

# DAKT

Die Andere Kommunalpolitik Thüringen e.V.



## Nachhaltige Mobilität in Thüringen – Voraussetzungen und Handlungsansätze

**Mit Beiträgen von:**

Matthias Schlegel  
Mathias Wilde  
Jennifer Schubert  
Katharina Cherubim



## Über den DAKT e.V.

Das Netzwerk grüner und grünennaher Kommunalpolitik in Thüringen besteht seit 2005. Im Vordergrund unserer Arbeit steht die politische Bildungsarbeit auf kommunaler Ebene in Thüringen zur Förderung der demokratischen Willensbildung, des gesellschaftspolitischen Engagements und der Stärkung der Teilhabe aller hier lebenden Menschen. Wir orientieren uns dabei an den politischen Grundwerten der Ökologie, Demokratie, Solidarität und Gewaltfreiheit.

## Impressum

Herausgeber:

DAKT e.V. – Die Andere Kommunalpolitik Thüringen e.V.

Lutherstraße 5, 99084 Erfurt

fon: 03 61 / 555 32 -57

fax: 03 61 / 555 32 -53

mail: [info@dakt.de](mailto:info@dakt.de)

[www.dakt.de](http://www.dakt.de)

Konzeption von:

Matthias Schlegel

Erfurt 2019

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>2</b>
<b>Mobilität in der Kommune geht uns alle an</b> .....	<b>2</b>
<b>Nachhaltige Mobilität in Thüringen - Voraussetzungen und Handlungsansätze auf kommunaler Ebene</b> .....	<b>3</b>
Autoland Thüringen – Eine Bestandsaufnahme.....	3
Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur .....	4
Sub-Urbanisierung.....	5
Motorisierung.....	5
Bevölkerung – Herausforderungen für Mobilität und Verkehr.....	6
Schlussfolgerungen .....	6
Gestaltung nachhaltiger Mobilität auf kommunaler Ebene .....	7
Öffentlicher Personennahverkehr .....	8
Nahmobilität .....	8
Elektromobilität.....	8
Zielgruppenorientierung und Beteiligung .....	9
Neuordnung des ruhenden Verkehrs.....	9
<b>Kinder zurück auf die Straße</b> .....	<b>11</b>
Der sichere Radius von Kindern – ein Schrumpfungsprozess .....	11
Ansätze für mehr eigenständige Mobilität von Kindern .....	11
Schulwegsicherheit – der Klassiker .....	12
Partizipative Prozesse .....	13
Beispielbare Stadt Griesheim .....	13
Der Kerpener Kinderzebrastreifen .....	13
Querungen erleichtern.....	14
Zuständigkeiten .....	15
Literatur .....	16
<b>Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen stellt sich vor</b> .....	<b>17</b>
<b>Und jetzt? Beteiligungsmöglichkeiten, Seminarangebote und Newsletter</b> .....	<b>20</b>

## Vorwort

### Mobilität in der Kommune geht uns alle an

#### Matthias Schlegel

*Referent für Verkehrspolitik der Thüringer Landtagsfraktion BÜNDNOS  
90/DIE GRÜNEN, Kreistagsmitglied Ilmkreis*



„The most important thing is that mobility is taken care of“ – Dieses Winston Churchill zugesprochene Zitat zeigt die grundlegende Bedeutung der räumlichen Mobilität auf. Ohne kommt man nicht voran, kommt man nicht zusammen und auch nicht weg. Ohne kann man deshalb auch keine Politik machen, wie der britische Premierminister schon wusste.

Kommunalpolitik wiederum, Politik für die Menschen vor Ort, hat die Verantwortung für guten Verkehr in der kleinen Gemeinde wie in der großen Stadt. Am meisten haben kommunale Parlamente Einfluss auf den Öffentlichen Nahverkehr und den Bau der Straßen für welche die Kommune direkt zuständig ist. Im Kreis die Kreisstraßen, in der Gemeinde die Gemeindestraßen. Auch die Radwege sind in der Zuständigkeit der Gemeinden, der Landkreis ist dort für die Koordination, z.B. über die Erstellung eines Radwegeplans zuständig.

Noch grundlegender ist die Gestaltung der Fußwege und der öffentlichen Plätze. Nicht alles muss mit Verkehrsschildern erlaubt oder verboten werden. Davon wollen wir möglichst wenige. Wenn sich der Raum selbst erklärt, wenn Auto Fahrende, zu Fuß Gehende und Rad Fahrende gegenseitig Rücksicht nehmen, weil sie gleichberechtigt im öffentlichen Raum unterwegs sind, dann hat die Stadtplanung viel Gutes für Alle erreicht. Dann haben wir einen wichtigen Schritt hin zur Stadt mit menschlichen Dimensionen geschafft, weg von der autogerechten Stadt, die den Menschen nur noch als Randelement berücksichtigte.

