird, dass das Gesetz

*„die Aufstellung eines Stadtentwicklungsplanes Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr) sowie verbindlicher Planwerke für die Verkehrsmittel und zur Bewältigung der Anforderungen des Wirtschaftsverkehres [fordert]. Diese Planwerke sollen unter Teilhabe und Beteiligung der Betroffenen erstellt werden, als Basis für Akzeptanz der verkehrsspezifischen Planwerke und der Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die Wirksamkeit der Planwerke wird regelmäßig öffentlich bewertet, so dass die Grundlagen für eine Fortschreibung ebenfalls transparent sind.“*¹⁰

Am 9. Februar 2021 wurde das Mobilitätsgesetz durch das Erste Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes angepasst.¹¹ Die Änderungen führen vor allem zu einer umfassenderen Berücksichtigung des Fußverkehrs (vgl. § 50 bis 59) und des schulischen Mobilitätsmanagements sowie weiteren Anpassungen.

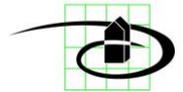
⁷ Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (4/2021): Berliner Mobilitätsgesetz Begründungen, S. 6

⁸ Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (4/2021): Berliner Mobilitätsgesetz Begründungen, S. 6

⁹ Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (4/2021): Berliner Mobilitätsgesetz Begründungen, S. 6

¹⁰ Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (4/2021): Berliner Mobilitätsgesetz Begründungen, S. 7

¹¹ Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin, 77. Jahrgang Nr. 14, 23. Februar 2021, <https://www.berlin.de/sen/justiz/service/gesetze-und-verordnungen/2021/ausgabe-nr-14-vom-23-2-2021-s-145-160.pdf>. <file:///C:/Users/User/Downloads/ausgabe-nr-14-vom-23-2-2021-s-145-160.pdf>; Letzter Rechtsstand: 19.10.2023.



Das Berliner Mobilitätsgesetz verfolgt damit einen umfassenderen Ansatz als das Landeskonzept Mobilität und Klima von Baden-Württemberg. Mit diesem sollen Maßnahmen festgelegt werden, mit denen die Einhaltung der Klimaschutzziele erreicht werden können.

„Konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor werden entwickelt und verabredet. Die Maßnahmen sollen auf Landesebene und in den Kommunen umgesetzt werden.

Maßnahmen werden so gestaltet, dass alle Menschen mobil sein können, unabhängig von Einkommen, Beeinträchtigungen, Alter, Herkunft oder Geschlecht.

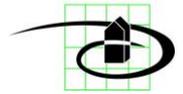
Unterschiedliche Mobilitätsvoraussetzungen in der Stadt und in ländlichen Räumen werden bei den Maßnahmen beachtet.

Bereitstellung eines vielfältigen und klimaschonenden Mobilitätsangebots für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen.

Verabredete Maßnahmen zum Klimaschutz werden so gestaltet, dass mit öffentlichen und privaten Geldern wirtschaftlich umgegangen wird.“¹²

Mit einem Mobilitätsgesetz soll ein verbindlicher Rechtsrahmen geschaffen werden, der die Mobilitätsbedürfnisse der Thüringer Bevölkerung gewährleistet und gleichzeitig dem Umweltverbund in Thüringen Vorrang einräumt.

¹² Vgl. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/landeskonzept-mobilitaet-und-klima/mobilitaet-und-klima-als-konzept>



4. Gliederungsvorschlag für ein Thüringer Mobilitätsgesetz

Um die in der Aufgabenstellung genannten Ziele und Themen zu berücksichtigen, empfehlen wir die nachfolgende Gliederung eines Thüringer Mobilitätsgesetzes.

In einem einführenden Kapitel¹³ sollen **Allgemeine Ziele zur Gewährleistung der Mobilität** der Thüringer Bevölkerung benannt werden, bevor in den dann folgenden Kapiteln auf die einzelnen Verkehrsarten eingegangen wird.

