Graue Felder bitte nicht ausfüllen (gelten nur für interne Zwecke)

Eingegangen ID-UN SV 29. Juni 2021

Wartburgstadt Eisenach

GZ:

Verwendungsnachweis
für Zuwendungen auf Ausgabenbasis

FKZ: 0 1 U V 2 0 4 1

UF Boomgaarden, Sabine

Laufzeit: 01.01.2020 bis 31.03.2021

Wartburgstadt Eisenach
Postfach 10 14 62, 99804 Eisenach

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), DLR-Projektträger
Umwelt und Nachhaltigkeit
Heinrich-Konen-Straße 1
53227 Bonn

Finanzdaten vom:	28.04.2021
Bundesanteil:	100,00 %
ESF-Anteil:	0,00 %
Bewilligte Zuwendung:	96.933,52 EUR
Gezahlte Bundesmittel:	45.670,19 EUR

Alle Beträge in Euro (€)

1	2	3	4
Position Gesamtfinanzierungsplan	**Entstandene Ausgaben** insgesamt bis einschl. 2021	**Anerkannte Ausgaben** insgesamt bis einschl. 2021	**Gesamtfinanzierungsplan**
0812	50.615,26		73.100,52
0817			0,00
0820			0,00
0822			0,00
0831			0,00
0834			0,00
0835	13.920,00		15.833,00
0843	127,60		7.000,00
0846	227,20		1.000,00
0850			0,00
Summe:	64.890,06		96.933,52

		Nachgewiesen	Anerkannt
14 Entstandene Ausgaben insgesamt **(Summe von Spalte 2)**		64.890,06	
15 Anteil Eigenmittel lt. Finanzierungsplan		0,00	
16 Mittel Dritter und Einnahmen lt. Finanzierungsplan ohne Zeile 17		0,00	
17 **Weitere** Mittel Dritter und Einnahmen ohne Zeile 16 (gem. NB)	17a) Gesamt 0,00	17b) Bundesanteil [1] 0,00	
18 Verbleibender Anteil des Bundes (14 ./. 15 ./. 16 ./. 17b)		64.890,06	
19 Zahlung auf Anteil des Bundes		45.670,19	
20 Kassenbestand am 31.03.2021 (19 ./. 18)		- 19.219,87	

- Nachweispflichtige Gegenstände: **2)**
  - ☑ wurden nicht angeschafft oder hergestellt.
  - ☐ sind mit allen erforderlichen Angaben in der beigefügten Liste vollständig erfasst.
- Bescheinigung der eigenen Prüfungseinrichtung - gem. NB - bitte auf der Rückseite. Siehe Bescheinigung vom 28.05.21
- Nur bei öffentlich-rechtlichen Zuwendungsempfängern: Die rechnerische Richtigkeit wird bestätigt.
- Die Bestimmungen des Zuwendungsbescheides sind beachtet worden. Die Ausgaben waren notwendig. Es ist wirtschaftlich und sparsam verfahren worden. Die vorstehenden Eintragungen sind richtig und vollständig und stimmen mit den Büchern und Belegen überein.

Eisenach, den 11.05.2021

Rechtsverb. Unterschrift des Zuwendungsempfängers und der mittelverwaltenden Stelle

Sachlich richtig | rechnerisch richtig (mit .....EUR) **3)**

Bonn, den 03.05.22

Florian Strunk — Digital signiert von Florian Strunk, DN: C=DE, S=Nordrhein-Westfalen, L=Köln, O=Deutsches Zentrum fuer Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), SN=Strunk, G=Florian, CN=Florian Strunk, Grund: Ich habe dieses Dokument geprüft, Ort: Bonn, Datum: 2022.05.04 08:48:13 +02'00', Foxit Reader Version: 10.1.1

Annette Altmeppen — Digital signiert von Annette Altmeppen, DN: C=DE, S=Nordrhein-Westfalen, L=Köln, O=Deutsches Zentrum fuer Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), SN=Altmeppen, G=Annette, CN=Annette Altmeppen, Grund: Ich bin der Verfasser dieses Dokuments, Ort: hier den Ort der Signierung ein, Datum: 2022.05.04 07:57:45+02'00', Foxit PhantomPDF Version: 10.1.1

Unterschrift(en) des fachl. und adm. Bearbeiters

Diese Daten wurden vollständig und richtig erfasst

von: ..... am: .....