Mit dem vorliegenden Reader wollen wir Anstöße geben für die Möglichkeiten der Kommunalpolitik, indem wir Beispiele aufzeigen, wie Kommunalpoliker\*innen aktiv ihren Ort gestalten können. Ich wünsche Ihnen und Euch bei der Lektüre viele nützliche Erkenntnisse. Für Rückfragen stehen die Autoren gerne zur Verfügung.

## Nachhaltige Mobilität in Thüringen - Voraussetzungen und Handlungsansätze auf kommunaler Ebene

**Prof. Dr. Mathias Wilde<sup>1</sup>**

*Professur für vernetzte Mobilität, Hochschule Coburg,*



Thüringen ist Autoland. Sicher liegt einer der Gründe für den hohen Anteil des Autoverkehrs in der überwiegend ländlich geprägten Siedlungsstruktur. Allerdings als einzige Erklärung sind allein die Bedingungen des ländlichen Raumes mehr als unzulänglich. In Thüringen hat sich ebenso eine auto-orientierte Mobilitätskultur verfestigt: Die Mobilitätsgewohnheiten vieler Teile der Bevölkerung sind auf das Auto ausgerichtet. Verfestigte Mobilitätsgewohnheiten befördern die Abhängigkeit vom Automobil und diese Abhängigkeiten dienen im politischen Raum wiederum als Argument zur Vermeidung von Maßnahmen nachhaltiger Mobilität bis hin zur

Besserstellung des motorisierten Individualverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung.

Tatsächlich läuft eine Verkehrswende ins Leere, wenn sie an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbeigeht, die Anforderungen außen vorlässt, die der Alltag an die Menschen stellt, und die Zwänge negiert, die die vorhandenen Verkehrsstrukturen ausüben.

Der erste Teil der folgenden Ausführungen versteht sich als eine Bestandsaufnahme. Sie soll die Bedingungen der Alltagsmobilität in Thüringen klären. Der zweite Teil geht auf die Möglichkeiten zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität auf kommunaler Ebene ein und zeigt Handlungspfade auf.

### **Autoland Thüringen – Eine Bestandsaufnahme**

Nach der Wiedervereinigung profitierte Thüringen vom Ausbau der überregionalen Straßen und Schienenwege und den Verbesserungen der kommunalen Infrastruktur im Rahmen des „Aufbau Ost“ und den Projekten „Deutsche Einheit“. Sowohl die Straßen- als auch die Schieneninfrastruktur wurde in den zwei Jahrzehnten nach der Wiedervereinigung oft von Grund auf instandgesetzt und modernisiert. Grundsätzlich hatten die Maßnahmen und Anstrengungen des Aufbaus Ost das Ziel, die Lebensverhältnisse in den ostdeutschen Bundesländern an den Westen der Bundesrepublik anzupassen. Das führte zu einer Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs und dem Ausbau der Straßeninfrastruktur. Diese einseitige Priorisierung legte den Grundstein für ein anhaltendes Ungleichgewicht zwischen den Bedingungen des motorisierten Individualverkehrs einerseits sowie andererseits des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs. Hinzu kam der Wunsch vieler Menschen nach privater Motorisierung, der wiederum nach dem Vorbild der Bundesrepublik folgte. Dieser sozial-kulturelle Moment nachgeholter Massenmotorisierung nach der

---

<sup>11</sup> mathias.wilde@hs-coburg.de

Wiedervereinigung und der gleichzeitig einhergehende Infrastrukturausbau kann als eine sich gegenseitig begünstigende Entwicklung interpretiert werden. Vor dieser in kurzer Zeit erfolgten massiven Autoaufrüstung der Bevölkerung kapitulierte die Verkehrsplanung und antwortete allein reaktiv auf das wachsende Verkehrsaufkommen mit weiterem Infrastrukturausbau – wenn die Verkehrsplanung und -politik die nachholende Massenmotorisierung nicht sogar beförderte. Anfang der 90er Jahre hat die Verkehrspolitik in Thüringen das Möglichkeitsfenster zur Gestaltung einer nachhaltigeren Mobilität nicht erkannt. Im Gegenteil, die Versäumnisse der 60er und 70er Jahre in der Bundesrepublik wurden auch in Thüringen oft reproduziert und die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr ungleich bessergestellt.

### Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Das Ungleichgewicht zeigt sich etwa im Vergleich der Ertüchtigung und dem Ausbau zwischen der Straßen- und der Schieneninfrastruktur. Mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE) nach der Wiedervereinigung verbesserten sich die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr. Auch jenseits der überregional bedeutenden Straßeninfrastruktur wurden die Verkehrswege kontinuierlich ausgebaut und instandgesetzt. Damit ist inzwischen die Straßeninfrastruktur und sind die damit verbundenen Erreichbarkeitsbedingungen in nahezu allen Teilräumen Thüringens auf einer relativ hohen Ausbaustufe. Zwar wurde ebenfalls die Schieneninfrastruktur nach der Wiedervereinigung mit hohen Mittelaufwendungen modernisiert, allerdings profitierten nicht alle Teilräume. Insbesondere in ländlichen Räumen mit geringen Nachfragepotenzialen führten Abwägungen zwischen der Notwendigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturmodernisierung zu weitreichenden Entscheidungen. In der Folge ergab sich eine Ausdünnung von Angeboten oder sogar Streckenstilllegungen. Auch hier zeigen sich einmal mehr die regionalen Disparitäten in Thüringen: Betroffen von Angebotsausdünnung und Streckenstilllegungen sind die strukturschwachen Regionen, während das ÖPNV-Angebot und die Schieneninfrastruktur entlang der Thüringer Städtekette kontinuierlich ausgebaut wurde und weiterhin wird – die sog. Mitte-Deutschland-Verbindung ist mit Abstand jener Streckenabschnitt in Thüringen mit den höchsten Nachfragewerten und Pendlerverflechtungen.

Was den Radverkehr angeht hat sich innerhalb der Städte die Situation in den letzten Jahren verbessert. Aber auch hier bestehen Defizite, insbesondere was fehlende Radwege angeht, unzusammenhängende Radwegnetze sowie die knappe Ausstattung mit öffentlichen Fahrradabstellanlagen. Außerhalb von Städten orientiert sich die Radverkehrsinfrastruktur so gut wie ausschließlich an die Zwecke von Freizeit und Tourismus. Es gibt verschiedene Themenrouten entlang von Flüssen oder historischen Wegpunkten – wie etwa der Saaleradweg, der Napoleon- und Kirchen-Radweg. Diese überregionalen Radverkehrsverbindungen sind so angelegt, dass sie durch attraktive Landschaften und an Sehenswürdigkeiten vorbeiführen. Kriterien wie Geschwindigkeit, möglichst umwegfreie und kreuzungsarme Verbindungen spielen bei einer solchen touristischen Ausrichtung der Radinfrastruktur keine besondere Rolle. Von daher ist die überregionale Radverkehrsinfrastruktur in weiten Abschnitten für Pendler uninteressant.

## Sub-Urbanisierung

Die Suburbanisierung ist einer der treibenden Kräfte für zunehmenden motorisierten Individualverkehr und autoorientierte Lebensstile. Im Vergleich zu anderen Regionen oder auch Bundesländer in Deutschland fällt die Suburbanisierung in den Städten Thüringens jedoch moderater aus. Die polyzentrale Siedlungsstruktur, mit einem dichten Netz kleinerer Städte aber ohne echte Metropolregion bewahrte Thüringen vor übermäßiger Zersiedelung. Dennoch blieben die Städte insbesondere entlang der Städtekette nicht von der Suburbanisierung verschont. Insbesondere nach der Wiedervereinigung gab es hier eine anhaltende Erweiterungsphase mit entsprechender Suburbanisierungstendenz, die ihren Höhepunkt im Jahr 1997 erreichte [4]. Der Prozess schwächte sich seitdem ab, dennoch werden weiterhin umfangreich Wohngebiete ausgewiesen und Neubauprojekte initiiert, die den motorisierten Individualverkehr begünstigen und die Entwicklung des Autoverkehrs befördern – vor allem in Einzugsraum der Städte Erfurt und Jena - aber nicht ausschließlich.