In den dann folgenden Kapiteln sollen für jede Verkehrsart:

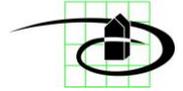
- Ziele
- Aufgaben und Zuständigkeiten
- Planwerke zur Realisierung
- Umsetzung der Maßnahmen durch Aufgabenträger/Straßenbauverwaltung usw.
- Finanzierung

in einzelnen Paragraphen angesprochen werden.

Folgende Kapitel sollen vorgesehen werden:

- **Kapitel 1: Allgemeine Ziele zur Gewährleistung der Mobilität der Thüringer Bevölkerung**
- **Kapitel 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**
- **Kapitel 3: Entwicklung des Radverkehrs**
- **Kapitel 4: Entwicklung des Fußverkehrs**
- **Kapitel 5: Entwicklung neuer Mobilität und von intermodalen Angeboten**
- **Kapitel 6: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs**
- **Kapitel 7: Digitalisierung des Verkehrs**

¹³ Anmerkung: Im Gesetz würde man statt des Begriffs Kapitel ggf. den Begriff Abschnitt verwenden, abhängig vom juristischen Sprachgebrauch.



Zu den jeweils anzusprechenden Themen werden in den Kapiteln 4.1 bis 4.7 folgende Vorschläge gemacht.

4.1 Gliederungsvorschlag für Kapitel 1

In Kapitel 1 sollen **allgemeine und verkehrsmittelübergreifende Ziele zur Gewährleistung der Mobilität der Thüringer Bevölkerung** festgelegt werden. Durch den folgenden Aufbau würden die Ziele, Begriffsklärungen und die Bedeutung des Klima- und Umweltschutzes sowie der Verkehrssicherheit besonders deutlich.

§ 1 Zweck des Gesetzes

Die Vorrangstellung des Umweltverbundes aus Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichem Verkehr soll zum Ausdruck kommen. Die Verkehrssicherheit hat Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs (Vision ZERO).

§ 2 Begriffsbestimmungen

§ 3 Klima- und Umweltschutz

Ausrichtung an Klimaschutzzielen, Festschreibung der Klimaneutralität bis 2040, Neubau von Straßen nur in Ausnahmefällen und Reduzierung des Flächenverbrauchs

§ 4 Verkehrssicherheit

Ziel: Keine Personenunfälle für alle Verkehrsträger, Vision Zero wird Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit beeinflussen.

§ 5 Barrierefreiheit

Der ÖPNV soll die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sichern und die Barrierefreiheit im Sinne des Thüringer Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG) vom 30. Juli 2019, gewährleisten, sowohl hinsichtlich der Fahrzeugausstattung und der fahrgastbezogenen Infrastruktur als auch bezogen auf die Fahrgastinformation, auf den Fahrkartenvertrieb und die Orientierungshilfen sowie den Betrieb und der Wartung der entsprechenden Infrastruktur.¹⁴

¹⁴ <https://landesrecht.thueringen.de/bsth/document/jlr-InklGIGTHpIVZ>



§ 6 Sicherheit und Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen

Bei Umgestaltung von Verkehrsinfrastruktur wie Bahnhöfe, Bushaltestellen und Plätze werden zusätzlich zu funktionalen auch soziale, stadtkulturelle und klimawirksame Aspekte betrachtet.

§ 7 Mobilitätsbildung

Die Förderung der Mobilitätsbildung soll festgeschrieben werden. Dabei geht es nicht nur um schulische Angebote, sondern auch um Angebote der Erwachsenenbildung.

§ 8 Sicherung der bestehenden Straßeninfrastruktur und Ermittlung der notwendigen Ressourcen zu deren Erhalt

In weiteren **Paragraphen** dieses Kapitels sollen Themen angesprochen werden, wie eine **integrierte Verkehrsentwicklungsplanung** erfolgt und durch welche **Regel- und Planwerke** die Planung umgesetzt werden soll. Außerdem soll der Vorrang von Planwerken unterschiedlicher Zielsetzungen geregelt werden bzw. wie Konflikte zwischen konkurrierenden Planungen gelöst werden können. Eine verkehrliche Bedarfsüberprüfung alle 5 Jahre wird verkehrsträgerbezogen eingeführt.

