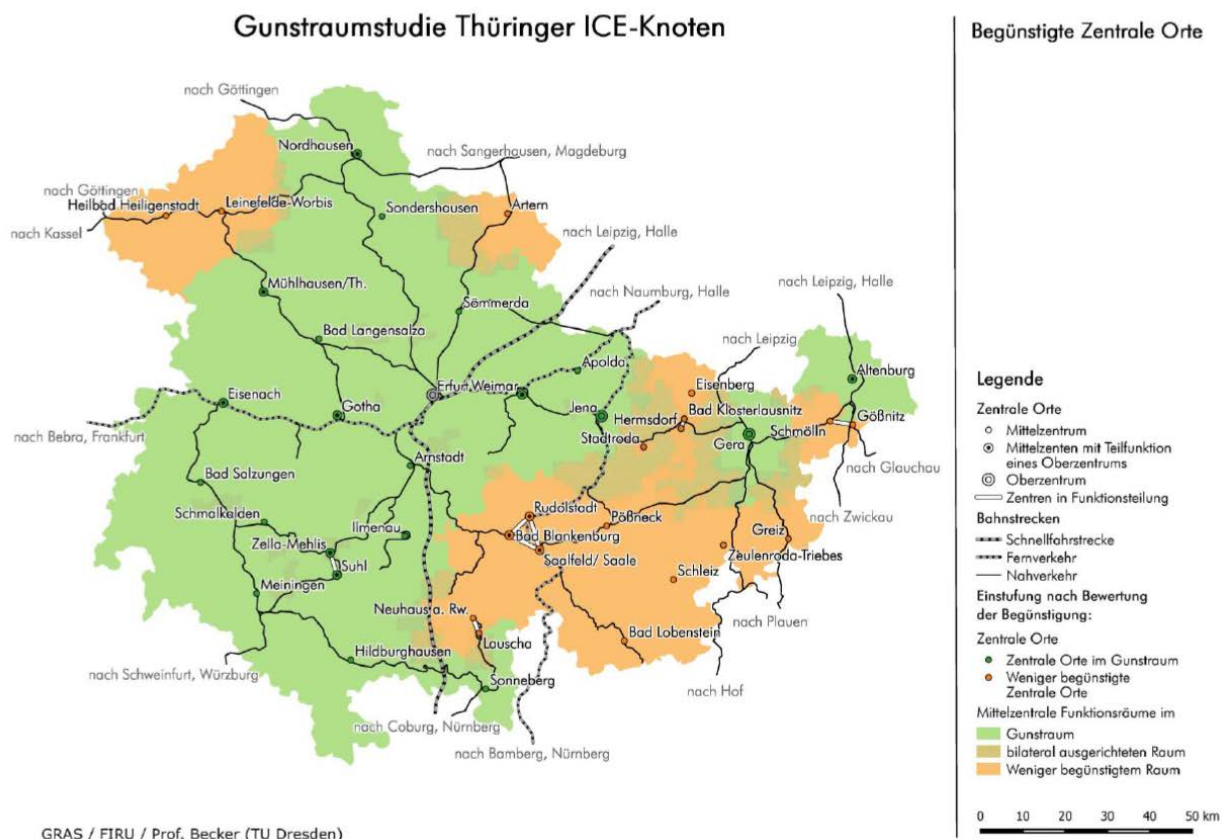


Wesentliche Ergebnisse der Studie sowie Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen der Gutachter

1. Definition des Gunstraumes

Die Gunraumstudie bezieht sich flächendeckend auf den Freistaat Thüringen, wobei die Landeshauptstadt ausgeklammert wird, da sie im Rahmen anderer und weitergehender Untersuchungen und Planungen abgedeckt ist. Demnach wurden zur Ermittlung des Gunraumes die 40 Mittel- und Oberzentren in den Blick genommen. Deren Differenzierung in begünstigte bzw. weniger begünstigte Städte ist nicht nur eine Frage der zu erwartenden Reisezeitverkürzung im schienengebundenen Personen-Fernverkehr. Demografie, Wirtschaftsdynamik und regionalplanerische Einstufung bzw. landesplanerische Funktionen der Kommunen entschieden ebenso darüber, ob eine Umsetzung der veränderten Standortbedingungen in konkrete Entwicklung erwartet werden kann.

In der Auswertung der o. g. Kriterien für die 40 Städte hat sich rechnerisch eine klare Zensur ergeben. Daraus abgeleitet wurden 21 begünstigte Städte/ Räume und 19 weniger begünstigte Städte/ Räume definiert. Dabei lässt sich der Gunraum nicht klar von den Räumen, die weniger begünstigt sind, abgrenzen. Die Übergänge zwischen begünstigten und weniger begünstigten Räumen sind fließend. Bei Ausrichtungen von Räumen zu unterschiedlichen Mittel- oder Oberzentren wurde dies in der Darstellung des Gunstraumes berücksichtigt (siehe folgende Abbildung, hellorangene Flächen).



2. Begünstigte Städte

Wie in der Karte darstellt, wird ein Großteil des Freistaates vom ICE-Knoten in Erfurt begünstigt. Insbesondere Mittel- und Westthüringen profitieren von der schnellen Fernverkehrsverbindung. Im Einzelnen wurden folgende Städte und deren Funktionsräume als begünstigt herausgearbeitet:

- Gotha,
- Eisenach,
- Mühlhausen,
- Suhl,
- Arnstadt,
- Ilmenau,
- Nordhausen,
- Weimar,
- Sonneberg,
- Zella-Mehlis,
- Bad Langensalza,
- Sömmerda,
- Sonderhausen,
- Schmalkalden,
- Gera,
- Hildburghausen,
- Bad Salzungen,
- Jena,
- Apolda,
- Meiningen,
- Altenburg.

Dieser Gunstraum wurde im Rahmen der Studie im Detail betrachtet, um herauszuarbeiten, wie die Potenziale des VDE 8 bestmöglich genutzt werden können. Dabei wurde nach einer Darstellung der allgemeinen Nutzungspotenziale für Standorte im Bahnhofsumfeld auf die einzelnen Städte eingegangen.

Dazu wurden die 21 identifizierten Städte bezüglich ihres Interesses an der Gunstraumstudie befragt. Ein standardisierter Fragebogen wurde ausgegeben und die Städte um ausführliche Angaben zu ihren Standortfaktoren, ihren gesamtstädtischen Entwicklungszielen und -potenzialen, den Nutzungspotenzialen auf ihren angegebenen Potenzialstandorten sowie um ihre Einschätzung zu Hemmnissen und Risiken gebeten.

17 Kommunen hatten ihr Interesse an der weiteren Mitarbeit bekundet und mit unterschiedlicher Intensität Angaben zu ihren Nutzungsabsichten geliefert.

Aufbauend auf dieser Datengrundlage erfolgte die Analyse der Städte hinsichtlich Trends der kommunalen Einwohnerentwicklung, der Wirtschaftsstruktur und -kraft, der kommunalen Finanzsituation und Leistungsfähigkeit. Ein weiteres wichtiges Herausstellungsmerkmal war die Analyse des jeweiligen regionalen Umfeldes und der benachbarten Zentren. Die Ergebnisse der Analyse wurden mit den landes- und regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen abgeglichen. Als Zusammenfassung der Ergebnisse wurden für jede Kommune umfassende Steckbriefe erarbeitet. Diese enthalten neben den Basisdaten zu Einwohnerzahl und -prognose, Reisezeitveränderung, zentralörtliche und landesplanerische Funktionen auch

eine allgemeine Einschätzung zur Kommune, zu den zu entwickelnden Potenzialflächen, einen Überblick über die Handlungsbedarfe aus kommunaler Sicht sowie die Handlungsempfehlungen aus Gutachtersicht.

In einem weiteren Schritt wurden entsprechend der Aufgabenstellung zwölf Städte ausgewählt, in denen sich aus Perspektive der Gutachter die Potenziale des Verkehrsprojektes am besten nutzen lassen. Die Auswahl erfolgte dabei über ein Ausschlussverfahren. So wurden Sömmerda und Zella-Mehlis aus der weiteren Betrachtung ausgenommen, da in diesen Städten im Bahnhofsumfeld keine geeigneten Potenzialflächen vorhanden sind. Ein Ausschluss von Mühlhausen und Altenburg erfolgte, weil beide Städte bereits über ein großes Reservoir an bereits erschlossenen Flächen verfügen, welche dem Markt noch zur Verfügung stehen. Insofern kommen die in beiden Städten vorhandenen Flächen im Bahnhofsumfeld erst für eine langfristige Entwicklung in Betracht. Der Standort Apolda wurde ausgeschlossen, da für die Entwicklung der Flächen im Bahnhofsumfeld bereits ein umfassendes Konzept im Rahmen der IBA Thüringen erarbeitet wurde.

