



# Modellregion Wartburgregion

Ziele – Vorgehen – Ergebnisse

## Das Modellvorhaben

Mit dem Modellvorhaben leistet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Beitrag dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen zu gewährleisten. Es soll die 18 Modellregionen dabei unterstützen, Daseinsvorsorge, Nahversorgung und Mobilität besser zu verknüpfen, um die Lebensqualität in der Region zu verbessern und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen.

In dem Modellvorhaben wird besonderer Wert darauf gelegt, dass neben Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft sowie Anbietern von Daseinsvorsorgedienstleistungen und Nahversorgung von Beginn an auch die verschiedenen Ziel- und Nutzergruppen vor Ort aktiv in die Entwicklung und Umsetzung von Standortkonzepten und Mobilitätsangeboten eingebunden werden.

Zu den Zielgruppen zählen u. a. Jugendliche, Familien mit Kindern und Senioren. Durch ihre aktive Einbindung können ihre Ideen aufgenommen und die Akzeptanz und Effizienz von künftigen Lösungen gefördert werden.

Je nach Ausgangsbedingungen variiert der strategische Ansatz des Modellvorhabens in den einzelnen Regionen. Während ein Konzept zur Bündelung von Standorten der Daseinsvorsorge in „Kooperationsräumen“ eher nur mittel- bis langfristig umgesetzt werden kann, wird sich ein integriertes Mobilitätskonzept auch schon in kürzerer Frist auf die vorhandene Verteilung der Daseinsvorsorgeeinrichtungen ausrichten können. In Verbindung mit dem Kooperationsraumkonzept muss dieses Mobilitätskonzept so flexibel gestaltet werden, dass es jederzeit an die Umsetzung des Kooperationsraumkonzeptes angepasst werden kann.



Abb. 1: Arbeitspakete des Modellvorhabens (Quelle: BMVI)

## Die Region im Überblick

### Geographische Lage

Der Wartburgkreis mit der Kreisstadt Bad Salzungen sowie die kreisfreie Stadt Eisenach befinden sich im Südwesten des Freistaates Thüringen. Gemeinsam bilden sie die Wartburgregion mit 167.317 Einwohnern (Stand: 31.12.16). Die Gesamtfläche beträgt ca. 141.000 Hektar. Insgesamt gehören zum Wartburgkreis 50 Gemeinden und 10 Städte. Der überwiegend ländlich geprägte Raum hat Anteil an den Landschaftsräumen Hainich, Werrabergland, Werratal, Thüringer Wald und Vorderrhön.

Durch die Anbindung an die Bundesautobahn A4 und die Bundesstraßen 7, 19, 62 und 84 wird eine günstige und schnelle Erreichbarkeit der Region über das Straßenfernverkehrsnetz ermöglicht. Weiterhin gewährleistet der ICE-Haltepunkt Eisenach den Anschluss an das internationale Bahnfernverkehrsnetz und wird durch ein Regionalbahnnetz ergänzt.

### Wirtschaftsstruktur

Die Industriestruktur der Region wird seit jeher von der Metallindustrie dominiert. Mit Standorten von Opel, BMW, Bosch u.v.a. zählt die Wartburgregion heute zu den führenden Kompetenzzentren des Automobilbaus. Der Maschinen- und Werkzeugbau im westlichen Thüringer Wald genießt seit vielen Jahrzehnten Weltruf. Neben den leistungsfähigen und hochflexiblen Unternehmen traditioneller Branchen, dem verarbeitenden Gewerbe und dem Handwerk prägen zunehmend Unternehmen aus neuen Branchen, wie Elektronik und IT, die regionale Wirtschaftsstruktur. Des Weiteren wird im Werrarevier bis heute Kalibergbau betrieben. Zudem hat sich in der Region das Kur- und Bäderwesen etabliert. Im Durchschnitt lag die Arbeitslosenquote im Jahr 2017 im Wartburgkreis bei 4,4% und in der Stadt Eisenach bei 7,1%. Aufgrund der hohen Qualität der touristischen Angebote in den Destinationen und Sparten, aber auch der gut ausgebauten Infrastruktur (Wander-, Rad- und Wasserwege) ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Wartburgregion.

### Einordnung in den regionsspezifischen Planungskontext

Laut Landesentwicklungsprogramm 2025 des Freistaates Thüringen ist die Region in die Raumstrukturtypen „Demografisch und wirtschaftlich weitgehend stabiler Raum in oberzentrenferner Lage ‚westliches Thüringen‘“ (Räume mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen) und „Wirtschaftlich weitgehend stabiler Raum mit partiellen demografischen Anpassungsbedarfen in oberzentrenferner Lage, Thüringer Wald/Saalearland“ (Räume mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen) eingeordnet.

Insgesamt sind in der Wartburgregion derzeit 10 Grundzentren (GZ), 1 Mittelzentrum (MZ, Bad Salzungen) und 1 Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums (Eisenach) ausgewiesen. Die nächsten Oberzentren (OZ) Erfurt und Fulda sind 90 km bzw. 61 km von Bad Salzungen entfernt.

### Herausforderungen

Trotz der vielen Standortvorteile und der guten Entwicklungsvoraussetzungen ist auch die Wartburgregion vom demografischen Wandel stark betroffen, insbesondere der ländliche Raum. Um weiterhin attraktive Lebensverhältnisse und somit eine hohe Lebensqualität und stabile wirtschaftliche Entwicklung in allen Teilregionen zu gewährleisten, hat sich die Modellregion das Ziel gesetzt, sich frühzeitig mit den Auswirkungen und Herausforderungen des demografischen Wandels zu beschäftigen. Insbesondere sollte durch das Modellvorhaben zunächst der Status quo erfasst und bewertet werden, um im nächsten Schritt Konzepte zur Sicherung der Versorgung und Mobilität zu erarbeiten und umzusetzen.

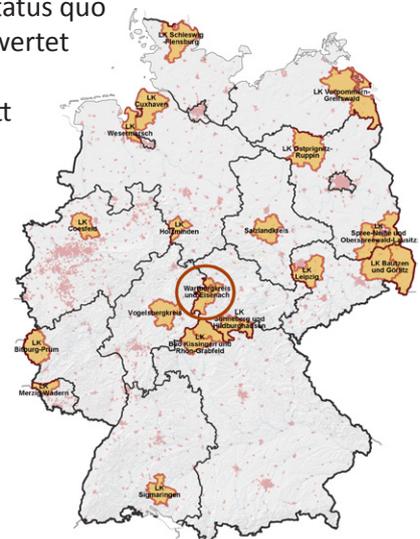


Abb. 2: Lage der Modellregion (Quelle: BBSR)

ENTSCHEIDUNGSEBENE			PROJEKTMANAGEMENT
LENKUNGSGRUPPE	PROJEKTBEIRAT	LANDRATSAMT, STADT EISENACH	
BETEILIGUNGSEBENE			
EXPERTENINTERVIEWS	THEMATISCHE WORKSHOPS	ONLINE-BETEILIGUNG	
BEARBEITUNGSEBENE			
FACHPLANUNGSBÜROS	LANDRATSAMT	STADT EISENACH	

Abb. 3: Projektstruktur (Quelle: IPU GmbH)

## Projektstruktur

Das **Projektmanagement** des Modellvorhabens lag beim Landratsamt des Wartburgkreises und der Stadtverwaltung Eisenach in Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement der Regionalen Aktionsgruppe (RAG) LEADER Wartburgregion e.V. Das Landratsamt und die Stadtverwaltung Eisenach übernahmen hierbei die Projektleitung und das Finanzmanagement. Dem Regionalmanagement der RAG war das Beteiligungs- und Netzwerkmanagement sowie die Öffentlichkeitsarbeit zugeordnet.