Geprüft: .....

1) **Bei Anteil- oder Vollfinanzierung: Feld 17a multipliziert mit Förderquote. Bei Fehlbedarfsfinanzierung: Summe Feld 17a. Bei Festbetragsfinanzierung: Bundesanteil entfällt.**
2) **Zutreffendes bitte ankreuzen.**
3) **Ergänzung in Klammern gilt nur für die rechnerische Feststellung eines geänderten Betrages in Zeile 20.**

Stadtverwaltung Eisenach

28.05.2021

Rechnungsprüfungsamt
Az.: 14 30 08

Bescheinigung des Rechnungsprüfungsamtes

zum Verwendungsnachweis

über die Gewährung einer Zuwendung aus dem Bundeshaushalt, Einzelplan 30, Kapitel 04, Titel 68543, Haushaltsjahr 2019, für das Vorhaben: Die Ordnung des Verkehrs jenseits des Personenbeförderungsgesetzes – Erarbeitung einer Praktischen Vision für innovative und nachhaltige Mobilität in der Stadt - Land – Region Eisenach Wartburgkreis

1. Allgemeine Angaben:

Bewilligungsbehörde:	Bundesministerium für Bildung und Forschung Projektträger Deutsches Zentrum für Luft - und Raumfahrttechnik, Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit
Bewilligung vom 12.12.2019, einschließlich 1.ÄB v.17.09.2020 und 2. ÄB v.21.12.2020	
Zuwendungsempfänger:	Stadt Eisenach
Bezeichnung des Vorhabens:	Die Ordnung des Verkehrs jenseits des Personenbeförderungsgesetzes – Erarbeitung einer Praktischen Vision für innovative und nachhaltige Mobilität in der Stadt - Land – Region Eisenach Wartburgkreis
Beantragte Zuwendung:	96.933,52 Euro
Bewilligte Zuwendung:	96.933,52 Euro
Bewilligungszeitraum:	mit 2. ÄB und Gesamtfinanzierungsplan 01.01.2020 – 31.03.2021
Ausgezahlte Zuwendung:	45.670,19 Euro
VN vorzulegen bis:	31.09.2021

Zur Prüfung wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

- Bewilligung v.12.12.2019 1. ÄB v.17.09.2020 und 2. ÄB v. 21.12.2020
- Verwendungsnachweis mit zahlenmäßiger Aufstellung für die bezuschussten Personalausgaben, Ausgaben für Vergabe von Aufträgen, sonstige Verwaltungsausgaben und Dienstreisen,
- Kopien der Rechnungen.

2. Ergebnis der Prüfung

Die Prüfung erstreckte sich auf Folgendes:
- Prüfung der zahlenmäßigen Aufstellung im Verwendungsnachweis bezüglich der rechnerischen Richtigkeit,
- Einhaltung der 6 - Wochenfrist bei der Verwendung der Fördermittel.

Eine fachliche Prüfung hinsichtlich der Höhe der Gehaltszahlung, sowie eine Vergabeprüfung erfolgten nicht.

Die Angaben in der zahlenmäßigen Aufstellung des Verwendungsnachweises stimmen mit den Buchungen der Stadt überein.

Die Zuwendung insgesamt wurde im Bewilligungszeitraum 01.01.2020 – 31.03.2021 kassenwirksam eingesetzt.
Die Buchung am 06.05.2021 der lfd. Nr. 11 Ausgabenart 0835 Vergabe von Aufträgen, betrifft die Schlussrechnung zum F&E Vertrag in Höhe von 2.920,00 €, welche im Bewilligungszeitraum verursacht wurde.

Insgesamt wurden zum Projekt Mittel in Höhe von 64.890,06 € entsprechend den Ausgabengruppen des Finanzierungsplans vom 21.12.2020 verausgabt.
Es erfolgten 2 Mittelabrufe. Der 1. Mitteleingang ist am 18.11.2020 in Höhe von 17.727,20 € und der 2. Mitteleingang am 03.05.2021 in Höhe von 27.942,99 € zu verzeichnen.
Der Restbetrag wird mit Vorlage und nach Prüfung des Verwendungsnachweises durch den Fördermittelgeber ausgezahlt.