4.2 Gliederungsvorschlag für Kapitel 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Einleitend sollen die **Ziele für den ÖPNV** in Paragraphen benannt werden. Hierzu gehört die Einführung einer Mobilitätsgarantie, also der Anspruch auf öffentliche Mobilität überall in Thüringen.¹⁵

Zudem soll das Thema Verkehrssicherheit für den ÖPNV über die übergreifende Zielsetzung des § 4 (vgl. Kap. 4.1) hinaus, weiter konkretisiert werden. Die **Aufgabenträger** für den ÖPNV sowie deren Zuständigkeiten müssen benannt werden. Dies gilt auch für die relevanten Planwerke zur Umsetzung der Maßnahmen (Nahverkehrsplan für den Schienenverkehr Thüringen 2023 bis 2027, Masterplan Schieneninfrastruktur 2030, ITF-Rahmennetzplan Thüringen 2030).¹⁶ Im Gesetz soll festgeschrieben werden, dass in diesen Planwerken messbare verkehrspolitische

¹⁵ Vgl. [Mein Thüringen-Takt. Der Integrale Taktfahrplan für Thüringen. \(leg-thueringen.de\)](https://leg.thueringen.de)

¹⁶ Vgl. https://parldok.thueringer-landtag.de/ParlDok/dokument/90567/thueringens_nahverkehr_zur_echten_alternative_machen_jetzt_bus_bahn_pakt_schliessen_und_oepnv_offensive_vorbereiten.pdf



Ziele und wirksame Instrumente definiert werden, damit diese erreicht werden können. Wie die Finanzierung des ÖPNV erfolgt, soll ebenfalls im Gesetz geregelt werden.

Eine mögliche Gliederung für diesen Abschnitt des Gesetzes sieht wie folgt aus (Anmerkung: Die Nummerierung der nachfolgenden Paragraphen muss noch angepasst werden, wenn feststeht welche weiteren Paragraphen in Kapitel 1 aufgenommen werden):

§ 9 Ziele der ÖPNV-Entwicklung

Die Entwicklung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs inklusive des Regionalverkehrs ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das Land Thüringen soll eine an der Erfüllung der Ziele der §§ 3 bis 8 des Thüringer Mobilitätsgesetzes, der auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogenen Ziele sowie den spezifischen Zielen zur Entwicklung des ÖPNV ausgerichtete Bedienung mit ÖPNV sicherstellen. Die Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV bewirken insgesamt, dass der ÖPNV-Anteil am Gesamt-Modal-Split deutlich ansteigt und sich das Fahrgastaufkommen bis 2035 verdoppelt.

§ 10 Aufgabenträger des ÖPNV

Das Land ist Aufgabenträger für den regionalen Verkehr auf Schiene und Straße, die Landkreise sind die lokalen Aufgabenträger inkl. der kreisfreien Städte und verantwortlich für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr.¹⁷

§ 10a Umsetzung der Ziele der ÖPNV-Entwicklung

Der Nahverkehrsplan für den Schienenverkehr Thüringen, der Masterplan Schieneninfrastruktur und der Rahmennetzplan für den integralen Taktfahrplan für Thüringen sind umzusetzen. Die Planungsträger schaffen hierfür die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen. Zur Vereinheitlichung des ÖPNV-Zugangs ist ein landesweiter Tarif unter Berücksichtigung von sozial benachteiligten Gruppen zu entwickeln und zwischen den Aufgabenträgern abzustimmen. Es sollen räumlich differenzierte Mindeststandards orientiert an der Mobilitätsgarantie entwickelt werden.

¹⁷ Vgl. ÖPNV-Gesetz Thüringen i. d. F. 19.09.2023 gültig ab 1.10.2023.

<https://landesrecht.thueringen.de/bsth/document/jlr-%C3%96PNVGTH2005V7P3/part/S>



§ 10b Nahverkehrsplan

(1) Der Nahverkehrsplan stellt auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung und der Klimaschutzziele die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV dar. Er beinhaltet insbesondere eine Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur, Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf, Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV sowie Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung.