Die **Entscheidungsebene** des Projektes bildeten die Lenkungsgruppe und der Projektbeirat. Zur Lenkungsgruppe gehörten Vertreter des Landratsamtes, der Stadt Eisenach, der Regionalen Planungsgemeinschaft Südwestthüringen, des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft – Serviceagentur Demografischer Wandel und der FH Erfurt als wissenschaftliche Beratung. Darüber hinaus wurde ein Projektbeirat gegründet, der als Entscheidungsgremium im Projekt agierte. Dieser bestand aus der Lenkungsgruppe, dem Gesamtvorstand der RAG LEADER und der Bürger- und Behindertenbeauftragten des Wartburgkreises. Im gewählten Gesamtvorstand der RAG LEADER ist jeweils mindestens ein Vertreter einer Gebietskörperschaft jeder Teilregion der Wartburgregion (Hainich, Werratal, Thüringer Wald, Rhön), der Stadt Eisenach sowie jeweils ein Vertreter aus Wirtschaft- oder Sozialbereich je Teilregion vertreten. So wurde von

Beginn an sichergestellt, dass politische Vertreter aus allen Teilen der Region in den Planungsprozess eingebunden waren. Über den gesamten Projektverlauf fanden regelmäßige Abstimmungen innerhalb der Lenkungsgruppe sowie mit dem Projektbeirat statt.

Die Bestandsaufnahme inklusive SWOT-Analyse, das Mobilitätskonzept, das Kooperationsraumkonzept, die Maßnahmenplanung, das Beteiligungsmanagement sowie die Planung und Umsetzung der investiven Projekte wurden von verschiedenen fachkundigen Planungsbüros, der Stadt Eisenach und dem Landratsamt des Wartburgkreises erarbeitet.

Es wurde eine umfangreiche Beteiligung durchgeführt. Diese erfolgte im Rahmen von thematischen Workshops, Befragungen (online und analog) und Experteninterviews (siehe Abb. 4).



Abb. 4: Maßnahmendiskussion beim Projektworkshop in Barchfeld am 26.04.2018 (Foto: IPU GmbH)

## Beteiligungskonzept und Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der Erarbeitung des Kooperationsraumkonzeptes und der Maßnahmenplanung wurde eine umfangreiche Beteiligung durchgeführt, die von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet wurde.

Als zentrales Instrument der Bürgerbeteiligung und -information wurde im Rahmen des Projektes ein Online-Portal erstellt, das über verschiedenste Kommunikationskanäle (Flyer, Presseartikel, Facebook) bekannt gemacht wurde. Hier konnten sich die Bürger/innen über die Hintergründe, den aktuellen Stand des Projekts und die verschiedenen Möglichkeiten der Real- und Onlinebeteiligung informieren und ihre Meinung über verschiedene Beteiligungsmodulare einbringen. Um das Interesse an dem Modellvorhaben in der Region zu steigern, konnte über das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft eine PR-Kampagne finanziert werden, in dem eigens für die Wartburgregion verschiedene Plakate und Werbeanzeigen entwickelt wurden (siehe Abb. 5).

Der Ablauf des Beteiligungsprozesses ist in Abb. 6 dargestellt. Ausgehend von einer Bürgerbefragung zur Bewertung der Versorgungssituation und Erreichbarkeit sowie der Abfrage von Bedürfnissen der Einwohner/innen wurden zahlreiche themenspezifische Workshops durchgeführt.



Abb. 5: Plakat im Rahmen der PR-Kampagne (Quelle: Landratsamt Wartburgkreis)

Im Rahmen der Projektwerkstätten wurden die entwickelten Maßnahmen diskutiert und in den Kooperationsräumen räumlich verortet.



Abb. 6: Übersicht zum Beteiligungsprozess auf dem Online-Portal [www.wartburgregion-gestalten.de](http://www.wartburgregion-gestalten.de) (Quelle: IPU GmbH)

## Erhebung der Infrastruktureinrichtungen und des Mobilitätsangebotes

### Datenerhebung Versorgungseinrichtungen

Insgesamt wurden im Projekt 3.785 Einrichtungen der Daseinsvorsorge in und um die Wartburgregion erhoben. Aus diesem Spektrum wurden 27 Einrichtungskategorien selektiert und in fünf Handlungsfelder klassifiziert:

- **Bildung und Betreuung:** Berufsschulen, Förderzentren, Grundschulen, Gymnasien, Kindertagesstätten, Regelschulen und Volkshochschulen
- **Gesundheit:** Allgemeinmediziner, Apotheken, Fachärzte, Zahnärzte, Krankenhäuser und Kliniken, MVZs und Pflegeeinrichtungen
- **Mobilität:** Bahn- und Bushaltestellen
- **Nahversorgung:** Bäcker, Lebensmittelmärkte und Metzger
- **Soziales, Freizeit und Kultur:** Bürger- und Kulturhäuser, Feuerwehren, Gastronomie, Jugendtreffs, Kultur- und Sportvereine, Seniorentreffs und Sporthallen

Über die Kreisgrenzen hinaus wurde ebenfalls die Erreichbarkeit der Allgemeinmediziner, der Supermärkte und der Versorgungsorte für den motorisierten Individualverkehr (MIV) analysiert. Im Anschluss wurden für ausgewählte Versorgungskategorien Auswertungen auf Ortsteilebene durchgeführt: Allgemeinmediziner, Fachärzte, Lebensmittelmärkte, Bäcker und Fleischer, Gastronomie, Jugend- und Seniorentreffs. Die in Abb. 7 beispielhaft abgebildete Auswertung der Anzahl und räumlichen Verteilung der Allgemeinmediziner (AM) zeigt, dass der überwiegende Teil in den Versorgungsorten angesiedelt ist. Angesichts des hohen Altersdurchschnitts ergibt sich besonderer Handlungsbedarf in den Ortsteilen mit nur einem Allgemeinmediziner (orange Darstellung, siehe Abb. 7).

### Legende

#### Anzahl Daseinsvorsorgeeinrichtungen je Ortsteil / Gemeinde

Ausstattung	für periphere Ortsteile	für Versorgungsorte innerhalb der WAR	für Versorgungsorte außerhalb der WAR
Überdurchschnittlich	2	5 - 28	5 - 12
Regionaler Durchschnitt	3 - 4	3 - 4	3 - 4
Unterdurchschnittlich	2	2	2
Regionaler Durchschnitt u./o. Mindestausstattung	1	1	1
Defizit	0	0	0

Der Mittelwert der Daseinsvorsorgeeinrichtungen der peripheren Ortsteile der WAR liegt unter 1 Einrichtung.

Der Mittelwert der Daseinsvorsorgeeinrichtungen der zentralen Ortsteile der WAR liegt bei 3 bis 4 Einrichtungen.

#### Sonstige Einrichtungen

- AM Allgemeinmediziner
- A Apotheken

#### Versorgungsorte

- VZ Versorgungszentrum hoher Bedeutung
- VZ Versorgungszentrum
- VZ Versorgungszentrum mit starkem Bevölkerungsrückgang
- VK Versorgungskern
- VK Versorgungskern mit starkem Bevölkerungsrückgang
- o Versorgungsort außerhalb WAR