Die fristgerechte Verwendung der Mittel innerhalb 6 Wochen, lt. Punkt 2 der Bewilligung vom 12.12.2019 kann bestätigt werden.

Im Auftrag

Wartburgstadt Eisenach
Stadtverwaltung
- Rechnungsprüfungsamt -

Susanne Klopfleisch
Amtsleiterin

in profi erfasst
29.06.2021
schm_r5

Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA
Forschung für Nachhaltige Entwicklung
BMBF

„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“

Schlussbericht für das Programm „MobilitätsWerkStadt 2025“, Förderphase I

Laufzeit: 01.07.2020 – 31.03.2021

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage 1
1.1 Aufgabenstellung 2
1.2 Voraussetzungen 2
1.3 Planung und Ablauf des Vorhabens 3
1.4 State of the Art 4
1.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen 5
2. Verwendung der Zuwendung 6
3. Gegenüberstellung von Zielen und Ergebnissen 8
4. Zahlenmäßiger Nachweis 9
5. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit 9
6. Voraussichtlicher Nutzen 10
7. Vorhabenfortschritt bei anderen Stellen 10
8. Veröffentlichung 10
Literaturverzeichnis 11
Anlage I: Erfolgskontrollbericht I
Anlage II: Berichtsblatt III

EinreicherIn:

Stadt Eisenach

Jens Hartlep, Abteilung Wirtschaftsförderung und Nachhaltigkeit

Markt 2, 99817 Eisenach

03691 670-170 / jens.hartlep@eisenach.de

1. Ausgangslage

Das Verkehrsverhalten in Deutschland weist hohe Disparitäten zwischen urbanen und ruralen Regionen auf, wie nicht zuletzt die Verkehrserhebungen ‚Mobilität in Deutschland' (MiD) und ‚Mobilität in Städten' (SrV) verdeutlichen. Die Großstädte und vor allem Metropolen stellen die Wachstumsmotoren für die Verkehrsmittelwahl im Umweltverbund und die Treiber der Verkehrswende dar. Angesichts von 81 Großstädten und 621 Mittelstädten in Deutschland[1] besitzen letztgenannte eine Art Bindegliedfunktion in der Verkehrswende zwischen ländlichen Räumen und urbanen Zentren. Genau an dieser Position befindet sich Eisenach mit seinen 42.000 Einwohnern.

Die Stadt Eisenach als traditionsreicher Automobilstandort und teilfunktionales Oberzentrum mit hoher Umlandbedeutung weist in ihrer Mobilitätskultur eine hohe Affinität zum motorisierten Individualverkehr auf. Beispielsweise wird knapp die Hälfte aller Wege allein im Binnenverkehr damit zurückgelegt.[2] 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.[3] 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.[4] Im deutschlandweiten Vergleich liegt diese Zahl laut KBA bei 575.

Zur Reduzierung der Auswirkungen des MIV sowie der Autoabhängigkeit bestehen bereits seit 2018 Überlegungen zur Etablierung eines Ridesharing-Angebotes. In drei Vorgängerprojekten („Erneuerbares Mobilitätsgesetz") wurde die Idee dieses Angebot unter verschiedenen Gesichtspunkten konkretisiert. Als Modellregion für Elektromobilität des Freistaates Thüringen wurde 2019 das „Maßnahmen- und Umsetzungskonzept e-mobile Wartburgregion" erarbeitet.

[1] Stand 31.12.2019 – Destatis

[2] SrV-Erhebung 2018 für Eisenach

[3] Pendlerheft 2019 Sachsen-Anhalt und Thüringen – Bundesagentur für Arbeit

[4] Zulassungszahlen nach KBA zum 1.1.2020, Einwohnerdaten nach TLS zum 31.12.2019

Anlage I: Erfolgskontrollbericht

Die Mobilitätsforschung im Sinne der Forschungsagenda , Nachhaltige urbane Mobilität' des BMBF mit praktischen Maßnahmen zu verbinden, ist Ziel des Vorhabens OVPEVMEW. Im Sinne des sozial-ökologischen Forschungsansatzes wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, dass technische Innovationen ebenso wie die optimale Ressourcennutzung bei Beibehaltung individueller Mobilität berücksichtigt. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der beabsichtigten Angebote ist aufgrund ihrer Niederschwelligkeit nicht ernsthaft gefährdet. Die regionalen Mobilitätskulturen und –erfordernisse, auch in Hinblick auf die Mobilitätssicherung und Daseinsvorsorge, wurden einbezogen. Langfristig ist damit zu rechnen, dass der Ausstoß von Schadstoffen, die Lärmbelastung und der Flächenverbrauch bei einer Umsetzung des beabsichtigten Vorhabens verringert werden.