Die zwölf Handlungskonzepte sind als Ergänzung und Vertiefung der allgemein gehaltenen Informationen aus den Steckbriefen zu begreifen. So werden in den Konzepten die Potenzialflächen nicht nur beschrieben; es erfolgt auch eine Auseinandersetzung mit Teilflächen sowie eine Auswahl der aus Gutachtersicht geeigneten (Teil-)Flächen. Nach der Darstellung des Status quo (Potenziale und Defizite, kommunale Entwicklungsziele und -absichten, kommunaler Planungs-/ Arbeitsstand) werden verschiedene Handlungsfelder herausgearbeitet. Diese umfassen für alle Städte folgende Themen:

- Klärung der Eigentumssituation mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) und privaten Eigentümern,
- Analyse der Potenzialflächen, verkehrliche regionale Vernetzungen,
- funktionale regionale Verflechtung und interkommunale Abstimmungen,
- Entwicklung und Abgleich der Nutzungsprofile mit übergeordneten kommunalen Planungen,
- kommunalpolitische Festlegungen durch Beschlüsse/ Genehmigungen,
- konzeptionell und sonstige Vorbereitung durch Gutachten, Rahmenpläne, Wettbewerbe,
- Mitwirkungsbereitschaft und Interessenslagen von Akteuren/ Investoren/ Interessenten,
- Klärung der Finanzierung und zum Einsatz von Fördermitteln,
- Schaffung von Planungsrecht,
- Vermarktung der Flächen.

Ohne im Detail auf eine der betrachteten Städte eingehen zu wollen, lässt sich festhalten, dass bestimmte Projekte und Handlungsweisen immer wieder durch das Gutachterteam empfohlen werden.

- Eine Empfehlung, die auf nahezu jede der zwölf Städte zutrifft, ist das Vorantreiben der Entwicklung oder der Ausbau des Bahnhofes zum Mobilitätsknoten.
- Für Städte, die bisher noch keine konzeptionelle Basis für die Entwicklung der Potenzialfläche geschaffen haben, empfiehlt das Gutachterteam dies schnellstmöglich nachzuholen, um potenziellen Investoren/ ggf. Käufern eine Entwicklungsrichtung vorgeben zu können. Zum Teil ist dazu jedoch erst einmal die Willensbildung innerhalb der Kommunen abzuschließen.

- In Kommunen, in denen die Entwicklungsrichtung bereits erarbeitet wurde, steht die Flächenbevorratung aus Sicht der Gutachter an erster Stelle. Nur bei einer Verfügbarkeit der Fläche kann auch deren Entwicklung stattfinden. Aktives Liegenschaftsmanagement ist hier gefragt. Dieses ist jedoch aufgrund der oftmals kritischen HH-Situation schwierig.
- Die Empfehlung der Gutachter für einige Kommunen lautet, die Potenzialflächen hinsichtlich ihrer Rahmenbedingungen zu verbessern, um eine Nutzung bestmöglich vorzubereiten (z. B. je nach Fortschritt: Rahmenplanung, ggf. Erwerb, Erschließung).
- Kommunen, die bereits die zuvor genannten Prozesse erfolgreich begonnen, bzw. sogar abgeschlossen haben, empfiehlt das Gutachterteam die Nutzerakquise, um die zu Papier gebrachten Ideen in Umsetzung zu bringen.
- In Einzelfällen wird eine verstärkte Zusammenarbeit mit umliegenden Städten als Empfehlung ausgesprochen, um bspw. Nutzungskonzepte abzustimmen, bzw. Nutzungen auf die kooperierenden Städte verteilen zu können.

Für die stadtspezifischen Empfehlungen wird auf den Bericht ab Seite 49 verwiesen.

Zusammenfassung der Chancen, Risiken und Umsetzungshemmnisse für begünstigte Städte

Aufbauend auf der Beschreibung von Stärken und Schwächen in den vorgenannten Themenfeldern folgen die gutachterlichen Empfehlungen allgemeiner Art, Empfehlungen zu Maßnahmen der kommunalen Ebene und Maßnahmen sonstiger Akteure für die einzelnen Städte. Diese Themen werden ebenso für alle Städte zusammengefasst:

- Die Nutzungsvorstellungen der Kommunen für die Flächen im Bahnhofsumfeld entsprechen den landes- und regionalplanerischen Zielstellungen. Nach aktuellem Stand werden keine unproduktiven Konkurrenzprojekte entstehen. In bestimmten Themenfeldern (z. B. Hotelneubau, Veranstaltungskapazitäten) wird eine interkommunale Abstimmung als notwendig erachtet, um eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten und Überkapazitäten und Konkurrenzen auszuschließen.
- Die durch die Kommunen vorgeschlagenen Nutzungen reagieren auf die erfassten Defizite. Insbesondere bei zentrenfernen Lagen der Potenzialflächen wird in jedem Einzelfall zu klären sein, ob die geplanten Nutzungen im Bahnhofsumfeld nicht zu einer Schwächung der Innenstädte führen.
- Die Suche nach einem Investor bleibt weiterhin die zentrale Herausforderung der Kommunen. Es erscheint sinnvoll, die aus kommunaler Sicht passende Nutzungsperspektive in den Vordergrund zu stellen und ggf. deutlich zu machen, welche Nutzungen ausgeschlossen werden. Bebauungspläne im Vorentwurf zeigen einerseits das Planungsziel der Kommune auf und sichern andererseits die erforderliche Flexibilität bzgl. weiterer Verhandlungen.

- Viele Kommunen konzentrieren sich bei der Entwicklung von Nutzungsvorstellungen für die bahnhofsnahe Flächen auf den Ausbau zum Mobilitätsknoten. Eine bessere Vernetzung sowie die Neuordnung der lokalen und regionalen Buslinien liegen ebenso im Fokus, wie die Belange der Fußgänger und Radfahrer. Beim nicht-motorisierten Individualverkehr gibt es aus Sicht der Gutachter jedoch vielerorts noch großen Nachholbedarf auf konzeptioneller Ebene, wie auch bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Etablierung eines attraktiven Fuß- und Radwegenetzes. Als weitere Themen für eine zukunftsgerechte Entwicklung der Mobilitätsknoten wird vielerorts der Bedarf an Park&Ride-Plätzen sowie die Nutzung von E-Mobilität angeführt.
- Durch das Gutachterteam wird ein hohes Potenzial gesehen, die Nutzungsperspektiven interkommunal zu entwickeln. So können die Restriktionen einer Stadt durch die Kooperation mit einer anderen Stadt ausgeglichen werden (z. B. knappes Bauland in Jena, Baulandreserven in Gera). Wichtige Voraussetzungen für die Nutzung der Entwicklungschancen sind effektive Mobilitätsknoten und ein schneller Nahverkehr.
- Die Chancen der Potenzialflächen und Mobilitätsknoten für die regionale Verflechtung sind im Einzelfall weiter auszuloten. Aus Sicht der Gutachter ist die Stärkung der regionalen Verflechtung gerade im demografischen Wandel eine strategische Option, welche die Funktionsfähigkeit der Städte und der ländlichen Räume absichern kann.
- Als Umsetzungshemmnis wurde vielerorts die Flächenverfügbarkeit herausgearbeitet. Zum einen sind die Potenzialflächen im Besitz von Privatpersonen, deren Entwicklungsabsichten nicht bekannt oder nur schwierig durch die Kommunen zu steuern sind. Zum anderen befinden sich einige Flächen noch im Eigentum der Deutschen Bahn. Bei Veräußerungsbestrebungen erfahren die Kommunen zum Teil erst nach dem Verkauf der Fläche oder des Gebäudes davon, was eine strategische Bevorratung der Flächen sehr erschwert. Darüber hinaus wird der Zuschlag größtenteils auf den höchsten Kaufpreis erteilt. Hier können viele Kommunen im Wettbewerb um die Fläche nicht mithalten.
- Die Finanzlage der Kommunen führt zudem zu Engpässen in der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen am Mobilitätsknoten. Miteleistungsanteile können nicht aufgebracht werden. Darüber hinaus fehlt es in vielen Fällen an Personal, welches eine Planung aufstellen oder aber den Kontakt zur Deutschen Bahn bzgl. der Strategieabstimmung herstellen könnte.
- Die Zurückstellung der Kreisgebietsreform wird ebenso als Hemmnis angesehen, da für die Kommunen unklar ist, wie sich die Zusammenschlüsse und damit die Haushaltssituation zukünftig entwickeln werden. Langfristige Investitionen in den Mobilitätsknoten werden dadurch ggf. zurückgestellt.
- In der Regel sind Potenzialflächen und Bahnhofsgebäude nicht in eine kommunale Fördergebietskulisse nach Baugesetzbuch (BauGB) integriert. Zudem lassen sich, bspw. bei zentrenfernen Lagen, keine Gebietskulissen ausweisen. Dies behindert die Umsetzung von Projekten, für die eine Förderung aufgrund der Haushaltssituation die einzige Finanzierungsmöglichkeit darstellt.
- Die Trennwirkung der Gleisanlagen behindert in einigen Fällen die Entwicklung der Flächen. Lageunterschiede konnten bisher nicht abgebaut werden - auch weil beste-

hende, aber geschlossene Unterführungen durch die Deutsche Bahn AG nicht wieder aktiviert werden.