- Ortsteil- / Gemeindegrenze
- 1 Kooperationsraumgrenze
- Wartburgregion

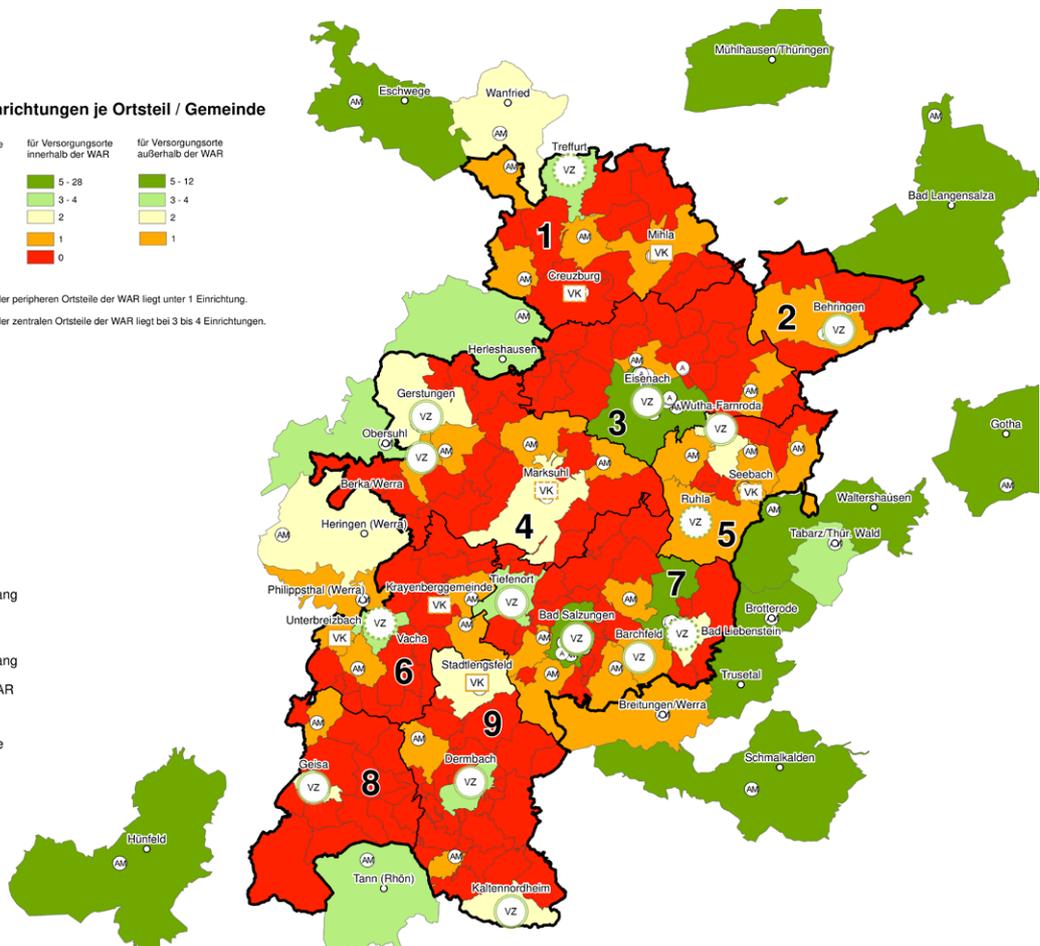


Abb. 7: Anzahl der Allgemeinmediziner je Ortsteil in der Wartburgregion und im Umland (Quelle: Landratsamt Wartburgkreis)

## Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeitsanalyse für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurde für die im Kooperationsraumkonzept festgelegten Versorgungszentren (VZ) und Versorgungskerne (VK) erstellt. Grundlage für die Analyse des Busverkehrs war der aktuelle Entwurf des zukünftigen Buslinienkonzeptes und -fahrplans (gültig ab 06/2019) sowie der aktuelle Fahrplan für den Bahnverkehr.

Die ÖPNV-Erreichbarkeit wurde für alle VZ und ausgewählte VK an einem mittleren Schulferientag unter Zugrundelegung eines definierten Bedienungsstandards (vgl. Mobilitätskonzept) für die Hinfahrt in das VZ bzw. den VK am Vormittag (9-11 Uhr) sowie die Rückfahrt aus dem VZ/VK am Nachmittag (17-19 Uhr) sowohl umsteigefrei als auch mit einmaligem Umstieg ermittelt.

Die Auswertung zeigt, dass alle VZ und die meisten VK in das Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Netz bzw. das ÖPNV-Hauptnetz (Regionalbus) eingebunden sind. Räumliche Konzentrationen von Erreichbarkeitsdefiziten sind nicht erkennbar. Für umsteigefreie ÖPNV-Direktfahrten wurden jedoch insgesamt 80 Orte mit Erreichbarkeitsdefiziten identifiziert. Hier dauert entweder die ÖPNV-Reisezeit

in das jeweilige VZ bzw. den jeweiligen VK länger als 20 Minuten (gilt für wenige Orte und betrifft vor allem Hinfahrten am Vormittag), oder in den untersuchten Zeitintervallen bestehen keine umsteigefreien Hin- und/oder Rückfahrten (gilt für die Mehrzahl der identifizierten Orte).

Für Verbindungen mit bis zu einmal Umsteigen wurden immerhin noch 75 Orte mit Erreichbarkeitsdefiziten identifiziert.

Die Defizite betrafen sowohl peripher gelegene Orte in dünn besiedelten als auch Orte in dichter besiedelten Kooperationsräumen. In Abb. 8 wird beispielhaft die Erreichbarkeit des Kooperationsraumes 4 (Werra-Wartburgregion) dargestellt.

Die Ergebnisse der ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse sind in die Erstellung des Kooperationsraumkonzeptes eingeflossen (Feinabstimmung) und lieferten Hinweise, auf welchen Relationen Erreichbarkeitsdefizite zu erwarten sind und entsprechender Optimierungs- bzw. Anpassungsbedarf besteht. Die Ergebnisse sollen bei der finalen Erstellung der ab 06/2019 gültigen Fahrpläne berücksichtigt werden. Zudem sollen in Modellprojekten flexible und alternative Bedienformen in den identifizierten Defiziträumen erprobt und anschließend umgesetzt werden.

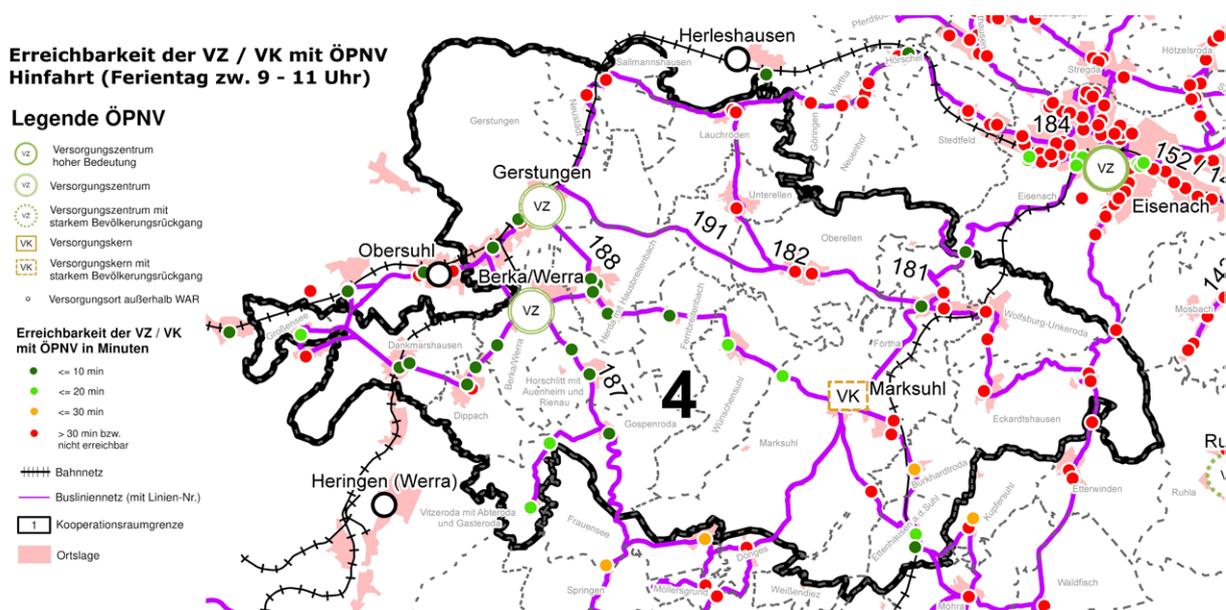


Abb. 8: Erreichbarkeit der Versorgungsorte im Kooperationsraum 4 mit dem ÖPNV (Quelle: Landratsamt Wartburgkreis; Datengrundlage: Erreichbarkeitsanalyse PTV Transport Consult GmbH)

## Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung

Ein wichtiger Baustein der Analyse des Modellvorhabens war die Berechnung der Bevölkerungsentwicklung bis 2035 auf Ortsteilebene.

Für die Wartburgregion wurde von der Hildesheimer Planungsgruppe eine geeignete Methodik für fortschreibungsfähige eigenständige kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnungen auf Ortsteilebene entwickelt.

Ausgangsdaten für das entwickelte Berechnungsmodell waren die Zahl der Einwohner im Jahr 2013 und die Wanderungen von 2012 bis 2014. In Abb. 9 sind die relativen Änderungen der

Bevölkerung für die 146 Ortsteile und 20 Städte/Gemeinden, die keine Ortsteile besitzen, in der Wartburgregion dargestellt.