Das Vorhaben zielt auf eine perspektivische Reduzierung des Kfz-Verkehrs ab. Das Ridesharing-Angebot wird als ein Baustein dafür angesehen. Gemeinsam mit einer MaaS–Plattform sowie der mit dem Mobilitätsmanagement einhergehenden notwendigen Bekanntmachung der Angebote und Kommunikation mit unterschiedlichsten Akteuren, werden weitere Bausteine für eine Verkehrswende gelegt. Teilweise unabhängig von der Angebotsqualität kann das bestehende Angebot optimaler ausgeschöpft werden. Die Rahmenbedingungen zur Etablierung des Ridesharing sowie zum Aufbau einer Mobilitätsplattform sind im Schlussbericht unter ‚Planung und Ablauf des Vorhabens' beschrieben.

Entscheidend für die Nutzung jenseits des eigenen Kfz sind komfortable und vor allem verlässliche Angebote. Diese Verlässlichkeit kann ohne eine Mobilitätsgarantie im Ridesharing, also mit einer ÖPNV-Integration, wenn keine privaten Fahrten angeboten werden, nicht erreicht werden. Daher sollte das Ridesharing als zusätzliches Angebot zum ÖPNV angesehen werden und die jeweiligen Verbindungen in einer gebündelten Mobilitätsplattform ersichtlich sein. Der dauerhafte Betrieb einer Plattform muss allerdings sichergestellt werden können. Ohne eine entsprechende Organisation oder Stelle, die ein derartiges Angebot der breiten Öffentlichkeit zugänglich macht, wird die Nutzung hinter den Erwartungen zurückliegen.

Bereits im Abschnitt ‚Voraussichtlicher Nutzen' des Schlussberichts wird auf die Ergebnisverwertung nach Projektende eingegangen. Aufgrund der finanziellen und personellen Situation der Verwaltungen ist eine Fortführung des Vorhabens ohne weitere Förderung nicht zeitlich einzuordnen. Das Ridesharing-Angebot wird durch die Förderung des TMUEN fortgeführt, die Mobilitätsplattform hingegen kann Eingang in den neuaufzustellenden Nahverkehrsplan im Jahr 2021 finden, eine Umsetzung ist allerdings nicht terminierbar. Je nach Förderkulisse kann auch von einer früheren Umsetzung ausgegangen werden.

Langfristig ist davon auszugehen, dass ein regionales Mobilitätsmanagement in der Wartburgregion etabliert wird. Dieses greift die ursprünglichen Überlegungen zu Experimentierräumen auf und trägt dazu bei, dass beispielsweise große Arbeitgeber von neuen Angeboten in Kenntnis gesetzt werden und eine Einbindung dieser stattfinden kann. Ein relativ überschaubares Netz an Stakeholdern garantiert kurze Absprachewege, was neue Mobilitätsangebote begünstigen kann, dennoch sollten die Vernetzungstreffen aufrechterhalten werden. Von einer breiten Akteursbeteiligung gehen Multiplikatoreneffekte für die jeweiligen Institutionen aus.

Aufgrund der Kürze des Projektzeitraums fanden alle Überlegungen Eingang in die Projektskizze für die zweite Förderphase. Lediglich die Arbeiten zur Ausgestaltung des Ridesharing-Angebotes haben zu keiner Lösung geführt, da dieses bereits durch die Forschungsgruppe ‚Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung' des WZB spezifiziert wurde.

Es konnten keine Vorstellungen für mögliche Nutzerinnen und Nutzer der beabsichtigten Angebote erfolgen, da diese erst in der zweiten Förderphase vollumfänglich zur Verfügung stehen würden und nun eine zeitnahe Umsetzung nicht abzusehen ist. Den regionalen Stakeholdern wurde das Vorhaben präsentiert.