(2) Als Anlage zum Nahverkehrsplan ist ein Investitions- und Finanzierungsplan aufzustellen. Darin sind die zu erwartenden Einnahmen und Kosten des ÖPNV, Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, erforderliche Investitionen sowie die Notwendigkeit und der erforderliche Umfang von öffentlichen Zuschüssen darzustellen.

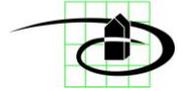
(3) Die Investitions- und Finanzplanung ist jährlich fortzuschreiben. Die Investitionsplanung ist dem für Verkehr zuständigen Ausschuss für das Folgejahr vorzulegen. Für die mittelfristige Planung sind 5-Jahrespläne vorzulegen. Darüber hinaus gehende Planungen sind in einem Langfristprogramm festzulegen.

§ 11 Umsetzung der Barrierefreiheit

Zur Überwindung von Barrieren beziehungsweise Nutzungseinschränkungen, die der Zielerreichung entsprechend § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes entgegenstehen, werden individuelle Beförderungsangebote zur Überwindung von Barrieren entwickelt. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen und Neubau von Verkehrsinfrastruktur ist die Barrierefreiheit gemäß dem anerkannten Stand der Technik zu gewährleisten; bei Umrüstungen von Fahrzeugen sowie beim Ersatz und Umbau der Verkehrsinfrastruktur oder sonstiger Einrichtungen soll eine entsprechende Gestaltung erfolgen.

§ 12 Finanzierung des ÖPNV

(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern und Unternehmen zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote Finanzhilfen nach den Absätzen 2 bis 4.



(2) Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr sollen vom Land zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung erhalten. Die Förderung erfolgt nach Maßgabe einer Förderrichtlinie, die die Klimaschutzziele berücksichtigt, und die das für Verkehr zuständige Ministerium erlässt.

(3) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr sowie Unternehmen erhalten vom Land Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen. Die Zuwendungen gewährt das Land

1. zur Finanzierung von Vorhaben des ÖPNV, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der jeweils geltenden Fassung gefördert werden oder
2. zur Finanzierung von ÖPNV-Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge außerhalb der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, soweit diese nachweislich einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV leisten.

Die Mittel werden nach Maßgabe eines noch zu verabschiedenden Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) gewährt.

(4) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr sowie Unternehmen erhalten vom Land Zuwendungen zur Bildung eines Verkehrsverbundes. Die Zuwendungen gewährt das Land zur Förderung der kooperativen Zusammenarbeit der Unternehmen und Aufgabenträger mit dem Ziel landesweit oder nach Regionen unterteilt einen einheitlichen Fahrplan, Tarif und Fahrschein anzubieten. Die Förderung erfolgt nach Maßgabe einer Förderrichtlinie, die das für Verkehr zuständige Ministerium erlässt.

4.3 Gliederungsvorschlag für Kapitel 3: Entwicklung des Radverkehrs

Auch für dieses Verkehrssegment sind die Ziele festzulegen. In diesem Abschnitt soll geregelt werden, wie die Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den



Radverkehr in Thüringen differenziert nach städtischen und ländlichen Regionen erfolgt und objektiv messbar gemacht werden kann.

Das Gesetz soll die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs sicherstellen. Damit dies gelingen kann, muss der Radverkehr sicherer werden (Beseitigung von tatsächlichen Gefahrenstellen und Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens).

Geregelt werden soll im Gesetz die Struktur eines landesweiten Radverkehrsnetzes, eines Vorrangnetzes, die Schaffung von Radschnellverbindungen sowie Fahrradabstellanlagen. Dabei ist der Stand der Technik der FGSV zu berücksichtigen. Mindeststandards für das Netz sind zu entwickeln. Auf relevante Planwerke, wie das Radverkehrskonzept 2.0 von 2018¹⁸ muss Bezug genommen werden. Es soll geprüft werden, ob es sinnvoll ist festzulegen, in welchen zeitlichen Abständen das Radverkehrskonzept fortzuschreiben und weiterzuentwickeln ist.