Es zeigt sich, dass die demografische Entwicklung in der Region sehr heterogen ausgeprägt ist. Neben stark schrumpfenden Ortsteilen gibt es auch Ortsteile mit stabilen bzw. wachsenden Tendenzen. Dies gilt teilweise sogar für Ortsteile mit weniger als 500 Einwohnern. Ursachen, wie z. B. Ausweisung von Wohngebieten, Zuzug junger Familien aufgrund der Schaffung von Arbeitsplätzen, sollen perspektivisch analysiert werden.

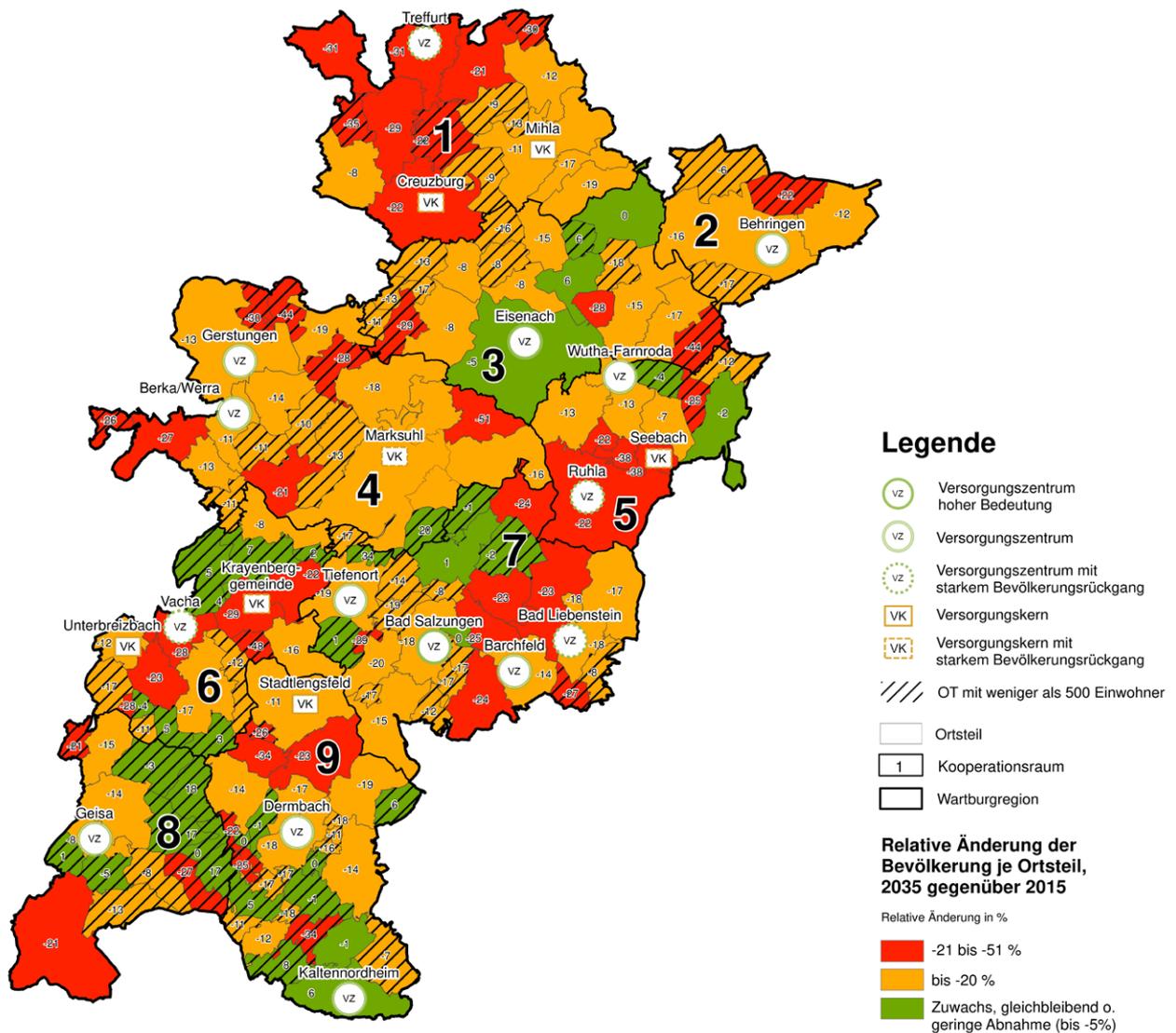


Abb. 9: Relative Änderung der Einwohnerzahl auf Ortsteilebene von 2015-2035 (Quelle: Landratsamt Wartburgkreis; Datengrundlage: Gutachten Hildesheimer Planungsgruppe)

## Kooperationsraumkonzept

### Identifizierung von Versorgungszentren

Zur Identifikation von zukunftsfesten Versorgungszentren wurde ein Kriterienset erarbeitet. Dazu wurden Ausstattungsstandards für die Versorgungsorte in den durchgeführten Bürgerbeteiligungs-Workshops sowie der Bürger- und Bürgermeisterbefragung diskutiert. Auf dieser Basis wurde in Abstimmung mit der Lenkungsgruppe und den beteiligten Planungsbüros ein Kriterienschema entwickelt (siehe Abb. 10).

Kriterium	Notwendige Einrichtungen innerhalb des Gemeindegebiets	ÖPNV-Anbindung des Hauptorts	Zukunftsfestigkeit der Gemeinde
Zielesetzung	Mindestausstattungen an Einrichtungen der Versorgungszentren	Gute Anbindung an das ÖPNV-Hauptnetz	Stabile Bevölkerungsentwicklung und hinreichende Bevölkerungszahl
Indikator	Nahversorger	Gesicherte Anbindung an das ÖPNV-Hauptnetz	Mindestens 2.500 Einwohner in 2035 Einwohnerabnahme < 20 % in 2035
	Metzger		
	Bäcker		
	Allgemeinmediziner		
	Apotheke		
	KITA		
	Grundschule		
	Soz. Treffpunkt / Jugendeinrichtung		

Abb. 10: Kriterien zur Identifizierung von Versorgungszentren  
(Quelle: Landratsamt Wartburgkreis)

Die Versorgungszentren wurden entsprechend ihrer Ausstattung sowie hinsichtlich ihrer Zukunftsfestigkeit wie folgt klassifiziert:

### Versorgungszentren hoher Bedeutung

Eisenach und Bad Salzungen sind auf Grund ihrer vielfältigen Ausstattung mit zahlreichen Einrichtungen und Angeboten sowie der Bevölkerungsanzahl als Versorgungszentren von hoher Bedeutung einzuordnen. Ihr Einzugsbereich ist dementsprechend größer als der der übrigen Versorgungszentren und besitzt regionale (Bad Salzungen) und überregionale (Eisenach) Bedeutung. Identifiziert wurden: Bad Salzungen (MZ), Eisenach (MZ mit Teilfunktion OZ).

### Versorgungszentren

In den Versorgungszentren befinden sich die in Abb. 10 genannten Einrichtungen und Angebote. Sie erfüllen für die umliegenden Gemeinden wichtige Funktionen im Bereich der Versorgung. Identifiziert wurden: Barchfeld, Berka/Werra, Dermbach (GZ), Geisa (GZ), Gerstungen (GZ),

Behringen, Kaltennordheim (GZ), Tiefenort, Wutha-Farnroda (GZ).

### Versorgungszentren mit starkem Bevölkerungsrückgang

Versorgungszentren mit starkem Bevölkerungsrückgang sind ebenfalls mit den notwendigen Einrichtungen (vgl. Abb. 10) ausgestattet. Allerdings entsteht aufgrund eines Bevölkerungsrückgangs von mehr als 20 % bis 2035 ein erheblicher Verlust an Nachfrage nach den bestehenden Angeboten, was deren Fortbestand vermutlich stark gefährdet. Identifiziert wurden: Bad Liebenstein (GZ), Ruhla (GZ), Treffurt (GZ), Vacha (GZ).

### Versorgungskerne

In Ergänzung zu den Versorgungszentren wurden Versorgungskerne (mind. 1.000 EW in 2035, EW-Abnahme bis 2035 < 20 %) identifiziert, die ein Basisangebot an Einrichtungen der Daseinsvorsorge vorhalten. Dazu zählen folgende Einrichtungen: Nahversorger, Allgemeinmediziner, Kindertagesstätten und Grundschulen. Sie fungieren als weitere Versorgungsanker im ländlichen Raum.