## Motorisierung

Anhand des Fahrzeugbestandes lässt sich die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs in Thüringen nachzeichnen. Die Entwicklung der Werte des Pkw-Bestandes je 100 Einwohner der letzten 10 Jahre veranschaulicht die anhaltende Motorisierung. Zwischen 2006 und 2017 ist der Wert von 48,8 Pkw. pro 100 Einwohner auf 54,4 Pkw. gestiegen – das entspricht einem Zuwachs von 11,5 Prozent (Abb. 1). Dabei steht Thüringen bei weiten nicht an der Spitze der Zuwachsraten, im deutschlandweiten Schnitt ist der Wert der Pkw. pro 100 Einwohner um 12,5% gestiegen. Der Anstieg versinnbildlicht die Präferenz der Menschen für den motorisierten Individualverkehr, welche aber auch als eine Abhängigkeit vom Pkw für die eigene Mobilitätsgestaltung gewertet werden kann.

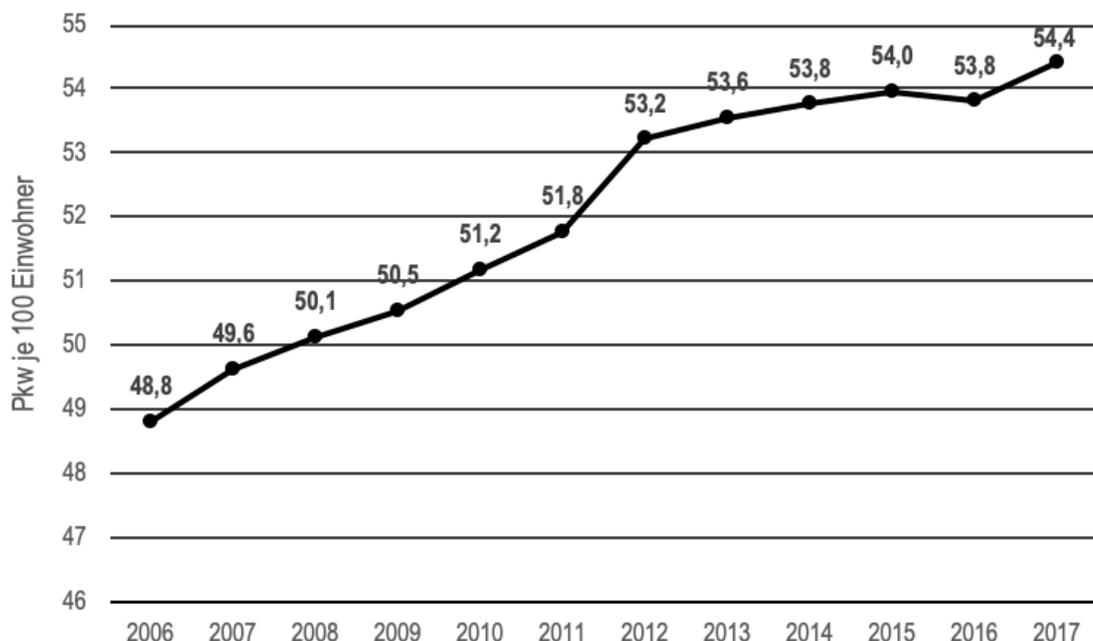


Abb. 1: Pkw pro 100 Einwohner von 2006 bis 2017 in Thüringen (eigene Berechnung, Daten: Destatis, Fachserie 8, Reihe 1.1 Verkehr aktuell, 01/2018. Vol. 49. 2018)

## Bevölkerung – Herausforderungen für Mobilität und Verkehr

Entgegen dem Bevölkerungsrückgang ist das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr gestiegen. Die Ursachen hierfür liegen neben einer allgemeinen Tendenz der Zunahme von Autofahrten, bei dem Umstieg von ÖV auf den MIV sowie zunehmenden Entfernungen für einzelne Wege. Von einem deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens ist auch in den kommenden Jahren nicht auszugehen. Ohne ambitionierten Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung, hinter denen ein ausgeprägter Umsetzungswille steht, wird keine echte Alternative zum Automobil geschaffen werden können. Wie es sich derzeit darstellt, wird der demographische Wandel und der Bevölkerungsrückgang in den meisten Regionen sich zwar auch auf das Verkehrsaufkommen auswirken, es ist aber davon auszugehen, dass das Aufkommen dennoch ausgeprägt stabil bleiben wird.

Die Situation für den ÖPNV und deren Nachfrageentwicklung ist räumlich unterschiedlich und lässt sich wiederum als ein Dualismus zwischen Thüringer Städtekette und dem ländlichen Raum bezeichnen: In und zwischen den Städten der Städtekette besteht eine konstant hohe Nachfrage, welche auch Zuwachsraten verzeichnet. Während der Hauptverkehrszeiten operieren die Verkehrsunternehmen bereits oft am Limit ihrer Kapazität. Auch die Pendlerbeziehungen zu den Städten der Städtekette aus ihren Verflechtungsräumen heraus verweisen auf ein hohes Nachfragepotenzial für den ÖPNV. Defizite bestehen hingegen in den strukturschwachen Regionen, ohne signifikanten Pendlerverflechtungen oder anderer tragfähiger Verkehrsnachfrage jenseits des Schülerverkehrs.