Empfehlungen an Kommunen

Ausbau der Mobilitätsknoten:

Der Ausbau der Mobilitätsknoten steht an erster Stelle, um die Potenziale des ICE-Knotens bestmöglich nutzen zu können und die Region bestmöglich an das Mittel- bzw. Oberzentrum anzubinden. Die einzelnen Verkehrsträger sind dabei differenziert zu betrachten und deren Belange in die Planung einzubeziehen. Es sollte eine konzeptionelle Einbindung der Flächen in bestehende Planungen (z. B. ISEK, Rahmenpläne) erfolgen.

Es wird empfohlen, dass eine Abstimmung bezüglich der Förderfähigkeit von Infrastrukturmaßnahmen am Mobilitätsknoten mit den zuständigen Landkreisen sowie der Nahverkehrservicegesellschaft (NVS) vorgenommen wird.

Die Neu- oder Umgestaltung von Mobilitätsknoten sollte im Rahmen von Realisierungswettbewerben erfolgen, um eine möglichst hohe Qualität der Planung zu erreichen. Der Bahnhof und sein Umfeld sind für viele Reisende das Tor zur Stadt und sollten entsprechend als Visitenkarte verstanden und gestaltet werden.

Strategisch wirksame Nutzungszuführungen:

Nutzungen, die auf Mobilität und große Nutzerströme angewiesen sind, um für die Stadt und die Region die größtmögliche Wirkung entfalten zu können, sollten im Bahnhofsumfeld realisiert werden. Bestehende Planungsunterlagen sollten ggf. durch Wettbewerbe qualifiziert werden, um entsprechend der o. g. Prämisse (Stadteingang = Visitenkarte) wirksam werden zu können.

Die Nutzungsinteressen der Stadt sollten mit jenen der Deutschen Bahn abgestimmt werden. Sofern Unterstützungs- bzw. Vermittlungsbedarf besteht, sollte das zuständige Landesressort um Moderation oder Mediation gebeten werden.

Sofern der kommunale Haushalt es erlaubt, sollten an den o. g. aussichtsreichen Standorten Grundstücke und Gebäude aufgekauft werden, die für die Verwirklichung der Handlungskonzepte strategisch wertvoll sind (aktives Liegenschaftsmanagement).

Durch die Ausweisung von Gebietskulissen kann der Zugang zu Mitteln der Städtebauförderung ermöglicht werden.

Die Kommunen in schwieriger Haushaltslage bzw. Haushaltssicherung sollten sich in Gesprächen, insbesondere mit der Kommunalaufsicht und der Deutschen Bahn darüber auseinandersetzen, ob es Wege gibt, die trotz der finanziellen Restriktionen eine strategische Flächenbevorratung bzw. eine Flächenentwicklung entsprechend der Ziele der Stadt- und Regionalentwicklung sichern können.

Kommunen, die mit untätigen oder handlungsunfähigen Privateigentümern entwicklungsrelevanter Flächen konfrontiert sind, sollten das Gespräch suchen, um die gemeinsamen Handlungsoptionen auszuloten. Ggf. ist das bestehende rechtliche Instrumentarium einzusetzen, um die Eigentümer zum Handeln zu bringen (bspw. Bauleitplanung, städtebauliche Gebote).

Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten:

Die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von Fördermitteln (z. B. Fortschreibung I-SEK, Ausweisung Gebietskulissen o. ä.) sind zu schaffen. Für die Umsetzung von Projekten an den Mobilitätsknoten steht für einzelne Maßnahmen ggf. das Thüringer ÖPNV-Investitionsprogramm zur Verfügung.

Kooperation und Kommunikation mit der Deutschen Bahn:

Eine frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der Deutschen Bahn in die Entwicklungsabsichten unterstützt die Realisierung der Planungen. Dies zeigen positive Beispiele aus Ilmenau und Sondershausen.

Empfehlungen an die Landesregierung

Unterstützung des Ausbaus von Mobilitätsknoten:

Es ist zu prüfen, wie die Kommunen bei der Weiterentwicklung von Mobilitätsknoten unterstützt werden können. Nach der weit fortgeschrittenen Sanierung der historischen Stadtkerne könnte die Entwicklung der Bahnhöfe und deren Umfeldes zum Mobilitätsknoten als Abrundung und Fortsetzung der Innenentwicklung im Rahmen der Städtebauförderung gefördert werden.

Es ist zu prüfen, ob die spezifischen infrastrukturellen Anforderungen damit abgedeckt werden könnten oder aus anderen Förderungen ergänzt werden müssten.

Wenn eine Förderung im o. g. Sinne nicht erfolgen kann (z. B. weil keine Gebietsabgrenzung möglich erscheint - zentrumsferne Lage), sollte über die Etablierung eines neuen Förderungsschwerpunktes „Mobilitätsknoten“ nachgedacht werden. Dieser - so die Einschätzung der Gutachter auf Basis der geführten Interviews - wäre auch aus raumordnerischer Perspektive sinnvoll.

Aus politischer Sicht sowie aus Landesentwicklungsgesichtspunkten kann es darüber hinaus sinnvoll sein, einen Diskussions- und Abstimmungsprozess zu starten, der nicht mehr auf einen bestimmten Status (Mittelzentrum, Oberzentrum) abzielt, sondern die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Vordergrund rückt. Diese Diskussion würde aus Sicht der Gutachter kleinräumige Strukturen fördern und dazu führen, dass Maßnahmen, die einen Verkehr zu weiter entfernten Orten erzwingen, nicht mehr priorisiert werden. Die Förderung der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrskonzepten der höherstufigen Zentralen Orte bzw. für deren mittelzentralen Funktionsraum könnte ggf. Fördergegenstand einer Richtlinie „Regionalentwicklung“ sein.

Das Gutachtertteam empfiehlt, die Studie den Akteuren (z. B. NVS) zur Verfügung zu stellen, da in der Untersuchung die Bedarfe der Kommunen hinsichtlich der Nahverkehrsanbindung deutlich herausgearbeitet wurden.

Strategische Ansiedlung von Funktionen:

Im Falle von baulichen Neuinvestitionen für Infrastrukturangebote des gehobenen und höheren Bedarfs wären die jeweiligen Bahnhofsstandorte mit Blick auf die sehr gute Erreichbarkeit mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes in besondere Weise prädestiniert.

Mit Nutzungs-/ Funktionszuweisung bzw. strategischer Ansiedlungspolitik (z. B. übergeordnete Behördenstandorte, Bildungseinrichtungen) kann die Nutzungsbelegung bahnhofsnaher Flächen und die regionale Entwicklung aktiv unterstützt werden.

Verbesserung der kommunalen finanziellen Handlungsfähigkeit für Stadt- und Regionalentwicklung:

Eine Nutzbarmachung der Erreichbarkeitsvorteile, die sich durch die neue Verkehrsinfrastruktur ergeben, kann nur dann erfolgen, wenn die Kommunen Haushaltsmittel für Investitionen bereitstellen können. Daher ist die Haushaltssituation der Kommunen zu verbessern. Aus Sicht der Gutachter bestehen hier in Thüringen bisher noch ungenutzte Möglichkeiten, die sich in anderen Bundesländern bereits etabliert haben:

- Einführung eines Stadtentwicklungskredites mit tilgungsfreien Jahren und optionaler Haftungsfreistellung, getragen durch die Landesbank
- Etablierung von Förderprogrammen zur Aufwertung von Bahnhöfen (z. B. in Hessen: mitfinanziert durch die Deutsche Bahn; Sachsen-Anhalt: 80% Förderung)
- Auflegen eines Landesprogrammes Flächenpool nach dem Vorbild von Nordrhein-Westfalen: Programm zur Aktivierung von Brachflächen mit Hilfe von zentralen Projektsteuerern.

Darüber hinaus sollte eine ressortübergreifende Überprüfung des Zusammenspiels der bestehenden Förderprogramme stattfinden. Aktuelle Förderrichtlinien sollten aus Sicht der Gutachter hinsichtlich der identifizierten Maßnahmen und ihrer Flexibilität geprüft werden. Zudem wird empfohlen, zu prüfen, ob eine Wiederbelebung der Richtlinie Regionalentwicklung mit der Schwerpunktsetzung auf die Sicherung und Entwicklung der zentralörtlichen Funktionen durch interkommunale Vernetzung und Kooperation, Funktionsteilung sowie Ausbau der Verkehrsknotenfunktion, in Frage kommt.