Die Versorgungskerne wurden entsprechend ihrer Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen sowie hinsichtlich ihrer Zukunftsfestigkeit wie folgt klassifiziert: Ein Versorgungskern erfüllt die genannten Kriterien und stellt ein Basisangebot an Einrichtungen bereit. Identifiziert wurden: Mihla (GZ), Stadtlengsfeld, Unterbreizbach.

### Versorgungskerne mit starkem Bevölkerungsrückgang

Versorgungskerne mit starkem Bevölkerungsrückgang bis 2035 weisen einen erheblichen Verlust an Nachfrage nach den bestehenden Angeboten auf, was den Fortbestand dieser stark gefährdet. Identifiziert wurden: Creuzburg, Krayenberggemeinde, Marksuhl, Seebach.

Insgesamt wurden 15 Versorgungszentren und 7 Versorgungskerne identifiziert.

### Ableitung von Kooperationsräumen

Für die Ermittlung geeigneter Kooperationsräume wurde iterativ ein spezifischer „Grenzbildungsindex“ (GBI) entwickelt. Der GBI setzt sich aus räumlich trennenden und verbundbegünstigenden Aspekten zusammen.

Zur Quantifizierung der trennenden Faktoren wurden folgende Gebietsgrenzen digitalisiert und im GIS überlagert:

- Grenzen der Naturräume
- Grenzen der Reisegebietskulisse
- Grenzen der Einzugsgebiete des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Bundes-, Land- und Kreisstraßen) in Bezug auf die Erreichbarkeit der Versorgungsorte
- Grenzen der Verwaltungsgemeinschaften
- Grenzen der Bezirke der Einwohnermeldeämter (als Aspekt gemeindlicher Kooperation)
- Grenzen der Sozialbezirke
- Grenzen der Kita-Regionalgruppen
- Grenzen der Grundschulbezirke und der Regelschulbezirke
- Grenzen der Stützpunktfeuerwehrgebiete

Zusätzlich zur Aufsummierung der Grenzen wurden folgende Faktoren, die kooperationsraumverbundbegünstigend sind, betrachtet:

- Bereiche mit geringer Dichte des ÖPNV und Bahnnetzes
- Entfernung (Luftlinie) zu den Versorgungsorten

Durch Überlagerung der räumlich trennenden und der verbundbegünstigenden Aspekte wurde im GIS der spezifische „Grenzbildungsindex“ (GBI) abgeleitet (siehe Abb. 11).

Auf der Grundlage der Grenzbildungsindex-Karte erfolgte im Anschluss eine verbal-argumentative Feinabstimmung der Kooperationsraumgrenzen anhand:

- der Erreichbarkeitsanalyse für den ÖPNV mit 20-minütiger Fahrzeit,
- der Daten der Bürgermeisterbefragungen (Stand und Bedarf der interkommunalen Zusammenarbeit),
- der fachlichen Bewertung aus Sicht der Kreis- und Stadtplanung,

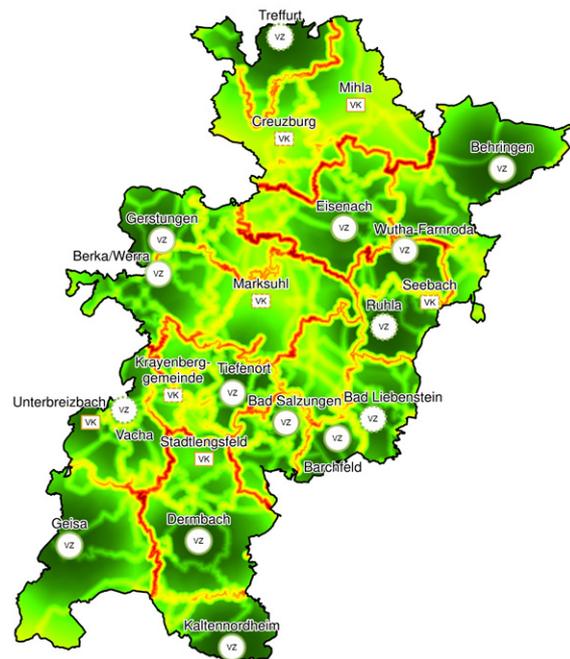


Abb. 11: Ergebniskarte des entwickelten Grenzbildungsindex (GBI) für die Wartburgregion; Rot: Grenz Wirkung zunehmend, Grün: Verbundwirkung zunehmend (Quelle: Landratsamt Wartburgkreis)

- der aktuellen Pendlerströme sowie
- eines Abgleichs mit den Grenzen der MIV-Einzugsgebiete (bis max. 20-minütige Fahrzeit) für die Allgemeinmediziner, die Lebensmittelmärkte, die Versorgungsorte selbst und schließlich
- eines Abgleichs mit den Grenzen der Grundversorgungsbereiche der Regionalplanung.

Diese mehrstufige Auswertung führte im Austausch mit den Akteuren in der Region zur Abgrenzung der Kooperationsräume, die in der nachfolgenden Abb. 12 dargestellt sind.

## VORGEHEN UND ERGEBNISSE

Kooperationsräume:

1. Werrabogen
2. Hainich
3. Eisenach
4. Werra-Wartburgregion
5. Erbstromtal-Hörseltal
6. Vorderrhön
7. Werratal-Altensteiner Oberland
8. Geisaer Amt
9. Feldatal