Auch zu diesem Verkehrsegment muss dargelegt werden, wie die Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erfolgt.

Der Gliederungsvorschlag sieht wie folgt aus:¹⁹

§ 13 Ziel für den Radverkehr in Thüringen

Das Land strebt an, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split von bisher 7 % auf 15 % bis 2030 anzuheben, bis 2040 soll der Anteil 20 % erreichen.

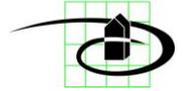
Für das Monitoring der Verkehrsentwicklung und die Überprüfung der Klimaschutzziele im Verkehr ist vom Verkehrsministerium ein der SRV (System repräsentativer Verkehrserhebungen) vergleichbares Erhebungskonzept zu entwickeln.

§ 13a Vorrangnetz

Für den Radverkehr ist ein landesweites Vorrangnetz zu entwickeln. Dieses soll Radschnellwege umfassen sowie Hauptrouten für den regionalen Verkehr.

¹⁸ Vgl. https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/Radwege/tr_radverkehrskonzept_thuer_ansicht_04122018.pdf

¹⁹ Anmerkung: Die Nummerierung der nachfolgenden Paragraphen muss noch angepasst werden, wenn feststeht, wie viele Paragraphen es in den Kapiteln davor gibt



Unter dieser Ebene soll ein Alltagsradroutennetz entwickelt werden. Die Finanzierung des Radverkehrs soll über das LGVFG sichergestellt werden.

§ 13b Verkehrssicherheit im Radverkehr

(1) Über das Sicherheitsempfinden von Radfahrer*innen an Knotenpunkten und Außerortsstrecken sind mindestens alle fünf Jahre, erstmals innerhalb von einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, Erhebungen durch das Verkehrsministerium landesweit in Abstimmung mit den Kommunen durchzuführen.

(2) Bei der Umgestaltung von Knotenpunkten und Straßenabschnitten sollen Radverkehrsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach dem Stand der Technik eingerichtet oder angepasst werden; Maßnahmen nach den aufzustellenden Radverkehrsplänen sollen umgesetzt werden. Bei der Einrichtung der Radverkehrsanlagen sollen Knotenpunkte so gestaltet werden, dass optimale Sichtbeziehungen bestehen.

(3) Für die Landesbeschäftigten sollen Dienstfahrräder bereitgestellt werden, damit diese ihr Tagesgeschäft mit dem Rad versehen können.

(4) Die Themen Radverkehrsförderung und Gleichstellung von Radfahrer*innen sind Teil von Fortbildungsprogrammen des Landes, die ausdrücklich auch für Beschäftigte mit Vorgesetzten- und Leitungsfunktionen im allgemeinen Polizei- und Ordnungsdienst sowie in der sonstigen Landesverwaltung vorzusehen sind.

(5) Das Land Thüringen wird durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen den Radverkehr fördern. Die Schwerpunkte werden in Abstimmung mit dem Landesfahrradbeirat festgelegt. Die Wirksamkeit dieser Informationsarbeit ist regelmäßig zu evaluieren und das Ergebnis zu veröffentlichen.

§ 13c Radverkehrsplan

Der Radverkehrsplan dient insbesondere zur Sicherung und Verbesserung der für den Radverkehr notwendigen Infrastruktur. Der Radverkehrsplan enthält konkrete Ausbauziele insbesondere zur Errichtung und Erweiterung des Radverkehrsnetzes unter Angabe von quantitativen Jahresausbauzielen und



Schritten zur Verwirklichung der Ziele (Ausbaupfade) sowie zu den Qualitäten der geplanten Radverkehrsanlagen. Im Rahmen des Baustellenmanagements ist frühzeitig auf die Einrichtung von Baustellen und auf Umleitungen hinzuweisen. Im Radverkehrsplan sind auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des Radverkehrs und der dazu notwendigen Radverkehrsinfrastruktur festzulegen. Dazu gehören Mindestanforderungen an Sicherheit, Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur und insbesondere der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes.