Verbesserung der Flächenverfügbarkeiten:

Vor dem Hintergrund der geringen finanziellen Handlungsspielräume vieler Kommunen sowie der damit einhergehenden Schwierigkeiten beim Flächenerwerb sollte geprüft werden, ob für Thüringen ein ähnliches Modell, wie in Nordrhein-Westfalen, in Frage kommt. Dort hat das Land gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Entwicklungsgesellschaft gegründet (BahnflächenEntwicklungsgesellschaft - BEG), welche im Auftrag von Kommunen die Entwicklung von strategisch wichtigen oder brachgefallenen Bahnflächen vorantreibt. Dieses Modell ist aus Gutachtersicht auch für Thüringen eine gute Lösung.

Weitere Unterstützung der Kommunen bei der Kooperation mit der Deutschen Bahn:

Eine kontinuierliche Abstimmung der Kommunen mit der Deutschen Bahn hat sich als Schlüsselthema herauskristallisiert. Um Fehlentwicklungen der Vergangenheit nicht zu wiederholen (insb. nicht abgestimmte Verkäufe an Privatpersonen), sollte ein regelmäßiger Austausch stattfinden. Die AG Guntraum hat sich hier als wirkungsvolle Plattform etabliert. Daher wird von den Gutachtern eine Fortführung dringend empfohlen.

Um den Abstimmungsprozess zu befördern, wäre es aus Sicht der Gutachter hilfreich, wenn durch die Deutsche Bahn die Modalitäten zur Veräußerung von Liegenschaften, die für die kommunale Entwicklung von strategischer Bedeutung sind, definiert und den Kommunen zur Verfügung gestellt würden.

Bei Problemen in der Abstimmung von Gebäude- oder Flächennutzung (z. B. zwischen Stadt und Privateigentümer (z. B. Gotha) oder zwischen Stadt und Deutsche Bahn (z. B. Arnstadt)) sollte das zuständige Ressort eine moderative bzw. mediative Rolle übernehmen.

Prozessbegleitung:

Mit der Inbetriebnahme der VDE 8 ändern sich für viele Thüringer Städte wesentliche Parameter der Stadtentwicklung. Um die anstehenden kommunalen und regionalen Entwicklungsprozesse effizienter gestalten zu können, erscheint eine übergeordnete Prozessbegleitung im Sinne einer Initiative „Mobilitätsknoten Bahnhof“ sinnvoll. Diese sollte die systematische Betrachtung der Entwicklungen beobachten, als Austauschplattform dienen und ein Monitoring von entscheidungsrelevanten Schlüsseldaten vornehmen.

Empfehlung an sonstige Akteure

Deutsche Bahn und Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS):

Die Deutsche Bahn kann aus Sicht der Gutachter wesentliche Voraussetzungen für einen produktiven Dialog mit den Kommunen schaffen. So kann sie eine übersichtliche Darstellung der Konzernteile und Verantwortungsbereiche zur Verfügung stellen, Ansprechpartner im Unternehmen benennen, eine Zusammenstellung mit den aktuell und mittelfristig zu veräußernden Flächen in den Thüringer Städten anbieten, die Kommunen bei Veräußerungsabsichten frühzeitig einbeziehen und ein kommunales Vorkaufsrecht einräumen. Zudem sollte die Deutsche Bahn eine Übersicht über die verschiedenen Etappen der Entwicklung und Veräußerung bereitstellen, sodass diesbezügliche Unklarheiten bei den Kommunen beseitigt werden können. Abschließend empfehlen die Gutachter, dass die Deutsche Bahn den Kommunen bei der Klärung, wie bestimmte Servicefunktionen am Bahnhof (insb. Toilettenanlagen) sichergestellt werden können, zur Seite steht.

Sonstige private Akteure:

Den privaten Flächeneigentümern von Potenzialflächen ist zu verdeutlichen, dass sich spekulative Flächenkäufe ohne die Absicht oder Möglichkeit der Investition nicht lohnen. Eine aktive Kommunikation zwischen Kommune und Privateigentümer ist entscheidend für eine abgestimmte Nutzung der Gebäude und Flächen.

3. Weniger begünstigte Städte

Neben 21 vom ICE-Knoten Thüringen begünstigten Städten gibt es 19 Städte und Räume in Thüringen, die als weniger begünstigt einzustufen sind. Dies sind:

- Artern,
- Leinefelde-Worbis,
- Bad Blankenburg,
- Heilbad Heiligenstadt,
- Greiz,
- Saalfeld,
- Hermsdorf,
- Lauscha,
- Schmöln,
- Zeulenroda-Triebes,
- Bad Klosterlausnitz,
- Gößnitz,
- Stadtroda,
- Eisenberg,

- Rudolstadt,
- Neuhaus am Rennweg,
- Schleiz,
- Pößneck,
- Bad Lobenstein.

Für die von den Erreichbarkeitsverbesserungen weniger begünstigten Städte bzw. Regionen werden Handlungsempfehlungen zur Stärkung der nahtäumlichen und regionalen Entwicklung aufgezeigt, um eventuelle Nachteile abzubauen bzw. zu kompensieren. Dabei werden verkehrsplanerische Aspekte sowie Themen der Regionalentwicklung betrachtet.

Unterstützungsmöglichkeiten aus verkehrsplanerischer Sicht

In diesem Abschnitt der Studie wird in einem ersten Teil auf den fachlichen Hintergrund - die Klimaschutzziele der Bundesregierung und deren Auswirkungen auf die Verkehrsplanung, den Bundesverkehrswegeplan, Risiken der beschleunigenden Verkehrsentwicklung und die in Thüringen geplanten großen Projekte - eingegangen.

In einem zweiten Teil folgt die Analyse der o. g. weniger begünstigten Städte. Berücksichtigung fanden dabei Nahverkehrspläne, Gesamtverkehrspläne, Verkehrsentwicklungspläne und verkehrsmittelspezifische Konzepte wie Radverkehrskonzepte oder Nahverkehrspläne. Zusätzlich wurden die vorhandenen Stadtentwicklungskonzepte auf verkehrliche Zielvorhaben untersucht. Neben den darin vorgesehenen Maßnahmen für den ÖPNV, Fuß-, Rad- und motorisierten Individualverkehr wurden ebenfalls Vorhaben im Bahnhof bzw. Bahnhofsumfeld untersucht. Zudem hatten die Kommunen die Möglichkeit, den Gutachtern Herausforderungen und Defizite bei der überregionalen Anbindung sowie bei lokalen verkehrlichen Problemen mitzuteilen.

Folgende wesentliche Handlungsfelder hat die Bestandsanalyse ergeben:

- Zum Teil gibt es keine kommunalen Verkehrskonzepte oder aber die bestehenden Konzepte sind stark veraltet.
- Die meisten Kommunen sind aufgrund der schlechten Situation des kommunalen Haushalts (Haushaltskonsolidierungen) stark in ihrer Handlungsfähigkeit eingeschränkt.
- Aufgrund der Haushaltslage gibt es in zahlreichen Kommunen Schwierigkeiten bei der Erbringung des Eigenanteils für Projekte. Dadurch konnten bereits in der Vergangenheit viele notwendige und teilweise auch bereits genehmigte Projekte nicht umgesetzt werden.
- Die schlechte finanzielle Lage verursacht einen Unterhaltsstau bei der Straßeninfrastruktur, da nur Ausbesserungen vorgenommen werden können.
- Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn, einschließlich gesicherter Übergänge, sind in zahlreichen Kommunen bereits vorhanden, bzw. befinden sich in der Planung.
- Als großes Defizit wird die Tatsache gewertet, dass das ÖPNV-Angebot in vielen Kreisen vornehmlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. Dies benachteiligt besonders Zwangskunden (z. B. Personen ohne eigenes Kfz oder Fahrerlaubnis) und mindert die Anreize zur Nutzung des ÖPNV für Berufstätige stark. Zudem endet das

ÖPNV-Angebot in vielen Kommunen bereits ca. 19.00 Uhr, was weitere Nachteile mit sich bringt.

- Alternative Bedienformen sind bisher im ÖPNV-Angebot kaum berücksichtigt.
- Die Betrachtung der Thematik Radverkehr ist in den Kommunen unterschiedlich weit vorangebracht. So ist in einigen Kommunen das Radverkehrsnetz gut ausgebaut und an überregionale Radverkehrswege angeschlossen; in anderen Städten fand das Thema selbst planerisch bisher kaum Berücksichtigung.
- Einige Kommunen sehen durch die relative Verschlechterung der ICE-Anbindung dringenden Kompensationsbedarf durch Maßnahmen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs.

Darüber hinaus gibt es in den einzelnen Kommunen weitere, sehr differenzierte Problemlagen und Herausforderungen, auf die in dieser Zusammenfassung jedoch nicht eingegangen werden kann. Hierzu wird auf den Anlagenband (ab Seite 263) verwiesen.