Trotz verspäteten Start in die Projektphase konnte eine Projektskizze für die zweite Förderphase eingereicht werden. Entsprechend den unter den Abschnitten ‚Voraussetzungen' sowie ‚Planung und Ablauf des Vorhabens' beschriebenen Anpassungen der beabsichtigten Arbeitspakete konnte der vorgesehene Zeitplan eingehalten werden. Der Ausgabenplan wurde in allen Positionen zum Teil deutlich unterschritten.

1.1 Aufgabenstellung

Aufbauend auf den vorgenannten Konzeptionen beabsichtigte das Vorhaben OVPEVMEW 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 für das Folgevorhaben „ViMo: Die virtuelle Mobilitätszentrale – Die Digitalisierung des kollektiven Verkehrs in der Wartburgregion" 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 ursprünglich angedacht Experimentierräume zu definieren.

1.2 Voraussetzungen

Aufgrund der epidemiologischen Umstände wurde die Projekttätigkeit nicht im Januar, sondern erst im Juli 2020 begonnen. Einerseits verringerte dies die Zeitspanne bis zur Abgabe der Projektskizze, andererseits standen die Kontaktbeschränkungen und Hygieneanforderungen dem partizipativen Ansatz des Projektes diametral gegenüber. Geplant waren fünf Workshops mit unterschiedlichsten Akteuren, wobei jeweils zwei mit Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung und Verkehrsunternehmen sowie Politik, Gesellschaft und Wirtschaft stattfinden sollten. Ein fünfter Workshop sollte mit der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

Die benannten Vorgängerprojekte zeigten auf, dass die personellen und finanziellen Ressourcen in der Wartburgregion begrenzt sind. Eine 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 und wird voraussichtlich 2021 vom Stadtrat beschlossen werden, 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 in dem Projekt OVPEVMEW die konzeptionellen Überlegungen der Vorgängerprojekte fortgesetzt werden.[5]

[5] Carla: Das Auto als Bus. Ausbau von E-Fahrzeugen auf digitalen Plattformen im Wartburgkreis (EMG 3) S. 4

Mit Abschluss des dritten Vorgängerprojektes im März 2020 wird die Genehmigungspflicht für das beabsichtigte Ridesharing-Angebot obsolet. Die Aufwandsentschädigung für Fahrtanbietende soll unterhalb der Betriebskosten angesiedelt sein und umgeht dadurch die Genehmigung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG), wodurch auch zeitliche und räumliche Einschränkungen des Angebots entfallen.[6] 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

Zu Beginn des Projektzeitraums im Juli 2020 war es aufgrund oben genannter Umstände notwendig den ursprünglich angedachten Projektverlauf umzugestalten. Innerhalb von fünf Monaten war es erforderlich die zweite Förderphase vorzubereiten und eine Projektskizze, aufbauend auf den Vorgängerprojekten und den formulierten Projektzielen, auszuarbeiten. Für ein entsprechendes Mobilitätskonzept war eine Bestandsanalyse notwendig.

Die Zielstellungen aktueller mobilitätsrelevanter Konzepte aus Stadt und Region bildeten die Grundlage für die Leitbildentwicklung. Deren Ordnung zu einem Bild der Stadt-Land-Mobilität in einem öffentlichen Diskursprozess mit drei Workshops konnte aufgrund der beschriebenen Umstände nicht stattfinden. Stattdessen wurde der partizipative Prozess gebündelt, indem im Oktober 2020 ein Stakeholder-Workshop mit Vertreter*innen aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft durchgeführt wurde. Dieser griff unter anderem die Ausgestaltung des Ridesharing-Angebotes sowie einer Mobilitätszentrale auf.

Grundlage des Mobilitätskonzeptes bildeten Ergebnisse einer Literaturrecherche zu Angeboten von Mitfahrvermittlungen im gesamten Bundesgebiet. Deren Unterschiede stellt größtenteils die Integration in den ÖPNV dar, beispielsweise mit einer Mobilitätsgarantie wie im benachbarten Nordhessen. Entscheidend für das Angebot war, wie dieses angepasst werden muss, um einerseits einfach handhabbar zu sein und andererseits einen ausreichend großen Fahrerpool aufzubauen. Beabsichtigt wird dadurch eine verstärkte Nutzung des Angebotes. Allein aufgrund von Kannibalisierungseffekten müssen weitere Mobilitätsangebote allerdings mitgedacht werden, weswegen Gespräche mit regionalen Akteuren, wie dem Aufgabenträger oder dem Betreiber eines Carsharing-Angebotes, ebenfalls in die Bestandsanalyse einflossen.