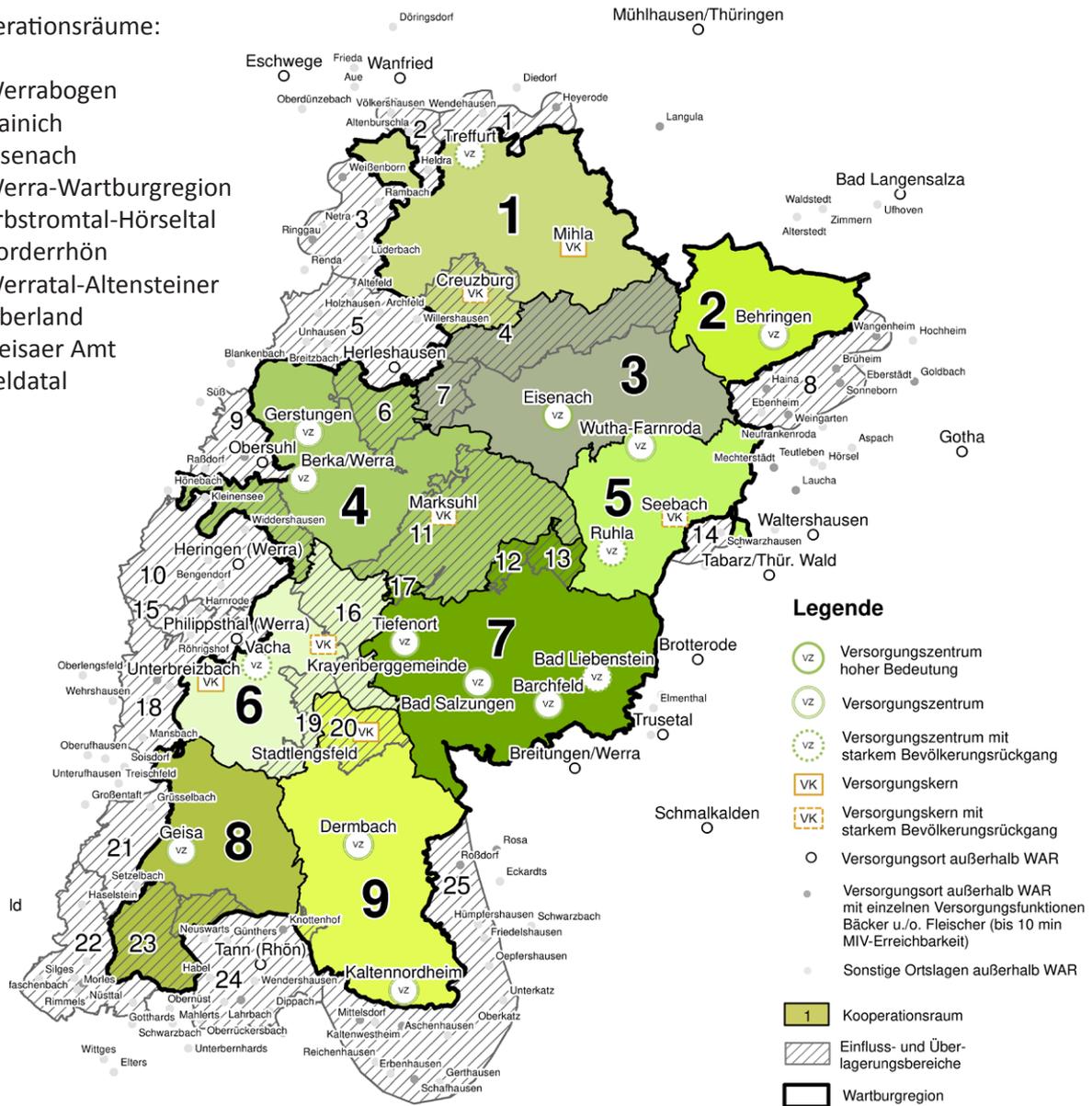


Abb. 12: Kooperationsraumkonzept der Wartburgregion mit Wechselwirkungszonen (Quelle: Landratsamt Wartburgkreis)

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden potenzielle Wechselwirkungszonen bzw. Einfluss- und Überlagerungsbereiche zwischen den Kooperationsräumen und teils zum näheren Umfeld der Region lokalisiert.

Diese Zonen sind Bereiche, in denen scharfe Kooperationsraumgrenzen nicht eindeutig abbildbar oder ausgeprägte Wechselwirkungen mit Gemeinden innerhalb und außerhalb der Region vorhanden sind.

Insgesamt wurden 9 Kooperationsräume und 25 Wechselwirkungszonen identifiziert. Jeder Kooperationsraum enthält mindestens ein Versorgungszentrum. Die Versorgungskerne bilden zusätzliche Ankerpunkte im jeweiligen Kooperationsraum.

Basierend auf einer Stärken-Schwächen-Analyse wurden für jeden Kooperationsraum Maßnahmenpakete erarbeitet, die sowohl die interkommunalen Kooperationen stärken als auch zur Sicherung von Versorgung und Mobilität beitragen sollen.

## Mobilitätskonzept

Im Jahr 2017 wurde der gemeinsame Nahverkehrsplan 2017–2021 für den Wartburgkreis und die Stadt Eisenach beschlossen. Generell zielt das ÖPNV-Konzept auf die Einführung von neuen Hauptachsen ab, deren Bedienung möglichst im Taktverkehr erfolgen soll. Das Ergänzungsnetz soll insbesondere im Schülerverkehr als konventioneller Linienverkehr bedient werden. Auf nachfrageschwachen Relationen bzw. zu nachfrageschwachen Zeiten sollen flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

Für die Erreichbarkeit der zentralen Orte wurden für den Zeitraum ab 06/2019 folgende Bedienungsstandards vorgesehen, die bedarfsweise ergänzt oder präzisiert wurden:

- zeitliche Erreichbarkeit der zentralen Orte mit dem ÖPNV (Grundzentrum 30 Minuten, Mittelzentrum 45 Minuten, Oberzentrum 90 Minuten),
- Umsteigehäufigkeit zu zentralen Orten (zentraler Ort des Grundversorgungsbereichs max. 1 Umstieg, Mittelzentrum max. 2 Umstiege, Oberzentrum max. 3 Umstiege).

Ergänzend hierzu wurde im Rahmen des Modellvorhabens für die Erreichbarkeit der Versorgungszentren auf Ebene der Flächenbedienung eine

umsteigefreie Verbindung in maximal 20 Minuten als Bedienungsstandard festgelegt.

Die auf dieser Festlegung durchgeführten Erreichbarkeitsanalysen ergaben zahlreiche Teilräume mit Erreichbarkeitsdefiziten.

Das erarbeitete Mobilitätskonzept enthält generelle Handlungsoptionen zur Verbesserung der Erreichbarkeiten durch zusätzliche bzw. angepasste Mobilitätsangebote (siehe Abb. 13) sowie konkrete Maßnahmenvorschläge nach Kooperationsräumen für die dort identifizierten Teilräume mit Erreichbarkeitsdefiziten.

Eine weitere Maßnahme zur Verbesserung der Mobilität in den Kooperationsräumen ist die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr. Wichtige Voraussetzungen für eine stärkere Fahrradnutzung im ländlichen Raum sind eine gute Radwegeinfrastruktur, verkehrs- und diebstahlsichere Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV sowie die Erhöhung der Akzeptanz der Fahrradnutzung. Mögliche Maßnahmen sind die Errichtung von Mobilitätsstationen oder kleineren Rad+Bus-Stationen als multimodale Verknüpfungspunkte von ÖPNV und Individualverkehr.

MASSNAHMEN	
im Geltungsbereich des PBefG	außerhalb Geltungsbereich des PBefG
<b>Einbindung in das Regionalbus-Hauptnetz (neu oder verbessert)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. regelmäßige Anbindung über zusätzliche Stich- oder Schleifenfahrt einer nahe vorbeiführenden regionalen Hauptlinie</li> <li>• ggf. Fahrtverdichtungen in den Zeiten der Erreichbarkeitslücken (bei vorhand. Linien)</li> </ul>	<b>Zielgruppenspezifische Fahrtangebote/ Soziale Fahrdienste</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• planbares, regelmäßiges und auf die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse einer Zielgruppe bzw. auf bestimmte Wegezwecke ausgerichtetes Mobilitätsangebot (häufig nicht mit einem Interesse der Allgemeinheit zu rechtfertigen)</li> </ul>
<b>Flexibles ÖPNV-Angebot (Rufbus)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nachfrageabhängige Anbindung durch Einbindung in ein Rufbus-Bedienungsgebiet</li> </ul>	<b>Ridesharing (öffentliche Mitnahme im Privat-Pkw)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geplante oder spontane Mitfahrgelegenheiten für regelmäßige Nutzer oder im Gelegenheitsverkehr</li> </ul>
<b>Bürgerbus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• öffentliches Mobilitätsangebot auf Basis von zivilgesellschaftlichem Engagement</li> </ul>	<b>Carsharing/Gemeinschaftsauto</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen</li> </ul>

Aktuelle Informationen zu den Mobilitätsangeboten sind im Mobilitätskonzept (MöKo) zu finden.

## Maßnahmen- und Umsetzungsplanung

### Stellschrauben der Maßnahmenentwicklung

Um Lösungen zur Stabilisierung bzw. zum Aufbau neuer, angepasster Systeme zu finden, die den Rückgang der Nutzerzahlen durch den demografischen Wandel und Abwanderung bewältigen können, bedarf es breit aufgestellter Konzeptansätze. Aus diesem Grund wurde für die Maßnahmenentwicklung im Modellvorhaben ein System aus drei Stellschrauben entwickelt: Zentralisierung, Dezentralisierung und Mobilität (siehe Abb. 14). Nur im Zusammenspiel aller drei Stellschrauben kann die Versorgung für die Bewohner der Wartburgregion langfristig und zukunftssicher gewährleistet werden. Der Schwerpunkt der Stellschraube **Zentralisierung** liegt darin, bestehende Angebote in den definierten Versorgungszentren und -kernen zu halten und zu bündeln. Die **Dezentralisierung** trägt dazu bei, die Versorgung in der Fläche und somit die Attraktivität der peripheren Orte zu erhalten. Die Stellschraube **Mobilität** zielt auf die Verbesserung bzw. Optimierung der Erreichbarkeit der bestehenden Versorgungsangebote (siehe Mobilitätskonzept).

### Handlungsfelder

Die fünf Handlungsfelder der Analysephase aufgreifend wurden diese im Hinblick auf adäquate Maßnahmen und Projekte im ländlichen Raum weiterentwickelt und zur Strukturierung des Maßnahmenkataloges wie folgt definiert: **Gesundheit, Bildung + Betreuung, Nahversorgung, Kultur + Soziales + Freizeit und Mobilität.**

Die vorgenommene Qualifizierung der Handlungsfelder hat sich im Beteiligungsprozess der Maßnahmenplanung bewährt.