Ausgehend von zuvor dargestellten und nahezu für alle weniger begünstigten Räume geltenden Herausforderungen sowie den weiteren Problemlagen der einzelnen Städte werden durch die Gutachter allgemeine verkehrliche Unterstützungsmöglichkeiten nach Themenfeldern aufgezeigt.

Die Themenfelder und wesentliche Handlungsempfehlungen sind Folgende:

- **Maßnahmen des überregionalen Verkehrsnetzes:**
 - Weiterentwicklung des Bestandsnetzes mit dem Ziel ein dichtes Taktangebot, konkurrenzfähige Reisezeiten im Vergleich zum MIV, abgestimmte Anschlüsse (Berufsverkehr, überregional) zu schaffen,
 - Nicht in allen Regionen auf eine Beschleunigung im Fernverkehr oder auf den Routen zu den zentralen Orten setzen. Dies hilft nur wenigen Reisenden, benötigt viele Finanzmittel und verhindert dadurch andere Investitionen. Eine grundsätzliche Beschleunigung des Fernverkehrs wird als nicht zielführend erachtet. Stattdessen sollte eine möglichst direkte Anbindung aufkommensstarker Punkte in Grundzentren an Mittelzentren sowie an weitere wichtige Ziele der Ausbildung, Infrastruktur und Naherholung angestrebt werden: Dies hilft „mehr Menschen“ in „größeren Umfang“.
 - Optimierung der Anschlüsse an den neuen ICE-Knoten im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes,
 - Bei der weiteren Umsetzung des Nahverkehrsplanes des Landes: starke Berücksichtigung der Mittelzentren und Korridore, die wenig vom neuen ICE-Netz profitieren und insgesamt schlechter an den ÖPNV angebunden sind,
 - Betrachtung der weniger begünstigten Räume, insbesondere der Räume mit hohen Gesamtreisezeiten, bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (Schiene) unter Berücksichtigung betrieblicher, infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen,
 - Detaillierte Planung zur Verknüpfung des Regionallinienkonzeptes mit dem neuen SPNV-Fahrplan,

- Aufrechterhaltung der Baufreiheit auf Strecken, für die der Betrieb eingestellt ist (Strecken stellen Potenzial für Wiederinbetriebnahme (klimafreundliches Reisen) dar).
- **Verkehrsplanerische Maßnahmen vor Ort**
 - Allgemein:
 - attraktivere Gestaltung des ÖPNV und Senkung der Attraktivität des MIV
 - Nicht-motorisierter Verkehr:
 - gute Verknüpfung von Wohnstandorten mit Grund- und Mittelzentren für Fußgänger und Radfahrer,
 - Sensibilisierung von Politik und Verwaltung für den Fußgängerverkehr (höchster Anteil im Bundesvergleich) - z. B. durch „Fußverkehrs-Checks“ (Baden-Württemberg; dienen der Beteiligung der Akteure an der systematischen Fußverkehrsplanung),
 - Schaffung möglichst kurzer und direkter Verbindungen (in den Städten und bei der Planung der regionalen Vernetzung),
 - Beachtung der Empfehlungen zur Fußverkehrsförderung (Domin, 2016) durch die Thüringer Kommunen.
 - Infrastrukturprojekte:
 - Attraktivitätssteigerung des nicht-motorisierten Verkehrs durch Radwegebau und Erschließung von Radrouten abseits der Straßen,
 - Realisierung von attraktiven Wegen und einer guten Ausschilderung zur langfristigen Stärkung des Radverkehrs,
 - Einbeziehung des Rad- und Fußverkehrs in die Planung neuer Infrastrukturprojekte mit einer Anerkennung als mindestens gleichberechtigt gegenüber anderen Verkehrsmitteln,
 - Verbesserung der Zu- und Abwege zum ÖPNV,
 - Planungsfokus auf Sicherheit und Komfort für Fußgänger und Radfahrer legen - Schutz der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer auch z. B. an Baustellenumgehungen und Engstellen zur Priorität machen,
 - Verkehrsberuhigung,
 - Schaffung guter Sichtverhältnisse zwischen nicht-motorisierten Verkehrsmitteln und MIV,
 - Beseitigung infrastruktureller Unfallrisiken,
 - Schaffung einer guten Beleuchtung und leicht erkennbarer Wegweisungen,
 - Herstellung überdachter und gut beleuchteter Abstellanlagen, bestenfalls inklusive Serviceleistungen (z. B. Luftpumpen),
 - Erlaubnis der Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen.
 - Tourismus- und Freizeitverkehre:
 - Anschluss kultureller und natürlicher Potenziale an das (regionale, nationale) Wander- und Radwegenetz,
 - Erhöhen der Anzahl zertifizierter „Bett+Bike“ Einrichtungen.

- Politische Ansatzpunkte:
 - Schulung von Verkehrsplaner/-innen (regelmäßige, überregionale Treffen befördern Austausch, innovative Ideen sowie ähnliche Gestaltung von Rad- und Fußverkehrsanlagen),
 - Zurückgreifen auf das Knowhow der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen,
 - Einbeziehung wissenschaftlicher Arbeiten zur Rad- und Fußverkehrsplanung und Ausschreibung von entsprechenden Themen an den regionalen Forschungseinrichtungen,
 - Zentralisierung der Thematik nach dem Vorbild Baden-Württembergs (um Mitteleinsatz zu optimieren und auch kleinere Kommunen zu mehr Engagement zu motivieren) - mögliche Aufgaben, die in **Baden-Württemberg** das Land übernimmt:
 - Definition einheitlicher Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz,
 - Abstimmung der Radverkehrsführung über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinweg,
 - Erhebung detaillierter Zustandserfassungsdaten des Radnetzes sowie Erstellung der Kostenabschätzung zur Mängelbeseitigung für die Kommunen, auch Erfassungstool und Datenbanken werden zur Verfügung gestellt,
 - Bereitstellung von Maßnahmenblättern für die Kommunen zu jedem identifizierten Mangel sowie Priorisierung der Maßnahmen nach Bedeutung für die Umsetzung des Radnetzes,
 - Unterstützung der Kommunen bei Modal-Split Erhebungen im Radverkehr,
 - Förderung der Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte, welche den Qualitätsstandards entsprechen,
 - Unterstützung durch Fortbildungen, Leitfäden und Handbücher in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg,
 - Unterstützung der Vernetzung der Kreiskoordinatoren mit kreisangehörigen Kommunen und untereinander,
 - Unterstützung der Kommunen bei der Initiierung von Runden Tischen und bei der Durchführung von Evaluationen der Radverkehrspolitik, bspw. mittels Bicycle Policy Audit (BYPAD),
 - Förderung kommunaler Infrastrukturprojekte im Radnetz auf Grundlage des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes im Rahmen des Förderprogramms „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“ sowie durch Sonderprogramme und -finanzierungen,
 - Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Verlauf von Landes- und Bundesstraßen,
 - Hundertprozentige Übernahme der baulichen Umsetzung der Erstbeschilderung sowie Anpassung der vorhandenen Beschilderung im gesamten Radnetz sowie Pflege und Wartung dieser (inkl. jährlicher Befahrung sowie Instandhaltung),
 - Unterstützung der Baulastträger bei der öffentlichkeitswirksamen Eröffnung neuer Radnetzstrecken durch entsprechende Materialien,

- Erstellung von Faltkarten zum Radnetz mit ergänzenden Informationen mit Alltagsrelevanz für den Radverkehr.
- Mobilitätsmanagement:
 - Stärkung der Kenntnis und Akzeptanz der Verkehrsregeln bei allen Verkehrsteilnehmern und Sensibilisierung für Konfliktpunkte zwischen den Nutzern verschiedener Verkehrsmittel,
 - Weiterbildung der Polizei hinsichtlich Ahndung von Regelverstößen von Kfz-Führern gegenüber nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern,
 - Angebote zur Codierung von Fahrrädern zur Erhöhung der Sicherheit,
 - Verkehrserziehung,
 - Kinder- und Jugendarbeit für nachhaltiges Verkehrsverhalten.

Für weitere Maßnahmen wird auf das nordrhein-westfälische Zukunftsnetz Mobilität verwiesen.