[6] Carla: Das Auto als Bus. Ausbau von E-Fahrzeugen auf digitalen Plattformen im Wartburgkreis (EMG 3) S. 5

Im Ergebnis sprechen organisatorische und fiskalische Gründe dafür das Ridesharing ohne Mobilitätsgarantie auszugestalten. Um dennoch die Vernetzung von Mobilitätsangeboten voranzutreiben und die Etablierung des neuen Ridesharing-Angebotes sowie das im Nahverkehrsplan festgeschriebene Ziel zum Aufbau einer regionalen Mobilitätszentrale aufzugreifen, soll eine Mobility-as-a-Service–Plattform mit integrierter Buchung und Bezahlung etabliert werden.

1.4 State of the Art

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.[7]

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 sehen Nutzende im schweizerischen Baden als positiv und förderlich.[8] 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 Fahrtanbietenden 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.[9]

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.

---

[7] Sochor, Jana et al. 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. ICoMaaS 2017 Proceedings.

[8] Leuzinger, Eliane; Meyer Beatrice 2017: Projekt Baden FahrMit / PubliRide Baden

[9] Daskalakis, Maria et al. 2019: Projekt GetMobil

Wesentlicher ist die Beibehaltung der Bequemlichkeit im MIV in Bezug auf Abstimmungsaufwand und Länge der Umwege.[10] 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.[11]

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 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 Projekt–Workshop eingebunden. Weiterhin war mit dem Geschäftsführer der LINDIG Fördertechnik GmbH auch ein Vertreter der regionalen Wirtschaft anwesend, perspektivisch sollten vor allem die beiden großen Industriebetriebe Opel und Bosch stärker eingebunden werden.

Begleitet wurde das Projekt zudem von der Forschungsgruppe ‚Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung' des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB), deren Mitarbeiter die drei Vorgängerprojekte ausarbeiteten. Gefördert wurden diese vom Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN), Vertreter des zuständigen Referates ‚Nachhaltige Mobilität' waren an dem Projekt-Workshop beteiligt.

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

---

[10] Marx Gómez, Jorge et al. 2020: Projekt NEMo - Nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum

[11] Winkelkotte Thomas (Hg.) 2015: Projekt MObiL – Mitfahren in Märkisch Oderland

2. Verwendung der Zuwendung

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 als auch 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 Stelle 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 Entwurf des „Verkehrsentwicklungsplanes 2035" (VEP-Entwurf – 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 besprochen. 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 zielen darauf, das Angebot in der folgenden Förderphase auch auf andere Regionen auszuweiten. Vorgesehen ist eine Ausweitung auf die weiteren 21 Gebietskörperschaften Thüringens, dies bedingt sich durch die Förderung der Vorgängerprojekte durch das TMUEN. Hintergrund einer Erweiterung des Angebotes sind unter anderem die starken Pendlerströme, vor allem nach Eisenach.

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 Fahrenden- 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 den 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.

3. Gegenüberstellung von Zielen und Ergebnissen

Die „angestrebten[n] Ergebnisse des Projekts dienen dem einfachen Zugang zu smarter Mobilität, der Reduzierung des MIV und seiner Emissionen, der Reduzierung des Flächen- und Ressourcenverbrauchs. Gleichzeitig sollen technische Innovationen, die sich im Zuge der Digitalisierung der Mobilität entwickelt haben, maßgeblich das Projekt definieren."[12]

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 spontaneitätsgetrieben 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 stattfanden. Die erarbeiteten Leitbilder sollten geordnet und neue Rollen der (bestehenden und künftigen) mobilitätsrelevanten Akteure in der Wartburgregion abgestimmt werden.

Aufgrund der im Kapitel ‚Voraussetzungen' beschriebenen Umstände war es weder notwendig noch zielführend 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 Herausforderungen konnte fristgemäß zum 1. Dezember 2020 die Projektskizze „ViMo: Die virtuelle Mobilitätszentrale – Die Digitalisierung des kollektiven Verkehrs in der Wartburgregion" für die zweite Förderphase beim Projektträger eingereicht werden.