### Maßnahmenportfolio

Basierend auf den SWOT-Analysen und den Ergebnissen des umfangreichen Beteiligungsprozesses wurden für jedes Handlungsfeld Maßnahmen erarbeitet und in Form von Maßnahmenblättern ausführlich beschrieben. Diese Maßnahmenblätter bilden ein Portfolio, welches als Werkzeugkasten zur Auswahl und Nutzung der Maßnahmen vor Ort dienen soll.

Die Maßnahmenblätter stellen eine allgemeingültige Beschreibung dar, um eine Anwendbarkeit in der gesamten Region zu gewährleisten. Sie enthalten neben der inhaltlichen Beschreibung, der Zielsetzung und den Akteuren auch direkte Umsetzungshilfen wie Finanzierungsoptionen und weiterführende Materialien. Abb. 15 gibt eine Übersicht über alle Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern.

Um den kleinteiligen Strukturen der Wartburgregion und dem bestehenden und weiter zu vertiefenden Kooperationsansatz gerecht werden zu können, wurden zudem handlungsfeldübergreifende Maßnahmen definiert. Diese sollen zum einen bestehende Strukturen in den Planungs- und Umsetzungsprozess integrieren und zum anderen dessen Verstärkung unterstützen. Die handlungsfeldübergreifenden Maßnahmen gehen einher mit Optionen einer möglichen Bündelung von Ressourcen und der Multifunktionalität von Objekten und Projekten.

Die Lebensgewohnheiten und Versorgungsbedürfnisse einzelner Altersgruppen und unterschiedlicher Lebensmodelle differieren im ländlichen Raum aufgrund der zurückzulegenden Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Betreuen, Versorgen und Erholen stärker als in städtischen Lagen. Dementsprechend stellt das Maßnahmenportfolio eine Bandbreite analoger und digitaler Projekte und Maßnahmen dar, deren Schnittstellen u. a. in den handlungsfeldübergreifenden Maßnahmen gebündelt werden.

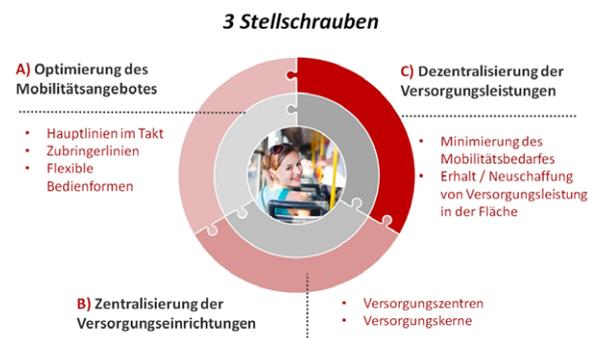


Abb. 14: Übersicht der Stellschrauben  
(Quelle: Landratsamt Wartburgkreis, IPU GmbH)

HANDLUNGSFELDER	MASSNAHMEN & PROJEKTE		
<b>HANDUNGSFELD ÜBERGREIFEND</b>	<b>„Netzwerk Daseinsvorsorge“</b> > Beratung/ Koordination/ Struktur/ Organisation/ Rechtsform	<b>„Wartburg.MODUL“</b> > Information/ Service/ Begegnung/ Multifunktion in allen Ortslagen	<b>„Digitale Dörfer“</b> > Plattform, u.a Liefer-/ Fahrdienste
<b>GESUNDHEIT</b>	Ärztenetzwerk mit Filialpraxen > Kooperation/ Bündelung	Gemeindegewestern, Telemedizin > Routinesprechstunde vor Ort	Praxisgründungen, Praxisübernahme > Beistand für Rahmenbedingungen
	Anreize für (angehende) Ärzte/ Gesundheitspersonal > mehrstufiges Fördersystem	Regionale Apotheken - Außenstelle, Online-Service > Stärkung regionaler Apotheken	
<b>BILDUNG + BETREUUNG</b>	Flexible Kinderbetreuung > Ergänzung/ Stärkung des vorhandenen Angebotes	Tagespflege für pflegebedürftige Erwachsene > Regionale Strategie/ Netzwerk	Zwergschulen/ Online-Schulen/ Fahrende Lehrer > Erhalt/ regionale Kooperation
<b>NAHVERSORGUNG</b>	Dorfladen > Regional/ Solidarisch/ ergänzende Angebote Café, Suppenbar	Dorfladen 2.0 > Personalunabhängige Öffnung/ Einkauf analog/ Zahlung digital	Markttag > Koordination mobiler Shop-Angebote
	Lieferdienste/ Abholstationen > Online/ Box mit Temperaturzonen		
<b>KULTUR + SOZIALES + FREIZEIT</b>	Flexible Erwachsenenbildung > Außenstelle/ Kombination	Bibliothekskooperation/ Fernleihsysteme > Fahrbibliothek/ Fernleihe/ Online	Wandernde Veranstaltungen > Tradition/ Feste/ Ungewöhnliches an wechselnden Orten/ Temporär
	Soziale Treffpunkte Drinnen & Draußen > Begegnung/ Spiel/ Sport/ Verein		
<b>MOBILITÄT</b>	Einbindung in das Regionalbushauptnetz > Stich-/ Schleifenfahrten	Flexibles ÖPNV-Angebot (Rufbus) > Nachfrageabhängig	Bürgerbus > Mobilitätsangebot öffentlich/ Engagement zivilgesellschaftlich
	Zielgruppenspezifische Fahrdienste > Sozialer Fahrdienst/ Einkaufsbus	Carsharing > Organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Kfz	Mitfahrzentrale/ Ridesharing > Spontane/ Geplante Mitfahrt

Abb. 15: Übersicht der Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern (Quelle: IPU GmbH, quaa-stadtplaner)

Die vielerorts bestehenden beispielgebenden Projekte der Versorgung gilt es zu kommunizieren und zu multiplizieren – so das Resultat der Beteiligungen. Neben dem Grundbedürfnis, den notwendigen Versorgungsbedarf decken zu können, steht der Wunsch, dies in Gesellschaft zu tun. Während sich Besuche von Versorgungseinrichtungen mit sozialen Kontakten kombinieren lassen, z. B. als Fahrt im Einkaufsbus, könnte die Abholung digitaler Einkäufe an zentraler Stelle im Ort ebenso Begegnungen ermöglichen.

### Wartburg.MODUL

Die „Wartburg.MODULe“ sind multifunktionale Anlaufstellen der Information und Begegnung. Mittels eines zu entwickelnden einheitlichen Designs sollen sie sich durch die Anlehnung an Gestaltungsmerkmale der regionalen Baukultur und einen hohen Grad an Wiedererkennung auszeichnen.

Die Verortung der „Wartburg.MODULe“ kann im Zusammenhang mit Bestandsobjekten oder im Neubau erfolgen. Dabei ist die Berücksichtigung einer barrierearmen/-freien Nutzung selbstverständlich. Die Umsetzung wird in zwei Ausführungen vorgeschlagen:

#### Wartburg.MODUL: Bank+

... eine überdachte Freiraumvariante mit Sitz- und Informationsangebot und

#### Wartburg.MODUL: Haus+

... ein Treffpunkt im Gebäude, welcher zudem Informations- und Serviceangebote bereithält.

Die Multifunktionalität der „Wartburg-MODULe“ ist vielfältig. Neben Informationen zum Bürgerbus oder zu Fahr- oder Lieferdiensten können Angebote zur Nutzung digitaler Maßnahmen erfolgen. Das Wartburg.MODUL kann auch eine Außenstelle für Nahversorgung und Gesundheit sein, als Dorfladen oder Raum der Gemeindegewerkschaft bzw. der Arztfiliale.

Im Sinne der angestrebten Bündelung von Ressourcen sollen in einem nächsten Schritt die Eignung bestehender Objekte, die Nutzung von Synergien und die Notwendigkeit unterzubringender Funktionen untersucht werden.