4.4 Gliederungsvorschlag für Kapitel 4: Entwicklung des Fußverkehrs

Die Ziele für den Fußverkehr sollen unter besonderer Berücksichtigung ihrer Funktion als geschützte Räume für „schwache“ Verkehrsteilnehmer*innen (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen) benannt werden.

Die Funktion von Fußverkehrsnetzen ist im Gesetz anzusprechen und der Vorrang des Fußverkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr festzulegen. Die Selbständigkeit von (Schul-)Kindern im Straßenverkehr ist zu fördern.

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr sollen in einem eigenen Paragraphen benannt werden.

Ein Fußverkehrsplan soll gesetzlich festgeschrieben werden, um für die Umsetzung des Gesetzes ein Planwerk vorzusehen.

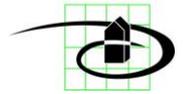
Abschließend soll die Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs festgelegt werden.

Als Gliederungsvorschlag für den Abschnitt zum Fußverkehr empfehlen wir:²⁰

§ 14 Fußverkehr

(1) Das Land Thüringen hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 8 des Thüringer Mobilitätsgesetzes sowie den speziellen Zielen zur Entwicklung des Fußverkehrs der nachfolgenden Absätze 2 bis 8 ausgerichtete Förderung des Fußverkehrs sicherzustellen.

²⁰ Anmerkung: Die Nummerierung der nachfolgenden Paragraphen muss noch angepasst werden, wenn feststeht, wie viele Paragraphen es in den Kapiteln davor gibt



(2) Fußwege erfüllen eine wichtige Funktion als geschützte Räume insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen. Diese Funktion zu wahren und zu stärken ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Auswirkungen auf Fußwege.

(3) Die attraktive Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der Fußverkehrsnetze soll Menschen in die Lage versetzen und motivieren, sowohl kurze als auch längere Strecken zu Fuß zu bewältigen. Es sollen Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum errichtet werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Aufstellung von Fußwegenetzplänen ist verbindlich bis 2030 umzusetzen, die Finanzierung derselben erfolgt durch das Land im Rahmen der zu schaffenden Nahmobilitätsrichtlinie Thüringen.²¹

(4) Jeder Mensch soll in ganz Thüringen auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll in den Kommunen das Queren der Fahrbahn grundsätzlich an allen Kreuzungen möglich sein. Die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) in den Mittel- und Großstädten soll systematisch gefördert und bei allen Planungen berücksichtigt werden.

(5) Dem Fußverkehr wird als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Dieser Vorrang ist insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtzeichenanlagen umzusetzen.

(6) Auf Grund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen vorrangig entsprechend den Zielen dieses Gesetzes verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen sowie zur erstmaligen Herstellung von Fußwegeverbindungen zu ÖPNV-Haltestellen.

(7) Durch geeignete Maßnahmen soll die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr gefördert werden.

²¹ Anmerkung: Diese orientiert sich an der Nahmobilitätsrichtlinie Hessen.



4.5 Gliederungsvorschlag für Kapitel 5: Entwicklung neuer Mobilität und von intermodalen Angeboten

In diesem Kapitel soll die Förderung der geteilten Mobilität (Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenrad-Sharing usw.) und der Intermodalität thematisiert werden. Intermodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf den Weg zwischen zwei oder mehr Aktivitäten.

Durch attraktive Verknüpfungen von Verkehrsmitteln ist die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel zu fördern. Gleichzeitig soll eine Festlegung der Förderung von Carsharing-Angeboten für das Umland von Städten im Übergang zum ländlichen Raum erfolgen.

In diesem Kapitel sollen auch innovative Parkraumkonzepte (u.a. Quartiersparken), die die Intermodalität unterstützen, festgeschrieben werden.

Es soll geprüft werden, ob dafür spezielle Förderungen bzw. Maßnahmen zur Finanzierung festgelegt werden können.²²

§ 15 Entwicklung neuer Mobilität und von intermodalen Angeboten

Die Förderung der geteilten Mobilität (Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenrad-Sharing usw.) und der Intermodalität orientiert sich an den Landesklimaschutzziele.