---

[12] Vorhabenbeschreibung OVPEVMEW S. 8

4. Zahlenmäßiger Nachweis

Die wesentlichsten Positionen über den Projektzeitraum von neun Monaten waren die Personalkosten (TVöD E13) sowie die Kosten für die Vergabe von Aufträgen. Während sich erstere auf 50.615,26 € belaufen, betragen die Kosten im Zusammenhang mit der Vergabe des Forschungsvertrages an ‚Verkehrspolitik und Raumplanung' 13.920 €. Dieser umfasste drei Arbeitspakete, die Durchführung eines Workshops, die Mitwirkung an der Projektskizze für die zweite Phase der MobilitätsWerkStadt 2025 sowie die wissenschaftliche Begleitung des Projekts.

5. 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. Beabsichtigt ist in dem Vorhaben OVPEVMEW 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 Kapazitäten, nicht zuletzt die finanziellen, aufgrund der Haushaltssicherung in Eisenach, für die Initiierung und Koordination von Projekten sind in der Region nur in begrenztem Maße verfügbar. Ohne die Förderung der Projektstelle mit BMBF-Mitteln wären derartige Überlegungen zur Ausweitung ökologischen Verkehrsverhaltens sowie als Beitrag zur Verkehrswende nicht geleistet worden.

6. Voraussichtlicher Nutzen

Die Überlegungen als regionaler Beitrag zur Verkehrswende können perspektivisch aufgegriffen, erweitert und umgesetzt werden. Die Etablierung eines Mobilitätsmanagements in der Region kann wesentlich dazu beitragen, erste Anknüpfungspunkte wurden in dem Projekt benannt. Anstatt eine Mobilitätszentrale aufzubauen, könnte die Etablierung einer MaaS–Plattform in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für 2022 bis 2027 berücksichtigt werden. Allgemein sensibilisierte das Projekt die regionalen Stakeholder für die Thematik Mobility-as-a-Service. Die Partizipation der Akteure im Mobilitätsbereich sowie der Öffentlichkeit kann zu einem späteren Zeitpunkt aufgegriffen werden und beispielsweise die Ausgestaltung spezifischer Angebote beinhalten 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.

7. Vorhabenfortschritt bei anderen Stellen

Während der Projektdurchführung wurde bekannt, dass ein Antrag zur Fortführung und Erweiterung des Ridesharing-Angebotes („Erneuerbares Mobilitätsgesetz 4: Pooling von Fahrten auf einer digitalen Plattform in Thüringen") und seiner zugehörigen technischen Anwendung (App) der Forschungsgruppe ‚Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung' des WZB an das TMUEN gestellt wurde.

8. Veröffentlichung

Aufgrund der ersten, sehr kurzen Förderphase, die konzeptionell gestaltet war, wurden keine wissenschaftlichen Veröffentlichungen herausgegeben. Diese sollen in der Umsetzungsphase publiziert werden.

Literaturverzeichnis

1) Destatis Statistisches Bundesamt (Hg.) 2020: Daten aus dem Gemeindeverzeichnis – Gemeinden in den Ländern nach Gemeindegrößenklassen, 31.12.2019. Verfügbar: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/08-gemeinden-einwohner-groessen.html> (Zugriff: 2021-03-25).
2) Stadtverwaltung Eisenach (Hg.) 2020: Ergebnispräsentation der Stadt Eisenach „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrserhebungen 2018 (SrV)". Verfügbar: <https://www.eisenach.de/fileadmin/user_upload/Kultur_und_Leben/Verkehr___Mobilitaet/2020-05-07_Ergebnisse_Mobilitaetsbefragung.pdf> (Zugriff: 2021-03-25).
3) Bundesagentur für Arbeit (Hg.) 2020: Pendlerheft 2019, Landkreise und kreisfreie Städte der Bundesländer Sachsen-Anhalt und Thüringen.
4) KBA Kraftfahrt-Bundesamt (Hg.) 2020: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, 1. Januar 2020. Verfügbar: <https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html> (Zugriff: 2021-03-25).
4) TLS Thüringer Landesamt für Statistik (Hg.) 2020: Bevölkerung der Gemeinden, erfüllenden Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften nach Geschlecht in Thüringen, 31.12.2019. Verfügbar: <https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?GGglied=2&GGTabelle=lk&tabelle=gg000102&startpage=99&csv=&richtung=&sortiere=&vorspalte=1&SZDT=&anzahlH=-5&fontgr=12&mkro=&AnzeigeAuswahl=&XLS=&auswahlNr=&felder=2&zeit=2019%7C%7Cs1&anzahlZellen=734> (Zugriff: 2021-03-25).
5/6) WZB Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung 2020: Schlussbericht zum 31.03.2020 Carla: Das Auto als Bus. Ausbau von E-Fahrzeugen auf digitalen Plattformen im Wartburgkreis (EMG 3).
7) 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> (Zugriff: 2021-03-22).
8) 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).