- ÖPNV:
 - Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV (z. B. Haltestellenanordnung),
 - Einführung nachfrageorientierter Angebote (Rufbusse, Anrufsammeltaxen etc.),
 - Finanzielle Förderung der Einführung von individuellen Verkehrslösungen („Experimentierklausel“),
 - Car- und Bikesharing, Mitfahrplattformen und Ridesharing zur Überbrückung der letzten Meile,
 - Integration aller Angebote in einer zentralen Mobilitätsapp/ -plattform (Zugriffsmöglichkeiten für Großteil der Kunden, Ermittlung der vorteilhaftesten Kombination auf einen Blick,
 - Barrierefreiheit der ÖPNV-Infrastruktur (insbesondere im Hinblick auf demografischen Wandel von Bedeutung, Entwicklung mehrstufiger Umsetzungspläne),
 - Elektrifizierung des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) nur im Einzelfall (hohe Schadstoffbelastung) sinnvoll, im nationalen Vergleich aber für Thüringen nachrangig - hier lieber abwarten und später auf Erfahrungen anderer Regionen aufbauen,
 - Autonomes Fahren ebenso, wie Elektrifizierung StPNV, abwarten. Die für Thüringen typischen Landstraßen sind neben Stadtstraßen am schwierigsten automatisierbar,
 - Organisation von Mitfahrdiensten nicht nur im Privatbereich, sondern auch bei Dienstleistungsverkehren (z. B. Fahrten von Pflegediensten, von Handwerksbetrieben o. ä.) anregen,
 - Kombination von Personenbeförderung und Versorgung mit Lebensmitteln (mobiler Dorfladen) - auch touristische Angebote, wie der Gepäcktransport von (Rad-)Wandergruppen oder die Belieferung von Gaststätten und Herbergsbetrieben mit lokalen Produkten sind denkbar,
 - Verknüpfen des ÖPNV mit Dienstleistungsverkehren: z. B. Patientenbusse, regelmäßige Fahrten zu Ärzten und Pflegeeinrichtungen anbieten und bei freien Kapazitäten auch Bürger/-innen mitnehmen, die nicht wegen gesundheitlicher Probleme unterwegs sind,
 - Zentrale Bündelung alternativer Angebote.

- Motorisierter Individualverkehr (MIV):
 - Verringerung der Attraktivität des MIV,
 - Umsetzung von geschlossenen Parkraumkonzepten für die Innenstadtbereiche,
 - Förderung alternativer Mobilitätsangebote (Fernbusse, Car-, Ridesharing),
 - öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, die auf die negativen Effekte des MIV aufmerksam machen.

- Zukünftige Anforderungen:
 - Klärung der Verantwortlichkeiten als Basis für eine sinnvolle Koordinierung und Vernetzung der Verkehrsmittel,
 - Beschäftigung je eines Mobilitätsmanagers in den Kommunen bzw. Landkreisen,
 - Aufbau spezifischer und lokal geeigneter Mobilitätsangebote,
 - Verbesserung der Verknüpfung zwischen Radverkehrs und Schienenpersonennahverkehr: Errichtung von wetter- und diebstahlgeschützten Bike&Ride-Anlagen an allen Zugangsstellen des SPNV - speziell in ländlichen Regionen besteht Handlungsbedarf,
 - Vorhalten von zusätzlichen Leistungen für Radfahrer ist wünschenswert - Vorbild könnte das vom Land geförderte Programm für Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen sein. Die dort eingerichteten Stationen bieten neben Bewachung und Witterungsschutz als Grundvoraussetzungen zusätzlich Angebote, wie Pannenhilfe, Fahrradwartung und -reparatur. Zudem sind an einigen Standorten Fahrradverleihsysteme sowie andere fakultative Serviceleistungen (Mobilitätsberatung, Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und -literatur etc.) integriert,
 - Gewährleistung der Barrierefreiheit innerhalb der ÖPNV-Infrastruktur, um einen komfortablen Transport des Fahrrades zu gewährleisten,
 - Prüfen der Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme, gegebenenfalls auch durch länderübergreifende Kooperationen,
 - Schaffung von Mobilitätsknotenpunkten - dienen als zentrale Haltestellen des ÖPNV, als Anlauf- und Treffpunkt für Mitfahrssysteme und Ridesharing, als Ladestation, als Ausleihstation für Pedelecs, konventionelle Fahrräder, Lastenräder und/ oder Carsharing-Fahrzeuge; Angebot an sicheren Anschluss- und Unterstellmöglichkeiten für private Zweiräder - idealerweise ist darauf zu achten, dass die Mobilitätszentren im ländlichen Raum mit dortigen Dienstleistungszentren verknüpft sind,
 - Unterstützung von privaten Anbietern von Carsharing an den Mobilitätspunkten, um die schwierige Anlaufphase bis zum Erreichen eines Mindestniveaus an Kunden zu überbrücken,
 - Vernetzung der Anbieter von Mobilität unter Federführung des lokalen Verkehrsunternehmens oder der Kommune,
 - Beteiligung aller Akteure (Anbieter, Nutzer etc.) an der Planung eines Mobilitätsknotens,
 - Ergänzung der lokalen Mobilitätsstationen durch digitale Angebote (Apps) in einem System. Zudem ist eine Erweiterung der bestehenden Plattformen empfehlenswert. Mandantenfähige Systeme sollten eingeführt werden (eine Anmeldung des Kunden - Nutzen aller Angebote der verschiedenen Unternehmen).

Zusammengefasst werden die Unterstützungsmöglichkeiten nach den einzelnen Themenfeldern in Form einer Tabelle (siehe Seite 179 ff. (Anlage 2)).

Unterstützungsmöglichkeiten aus raumplanerischer Sicht

Aus raumordnerischer und regionalplanerischer Sicht werden die weniger begünstigten Städte und deren Funktionsräume durch Überlagerung der Gunstraumkarte mit der Karte zu Raumstrukturgruppen und -typen des Landesentwicklungsprogrammes 2025 in drei Kategorien eingeteilt. Demnach gibt es aus Sicht der Gutachter „Räume mit sehr hohem Unterstützungsbedarf“, wie die Regionen um Artern und um Neuhaus am Rennweg/ Lauscha, „Räume mit hohem Unterstützungsbedarf“, wie die Städte Saalfeld/ Rudolstadt/ Bad Blankenburg und Pößneck mit ihren mittelzentralen Funktionsräumen sowie der Raum um die A9/ Thüringer Vogtland mit den Städten Greiz, Hermsdorf/ Bad Klosterlausnitz, Schmölln/ Gößnitz, Zeulenroda-Triebes, Eisenberg, Schleiz und Bad Lobenstein. Eine dritte Kategorie sind „Räume mit mäßigem Unterstützungsbedarf“. Sie gilt für die Städte Leinefelde-Worbis, Heilbad Heiligenstadt und Stadtroda sowie deren mittelzentrale Funktionsräume.

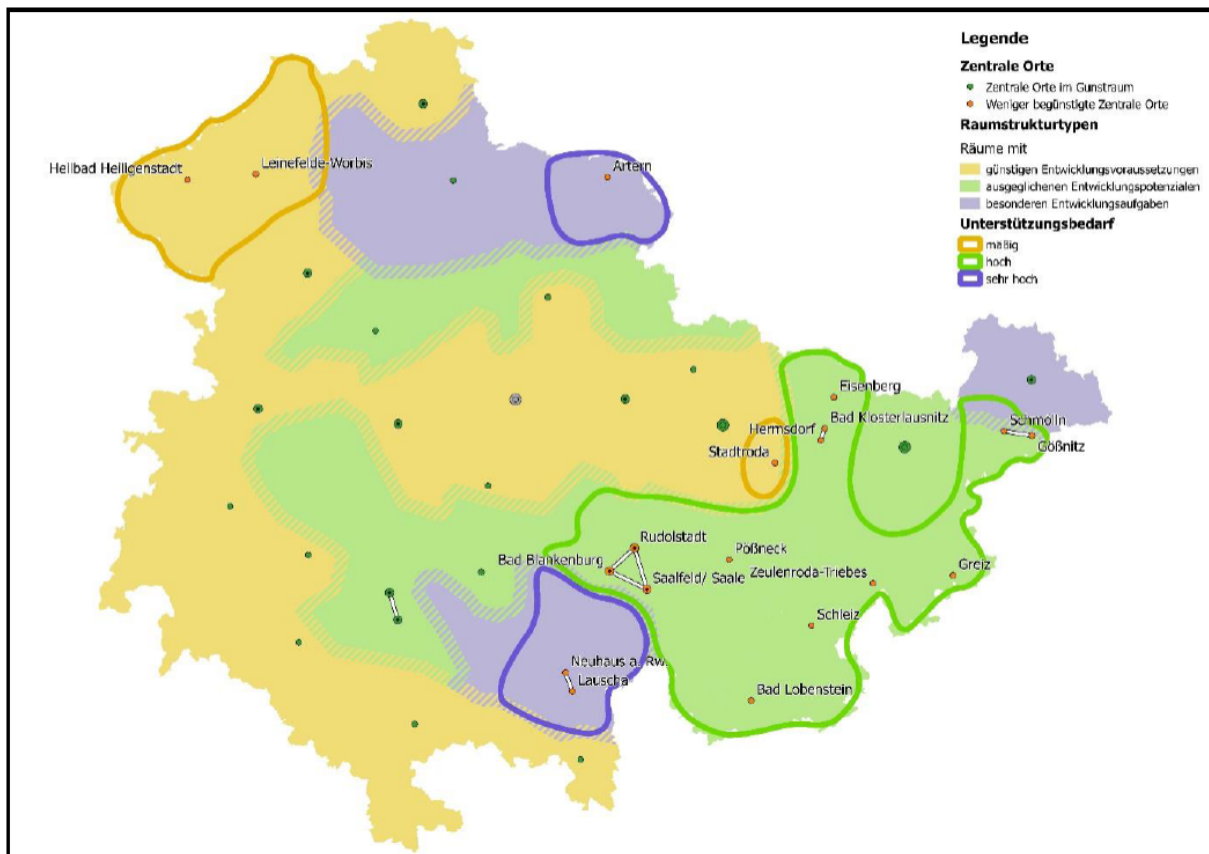


Abb. 41: Differenzierter Unterstützungsbedarf: Überlagerung der weniger begünstigten zentralen Orte mit den Raumstrukturgruppen des LEP 2025. Darstellung: FIRU.