Attraktive Verknüpfungen der Verkehrsmittel an den Mobilitätsknotenpunkten sollen die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel so fördern, dass die Modal-Split-Ziele für den Umweltverbund erreicht werden. Für die PKW-Mobilität von autolosen Haushalten sollen Carsharing-Angebote für das Umland von Städten im Übergang zum ländlichen Raum aufgebaut werden, damit ein vollwertiges Mobilitätsangebot auch für diejenigen geschaffen wird, die in der Regel ohne Auto mobil sind. Damit wird die Mobilitätsgarantie des Landes Thüringen flächendeckend eingelöst.

²² Anmerkung: Die Nummerierung der nachfolgenden Paragraphen muss noch angepasst werden, wenn feststeht, wie viele Paragraphen es in den Kapiteln davor gibt



4.6 Gliederungsvorschlag für Kapitel 6: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

In diesem Kapitel soll die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs unter Berücksichtigung der Klimaziele thematisiert werden.

Von zentraler Bedeutung sind die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und die stadtverträgliche Abwicklung dieses Verkehrsegmentes. Die genaue Ausgestaltung der Ziele ist bei den zu erarbeitenden Planwerken zu berücksichtigen. Um die Logistik nachhaltig zu gestalten, sollen Logistik-Hubs (Midi- und Minihubs), die als Verteilerzentren dienen können berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Verlagerung von Verkehren auf emissionsarme Fahrzeuge zur Entlastung von Innenstädten zu prüfen bzw. vorzusehen.²³

Außerdem soll bei der Ausweisung von neuen Industrie- und Gewerbeflächen bzw. der Ansiedlung von großflächigen Industrie- und Gewerbebetrieben festgeschrieben werden, dass verpflichtend geprüft wird, ob eine Schienenanbindung möglich ist.

Der Gliederungsvorschlag sieht wie folgt aus:²⁴

§ 16 Wirtschaftsverkehr

§16a Güterverkehr

Für den Güterverkehr ist der Vorrang der Schiene zur Verlagerung der Gütertransporte auf den Schienenverkehr in allen Planungen zu berücksichtigen. Im Güterverkehr ist der Einsatz von Lotsen vorzusehen, damit attraktive und wirtschaftliche Angebote für den Schienengüterverkehr sowie für den kombinierten Verkehr entstehen.

§16b Lenkung des LKW-Verkehrs

Zur Lenkung des LKW-Verkehrs ist ein regional ausgerichtetes Logistik- und Mobilitätsmanagement aufzubauen und zu etablieren.

²³ Vgl. [Aachen: Zustellung von Paketen umweltfreundlicher \(aachen50plus.de\)](https://www.aachen50plus.de)

²⁴ Anmerkung: Die Nummerierung der nachfolgenden Paragraphen muss noch angepasst werden, wenn feststeht, wie viele Paragraphen es in den Kapiteln davor gibt



4.7 Gliederungsvorschlag für Kapitel 7: Digitalisierung des Verkehrs

Durch die Digitalisierung des Verkehrs kann die Erreichbarkeit von Zielen mit dem Umweltverbund erheblich verbessert werden. Zudem kann die Transparenz über Fahrpläne und die aktuelle Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln durch Echtzeitdaten weiter verbessert werden.

Die Digitalisierung kann ebenfalls einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Im Gesetz soll festgelegt werden, wie die Finanzierung von Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs erfolgen kann.²⁵

§ 17 Digitalisierung

Die Digitalisierung soll alle Verkehrsbereiche vom Fuß- und Radverkehr, über den ÖPNV bis zum Kfz-Verkehr umfassen.

Der Zustand des Verkehrsnetzes soll digitalisiert werden und im Rahmen der alltäglichen Nutzung abrufbar sein, sodass die Verkehrsteilnehmer*innen diese Informationen nutzen können. Open data-Lösungen sollen bevorzugt genutzt werden.

²⁵ Anmerkung: Die Nummerierung der nachfolgenden Paragraphen muss noch angepasst werden, wenn feststeht, wie viele Paragraphen es in den Kapiteln davor gibt