9) 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.
10) 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> (Zugriff: 2021-03-22).
11) 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).
12) Stadtverwaltung Eisenach 2019: Vorhabenbeschreibung „Die Ordnung des Verkehrs jenseits des Personenbeförderungsgesetzes – Erarbeitung einer praktischen Vision für die innovative und nachhaltige Mobilität in der Stadt-Land-Region Eisenach-Wartburgkreis" (OVPEVMEW).

- Landratsamt Wartburgkreis & Stadt Eisenach (Hg.) 2017: Nahverkehrsplan des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach, Zeitraum 2017 – 2022. Verfügbar: <https://www.wartburgmobil.info/fileadmin/user_upload/unternehmen/Nahverkehrsplan.pdf> (Zugriff: 2021-03-25).
- Landratsamt Wartburgkreis (Hg.) 2018: Endbericht zu Kooperationsraumkonzept/Daseinsvorsorge/Bevölkerungsprognose im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Wartburgregion".
- Landratsamt Wartburgkreis (Hg.) 2018: Maßnahmen- und Umsetzungskonzept eines Integrierten Kooperationsraumkonzepts im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Wartburgregion".
- Landratsamt Wartburgkreis (Hg.) 2018: Verkehrsplanerische Begleitung der Erarbeitung eines Kooperationsraumkonzepts im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Wartburgregion".
- Stadtverwaltung Eisenach (Hg.) 2019: Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 (ISEK 2030). Verfügbar: <https://www.eisenach.de/fileadmin/user_upload/Rathaus/Satzungen/ISEK/ISEK-20_20_01.pdf> (Zugriff: 2021-03-25).
- Stadtverwaltung Eisenach (Hg.) 2020: Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2035 (VEP 2035). Verfügbar: <https://www.eisenach.de/fileadmin/user_upload/Kultur_und_Leben/Verkehr___Mobilitaet/EA_VEP_2035_Bericht-Entwurf.pdf> (Zugriff: 2021-03-25).
- Welterberegion Wartburg Hainich e.V. (Hg.) 2015: Regionales Entwicklungskonzept 2015 – 2025. Verfügbar: <https://ipu-erfurt.de/wp-content/uploads/2017/01/151222_REK-Welterberegion_Endbericht_web.pdf> (Zugriff 2021-03-25).

Katja Wolf

Oberbürgermeisterin

- Dienstsiegel -

Eisenach, den 09.06.2021

Anlage II: Berichtsblatt

1. ISBN oder ISSN –	2. Berichtsart **Schlussbericht**
3. Titel **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**	
4. Autor(en) **Hartlep, Jens** **Friese, Lucas**	5. Abschlussdatum des Vorhabens **31.03.2021** 6. Veröffentlichungsdatum – 7. Form der Publikation –
8. Durchführende Institution **Stadtverwaltung Eisenach** **Markt 2** **99817 Eisenach**	9. Ber. Nr. Durchführende Institution – 10. Förderkennzeichen **01UV2041** 11. Seitenzahl 14
12. Fördernde Institution (Name, Adresse) Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 53170 Bonn	13. Literaturangaben 14 (+ 5 weitere Quellen) 14. Tabellen 0 15. Abbildungen 0
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. Eine Topologie aus dem Jahr 2017 unterscheidet die Stufen der Einbindung von Mobilitätsangeboten. 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 epidemiologischen Umstände sowie des sehr kurzen Projektzeitraumes konnte statt fünf geplanten, 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 höhere 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 anpassbar.

19. Schlagwörter
Ridesharing, Mobility-as-a-Service

20. Verlag	21. Preis
–	–