Im Rahmen der Studie werden die beiden Kategorien „Räume mit sehr hohem Unterstützungsbedarf“ und „Räume mit hohem Unterstützungsbedarf“ im Detail betrachtet.

Am Anfang steht dabei immer die Analyse des Betrachtungsraumes. Diese beginnt mit einer cursorischen Einschätzung zur Problemsituation, die mit wichtigen Ziel- und Grundsatzausagen des jeweiligen Regionalplanes sowie des Landesentwicklungsprogrammes 2015 (LEP

2015) überlagert wird. Es folgt eine Darstellung des Status quo bezüglich der strategischen Ausrichtung sowie Unterstützung sowie die Ableitung von Empfehlungen, Handlungsschwerpunkten und teils Projekten.

Die drei letztgenannten Punkte sollen im Folgenden stichpunktartig für die einzelnen Räume aufgezeigt werden:

Artern (Raum mit sehr hohem Unterstützungsbedarf):

- Die bisher verfolgte Stärkung der industriellen Basis, anknüpfend an den Standortpotenzialen von Artern, sowie die Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung haben zur positiven Entwicklung des Ortes und seines Umlandes beigetragen. Die dahinter stehende Strategie sollte auch in Zukunft weiter verfolgt werden.
- Die Profile von Artern und dem benachbarten Bad Frankenhausen ergänzen sich hinsichtlich der angebotenen Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Eine Zusammenarbeit sollte angestrebt und die auf Netzwerkstrukturen basierenden Kooperationen von Landesseite unterstützt werden.
- Das Regionalwirtschaftliche Entwicklungskonzept für Nordthüringen setzt auf die richtigen Handlungsfelder. Zur Umsetzung sollte aus Gutachtersicht das Land mit der Bereitstellung von Finanzmitteln, personellen Ressourcen für Managementaufgaben und bei länderübergreifenden Abstimmungsprozessen unterstützend bereitstehen.
- Es sollte geprüft werden, ob die Ansiedlungschancen für das Arterner Gewerbegebiet durch eine Neutrassierung der L 1172 im Raum Ringleben/ Artern in Kombination mit einer Schienenverbindung erhöht werden können.
- Die klein- und mittelständischen Betriebe benötigen dringend Unterstützungsbedarf bei der Problematik des Fachkräftemangels. Der Fachhochschule Nordhausen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Der Ausbau des Hochschulstandortes Nordhausen sowie die Schaffung von Ausbildungsverbänden zwischen Einrichtungen und Wirtschaftsbetrieben sollte vorangetrieben werden, um Fachkräfte auszubilden und an die Region zu binden.
- Die weichen Standortfaktoren sind zu stärken, um Artern als Wohn- und Lebensort attraktiver zu gestalten.
- Zwischen der Verbesserung der Bereitstellung von Daseinsvorsorgeeinrichtungen und der immer geringer werdenden Auslastung der Einrichtungen besteht ein Widerspruch. Dieser kann aus Gutachtersicht nur durch intelligente Kooperations- und Kombinationsmodelle gelöst werden. Im Vordergrund steht für Artern die Aufrechterhaltung der mittelzentralen Funktionen. Für Güter und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfes empfiehlt das Gutachterteam eine Vernetzung mit weiteren Mittelzentren hinsichtlich deren Profils. Als wichtigste Partnerstadt in diesem Zusammenhang wird Bad Frankenhausen benannt. Voraussetzung für die Kooperation ist die Schaffung attraktiver ÖPNV-Verbindungen zwischen den Mittelzentren.

- Der Wohnstandort Artern sollte seine Potenziale nutzen und vermarkten (Naturnähe - Hohe Schrecke, Wohnqualität). Bisher sind aus Sicht des Gutachterteams die Potenziale noch nicht gehoben.
- Die finanziellen Bewegungs- und Handlungsspielräume der Stadt müssen verbessert werden. Aus Gutachtersicht käme hierzu eine Unterstützung/ Entlastung bei der Erbringung des Eigenanteils in Frage.

Neuhaus am Rennweg/ Lauscha (Raum mit sehr hohem Unterstützungsbedarf):

- Neuhaus am Rennweg und Lauscha sind von einer anhaltenden Schrumpfung betroffen. Dieser Trend kann nur schwerlich aufgehalten werden. Im Zuge der Anpassungen an die negative Bevölkerungsentwicklung sollte die Balance zwischen der Aufgabe und Zentralisierung von Funktionen und dem Erhalt dieser vor Ort gefunden werden.
- Die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist aufgrund der Rahmenbedingungen (Mittelgebirgslage, naturschutz- und wasserschutzrechtliche Restriktionen) eingeschränkt. Die Unterstützung muss auf den Bestand ausgerichtet werden (Revitalisierung von Brachen, Ertüchtigung bestehender Verkehrsstrassen, platzsparende Bauweise usw.).
- Zur Vermeidung eines „Rutschbahneffektes“ in Richtung Bayern (dort: funktionsstarke Zentren, teils Aufstufung von Zentren) müssen Thüringer Zentren mit guten Voraussetzungen und nachhaltiger Perspektive als Ankerpunkte im Raum stabilisiert werden.
- Bereits heute ist die Region stark auf das Mittelzentrum Sonneberg ausgerichtet. Diese Tendenz wird auch in Zukunft weiter zunehmen. Die Kooperation zwischen Neuhaus am Rennweg/ Lauscha und Sonneberg sollte daher weiter verstärkt werden.
- Weitere Bezugspunkte für Kooperationen sind das Städtedreieck am Saalebogen und die Stadt Ilmenau. Die (bestehenden) Kooperationen sollten fortgesetzt und intensiviert werden.
- In Anlehnung an die Vorgehensweise der Wachstumsinitiativen sollte für den Raum des Hohen Thüringer Schiefergebirges eine ähnlich gelagerte Konsolidierungsinitiative geprüft werden. Das Projekt Zukunft Thüringer Wald und dessen Zielstellungen ist dabei zu berücksichtigen.
- Der Entwicklungsprozess (z. B. o. g. Kooperationen) sollte durch das Land moderiert und mit klaren Prämissen flankiert werden.
- Handlungsschwerpunkte sind die Entwicklung der Daseinsvorsorgeinfrastruktur und der Mobilitätsangebote, die Fachkräftesicherung sowie die Entwicklung von Innovationskompetenzen in den KMU.

- Es sollte eine Managementunterstützung in Abstimmung mit dem Regionalverbund Thüringer Wald stattfinden, da Themen, die über das Spektrum Tourismus hinausgehen, voraussichtlich nicht ohne Steuerung vorangetrieben werden können.
- Eine Unterstützung durch finanzielle Vorrangförderung, Managementunterstützung, Moderation und Vernetzungsaktivitäten wird durch die Gutachter empfohlen.
- Ein wichtiger Faktor für die Entwicklung des Raumes ist die Sicherung der Schienenverkehrsverbindung von Neuhaus am Rennweg/ Lauscha nach Sonneberg im 1-Stunden-Takt.