Abb. 16: Multifunktionale Anlauf- und Begegnungsorte  
(Quelle: quaaS-stadtplaner, IPU GmbH)

### Maßnahmen im Pilotkooperationsraum

Der Anwendung des Maßnahmenportfolios im Pilot-Kooperationsraum „Werra-Wartburgregion“ wurde eine Analyse zur Auswahl und Verortung potentieller Projekte vorangestellt. Diese erfolgte einerseits klassisch durch Bereisungen des Untersuchungsraumes sowie die Durchführung einzelner Akteursgespräche. Andererseits wurde auf Grundlage der GIS-Daten aus der Erhebung der Mehrwert der Maßnahmen im Raum überprüft.

Im Ergebnis des Beteiligungsprozesses wurde die Idee, die vorhandenen Dorfgemeinschafts- und Kulturhäuser zum **Wartburg.MODUL: Haus+** weiterzuentwickeln, manifestiert.

Für die einzelnen Gemeinden des Pilotkooperationsraumes wurden Steckbriefe und Anwendungsvorschläge für Maßnahmenpakete entwickelt, welche die Darstellung von potentiellen Akteurskonstellationen, Organisationsmodellen, Verantwortlichkeiten, Zeitplänen und Finanzierungsmöglichkeiten beinhalten.

Der Verstetigungsprozess der Maßnahmen- und Umsetzungsplanung hat mit der Beteiligung einzelner Akteure sowie der Bürger/innen bereits begonnen. Die Fortsetzung wird u. a. mit Hilfe des „Netzwerks Daseinsvorsorge“ erfolgen, das den Weg von der Idee zum realisierten Projekt begleiten und Hilfe zur Überwindung von Stolpersteinen bieten kann.

## Investive Projekte

### Multifunktionales Mobilitätsangebot im Versorgungszentrum Bad Liebenstein

Als investives Projekt soll im Kooperationsraum 7 (Werratal-Altensteiner Oberland) im Versorgungszentrum Bad Liebenstein ein multifunktionales Mobilitätsangebot etabliert werden. Herzstück des innovativen Umsetzungsprojekts sind multifunktional einsetzbare Fahrzeuge, die von verschiedenen Akteuren (gewerblich, institutionell oder privat) zu unterschiedlichen Zeiten für jeweils unterschiedliche Zwecke genutzt werden können. Von diesem zusätzlichen, flexiblen Mobilitätsangebot werden sowohl die Bevölkerung und Touristen (bessere Vor-Ort-Mobilität), die ÖPNV-Unternehmen (ggf. Kosteneinsparungen, zusätzliche Fahrgäste bei Zubringerfahrten), die Kultur-, Freizeit- und touristischen Einrichtungen (höhere Auslastung durch mehr Besucher) als auch die Beherbergungsbetriebe und Kurkliniken

(Einsparung von Kosten und Organisationsaufwand) profitieren.

### Mobilitätsstationen im Kooperationsraum 1

Der Kooperationsraum 1 (Werrabogen) verfügt über eine sehr gut ausgebaute Radwegeinfrastruktur, so dass fast jeder Ortsteil an ein Versorgungszentrum oder einen Versorgungskern angebunden ist. Um den Alltagsradverkehr zu fördern, soll zunächst im Versorgungskern Creuzburg eine Mobilitätsstation an einer ÖPNV-Hauptlinie errichtet werden. Dieser multimodale Verknüpfungspunkt von ÖPNV, privatem Fahrrad/Pedelec und Sharing-Angebot (vorerst Leihrad) soll somit die Flächenerschließung des ÖPNV-Angebotes ergänzen. Geplant ist in einem ersten Schritt die Errichtung von Fahrradboxen mit Ladestationen für E-Bikes.

## Weiteres Vorgehen

### Umsetzung von Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept

Das Kooperationsraumkonzept soll als informelles Instrument der Planung gemeinsam mit den Akteuren in den Kooperationsräumen umgesetzt werden. Arbeitsgrundlage sind die für jeden Kooperationsraum erstellten Steckbriefe und das Maßnahmenportfolio. Hieraus sollen konkrete Umsetzungskonzepte für jeden Kooperationsraum erarbeitet werden. Dieser Prozess soll insbesondere durch das im Rahmen des Projektes aufgebaute „Netzwerk Daseinsvorsorge“ (Mitglieder Lenkungsgruppe, des Projektbeirates und Experten) unterstützt werden. Es ist geplant, in jedem Kooperationsraum geeignete Organisationsstrukturen zur Umsetzung des Konzeptes zu etablieren, die auch längerfristig durch Mitarbeiter der Kreisplanung unterstützt werden.

Zur Stärkung der Verbindlichkeit der informellen Planungen soll die Umsetzung des Kooperationsraumkonzeptes sowohl im Kreistag des Wartburgkreises als auch im Stadtrat von Eisenach beschlossen werden.

Die vorgeschlagenen Mobilitätsmaßnahmen sollen in enger Zusammenarbeit mit den

Verkehrsunternehmen vor Ort und den lokalen Akteuren umgesetzt werden. Aufbauend auf einer modellhaften Umsetzung in ausgewählten Teilräumen sollen diese sukzessive auf den Gesamttraum übertragen werden.

### Einbindung in weitere Planungen

Die im Rahmen der Projektbearbeitung sehr umfangreich erhobenen, analysierten und ausgewerteten Daten sollen in weitere Planungsprozesse einfließen. Dazu zählen u. a. die Schulnetzplanung, die Sozialraumplanung, die regionale Jugendarbeit etc.

Des Weiteren bilden die erhobenen Daten und das erarbeitete Kooperationsraumkonzept eine wesentliche Grundlage für die geplante Erarbeitung eines Kreisentwicklungskonzeptes. Die identifizierten Maßnahmen und Projekte sollen ebenfalls in die Umsetzungsplanung von LEADER- und Dorferneuerungsprozessen integriert werden.

### Datenaktualisierung / Monitoring

Es ist vorgesehen, einen Teil der Datenaktualisierung über einen kommunalen GIS-Arbeitskreis zu organisieren.

## Ansprechpartner/innen in der Modellregion

**Landratsamt Wartburgkreis**, Bad Salzungen  
Kreisplanung, Dr. Ariane Ruff  
E-Mail: kreisplanung@wartburgkreis.de

### Beteiligte Planungsbüros

PTV Transport Consult GmbH  
Büro Berlin, Christian Reuter

IPU-Ingenieurbüro für Planung und Umwelt  
Erfurt, Frank Neumann

quaas\_stadtplaner  
Weimar, Ingo Quaas

**Stadtverwaltung Eisenach**, Eisenach  
Amt für Stadtentwicklung, Kerstin Menge  
E-Mail: kerstin.menge@eisenach.de

Hildesheimer Planungsgruppe  
Hildesheim, Prof. Dr. Johannes Kolb

ontopica GmbH  
Bonn, Christoph Okpue

## Impressum

### Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur (BMVI)  
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin  
Kontakt: Dr. Bernd Rittmeier  
E-Mail: Bernd.Rittmeier@bmvi.bund.de

### Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raum-  
forschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen  
und Raumordnung (BBR)  
Deichmanns Aue 31–37, 53179 Bonn  
Referat I 5 Digitale Stadt,  
Risikovorsorge und Verkehr  
Kontakt: Dr. Bernd Buthe  
E-Mail: Bernd.Buthe@bbr.bund.de

### Forschungsassistenz

Hochschule Neubrandenburg  
Brodaer Str. 2, 17033 Neubrandenburg  
Kontakt: Johann Kaether  
E-Mail: modellvorhaben\_modavo@hs-nb.de

Innovationszentrum für Mobilität und  
gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH  
EUREF-Campus 16, 10829 Berlin  
Kontakt: Dr. Melanie Herget  
E-Mail: melanie.herget@innoz.de

### Redaktion

Landratsamt Wartburgkreis  
Dr. Ariane Ruff, Maika Baldauf, Martin Lachor

Forschungsassistenz Hochschule  
Neubrandenburg/ InnoZ GmbH

### Satz und Grafik

InnoZ GmbH, Berlin

### Druck

Bundesamt für Bauwesen und  
Raumordnung (BBR), Bonn

### Stand

September 2018

### Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit  
genauer Quellenangabe gestattet. Die von  
der Redaktion vertretene Auffassung ist nicht  
unbedingt mit der des Herausgebers oder der  
wissenschaftlichen Begleitung identisch. Das  
Forschungsvorhaben wurde aus Mitteln des  
BMVI finanziert.