Ostthüringen (Raum mit hohem Unterstützungsbedarf):

- Die durchaus positive Entwicklung der Ostthüringer Wirtschaft steht im Konflikt mit den zur Verfügung stehenden Personalressourcen. Bildung und Ausbildung sollten in der Region trotz Sparzwängen daher eine sehr hohe Priorität eingeräumt werden.
- Für den Ostteil der Planungsregion Ostthüringen ist ein voll funktionsfähiges Oberzentrum Gera als Impulsgeber entscheidend. Insbesondere in den Bereichen der Hochschulausbildung und von Forschung und Entwicklung müssen die Kompetenzen bzw. die Funktionen der Stadt ausgebaut werden.
- Eine vergleichbare Wirkung, allerdings für den Südwesten der Planungsregion, nimmt das Städtedreieck Saalfeld - Rudolstadt - Bad Blankenburg ein. Die bestehenden oberzentralen Angebote der Daseinsvorsorge sind aufgrund der Oberzentrenferne am Standort zu halten und zu stärken.
- Dem Oberzentrum Gera sollten weitere, stärkende Funktionen zugewiesen werden. Gera benötigt daher auch von Landesseite weitere Impulse, um die Oberzentrumfunktion ausfüllen zu können.
- Eine Kooperation zwischen Jena und Gera könnte in mehrfacher Hinsicht erfolgreich sein - z. B. zur Abschwächung des Fachkräftemangels, Stärkung der Bildungslandschaft (Zweigstellen oder Studiengänge in Gera, statt Jena).
- Die Landesebene sollte sich aus Sicht der Gutachter bei den Kooperationen mit Sachsen und Bayern stärker einbringen (z. B. finanziell, organisatorisch).
- Dem Fachkräftemangel in Ostthüringen könnte durch regionale Ausbildungsverbände zwischen den KMU begegnet werden.
- Eine Unterstützung der länderübergreifenden Vernetzung (z. B. im Wirtschaftsbe-
reich) durch Schaffung entsprechende Verkehrsinfrastruktur sollte angestrebt werden. Die Verbindlichkeit sollte durch Verträge zwischen den Ländern erreicht werden.
- Da Ostthüringen durch den ICE-Knoten nur wenig begünstigt wird, sind die Verkehrsstrassen zu verbessern. Dies betrifft die Schienenverbindung Gera - Leipzig, die Mitte-Deutschland-Verbindung mit einer Verbindung zwischen den Oberzentren Erfurt, Jena, Gera und Chemnitz, die Schienenverbindung nach Hof und die Verbindung auf der Saaleachse.
- Die Mobilitätsangebote sind auf die Vernetzung der Mittelzentren und die Verbindung zwischen den Grund- und Mittelzentren auszurichten.

- Die in den bestehenden Entwicklungsstrategien und Marketingkonzepten benannten Investitionen (z. B. Thüringer Meer, Zeulenrodaer Meer) können aus Sicht der Gutachter nur erfolgreich sein, wenn diese auch von Landesseite unterstützt werden.
- Es ist offensiv über die Reduzierung oder Übernahme von kommunalen Miteleistungsanteilen bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln zu diskutieren, um auch Investitionen in Städten mit Haushaltssicherung zu ermöglichen.

Zum Abschluss der Betrachtung der weniger begünstigten Städte und Räume folgen übergreifende Handlungsempfehlungen ohne konkreten räumlichen Bezug. Hier geht es insbesondere um die Etablierung von Mittelzentralen Städtenetzen, die aus Sicht der Gutachter im Hinblick auf eine Fortschreibung des LEP 2025 vorgenommen werden sollte.

Hintergrund dieses Vorschlages ist die Erkenntnis, dass der Erhalt mittelzentraler Ausstattungsmerkmale und Funktionen in Zukunft für viele Thüringer Mittelzentren eine große Herausforderung darstellt. Dies ist zum einen durch den weiterhin starken Bevölkerungsrückgang, zum anderen auch die damit im Zusammenhang stehende, immer geringer werdende wirtschaftliche Tragfähigkeit der Einrichtungen zur Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen zurückzuführen. Der Verlust von Infrastrukturangeboten führt immer zum Sinken der Attraktivität einer Stadt.

Laut dem Gutachterteam gibt es zwei Möglichkeiten, mit dieser Entwicklung umzugehen:

Zum einen ist dies die Straffung der Struktur von Mittelzentren im künftigen LEP. So werden demnach jene Städte, die (bereits heute) ihrer mittelzentralen Funktion in deutlich reduziertem Umfang gerecht werden, zu einem Grundzentrum zurückgestuft. Die Ressourcen, die bisher zur mehr oder minder erfolgreichen Aufrechterhaltung des Status „Mittelzentrum“ genutzt wurden, könnten dann für eine geordnete Entwicklung der Stadt entsprechend der Rahmenbedingungen zum Einsatz kommen.

Das Gutachterteam sieht diese Vorgehensweise in einigen wenigen Fällen für „sicher unausweichlich“, jedoch nicht als ein probates Mittel für den gesamten Freistaat.

Vielmehr empfiehlt es die Bildung von Mittelzentralen Städtenetzen - insbesondere in jenen Regionen, in denen mehrere Mittelzentren mit jeweils eingeschränktem Funktionsangebot existieren.

„Kern der Überlegung ist die in der Landesplanung bei einigen Mittelzentren und Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums bereits praktizierte funktionsteilige Aufgabenerfüllung. Einzelne Städte konzentrieren sich ausgehend von ihren Stärken auf ein bestimmtes spezialisiertes Profil, halten entsprechende Infrastruktureinrichtungen vor und bringen diese mit ihren Dienstleistungen und Gütern des gehobenen Bedarfs in einen Verbund mit weiteren Städten ein. Diese Spezialisierung ist bei vielen Städten traditionell bereits angelegt und führt zu passfähigen Kombinationen mit anderen Städten. In einigen der zu bildenden Städtenetze müssten solche Spezialisierungen zunächst untereinander abgestimmt und Schritt für Schritt entwickelt werden.“

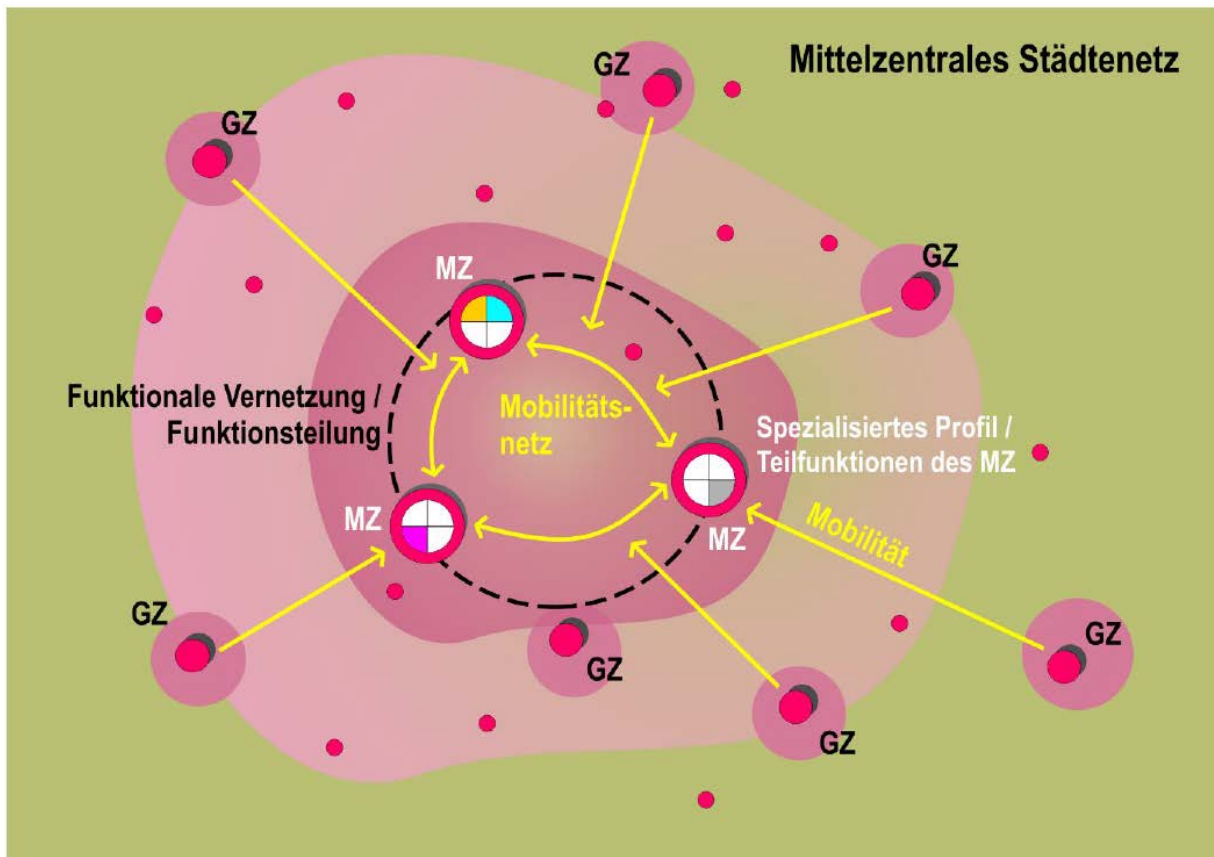


Abb. 42: Mittelzentrales Städtenetz mit integriertem Mobilitätsnetz. Darstellung: FIRU.

Den Abschluss der Studie bildet ein Fazit, welches in 32 Anstrichen die wesentlichen Ergebnisse der Studie festhält (S. 201 ff., Anlage 2).