Dementsprechend ist der ÖPNV in vielen Regionen des ländlichen Raumes in Thüringen auf den Schülerverkehr ausgerichtet und das Angebot an ihm orientiert – das ist keine Besonderheit für Thüringen, sondern spiegelt vielmehr die Realität ländlicher Räume in ganz Deutschland wider. Eine schwache Geburtenrate und in der Konsequenz der Rückgang der Schülerzahlen haben wiederum direkte Auswirkungen auf die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs. Die Schließung von Schulen führt zwar zu weiteren Wegen und damit neuen Mobilitätsbedarfen, andererseits sinken mit weniger Schülerzahlen die im Schülerverkehr erbrachten absoluten Personenkilometer. In jenen Regionen, in denen die Aufgabenträger den ÖPNV als Pflichtaufgabe betrachten, bestehen die Angebote bereits jetzt aus einem absoluten Rumpfangebot, getragen vom Schülerverkehr, unattraktiv für nahezu alle anderen Bevölkerungsgruppen.

## Schlussfolgerungen

Thüringen ist Autoland. Dennoch bestehen ausreichend Ansatzpunkte, von denen aus Mobilität künftig nachhaltiger gestaltet werden kann. Folgende vier Punkte sollen die Bestandsaufnahme „Autoland Thüringen“ zusammenfassen:

1. Die Siedlungsstruktur des Landes ist polyzentrisch, mit urbanen Agglomerationen entlang der Thüringer Städtekette. Darüber hinaus ist Thüringen durch ländliche Räume gekennzeichnet, mit Klein- und Mittelstädten als deren regionale Kerne. Der sich so abzeichnende Dualismus aus relativ stabilen, wenn nicht sogar prosperierenden urbanen Agglomerationen in Mittelthüringen und dem ländlichen Raum charakterisiert die Verkehrsströme im Land. Die Gegebenheiten ungleichmäßiger Entwicklung und starken Arbeitgeberstandorten in den größeren

Städten sowie deren Umland drücken sich in für Thüringen spezifischen Pendlerverflechtungen aus.

2. Der Verkehr sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr zwischen den Städten entlang der Thüringer Städtekette sowie aus den Verflechtungsräumen der größeren Städte bildet das Hauptaufkommen in Thüringen. Insbesondere im Schienenpersonennahverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung operieren die Verkehrsunternehmen zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßig am Kapazitätslimit. In den ländlichen Regionen hingegen dominiert noch mehr der motorisierte Individualverkehr als Hauptverkehrsmittel, während der öffentliche Verkehr mit zurückgehenden Fahrgastaufkommen konfrontiert ist.
3. Die Bevölkerungsentwicklung stellt sich als eine der wesentlichen Herausforderungen im Freistaat dar. Thüringen verzeichnet einen konstanten Bevölkerungsrückgang. Auch wenn die Prognosen von einer Stabilisierung ausgehen, berechnen sie doch einen weiteren Rückgang der absoluten Zahlen. Aber auch hier zeigen sich Disparitäten. Für die Städte Erfurt und Jena mit ihren Wirtschaftsstandorten und einer ausgeprägten Bildungslandschaft wird ein Bevölkerungswachstum erwartet – was zu Kapazitätsengpässen führen kann. Der Geburtenrückgang und in der Konsequenz der Rückgang der Schülerzahlen beeinflusst wiederum den Schülerverkehr im ländlichen Raum – in diesen Regionen sind die Folgen des demographischen Wandels für den öffentlichen Verkehr besonders folgens schwer.
4. Die Straßen- und Schieneninfrastruktur ist in einem weit entwickelten Ausbauzustand – abgesehen von der Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur. Dennoch begünstigen die Bedingungen den motorisierten Individualverkehr, was eine Verkehrsverlagerung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und Radverkehrs erschwert.

### **Gestaltung nachhaltiger Mobilität auf kommunaler Ebene**

Heute soll die Verkehrsplanung einerseits Mobilität sichern und andererseits für ein ausgewogenes Verhältnis der Verkehrsträger sorgen. Genauso ist sie gefordert, die Mobilität der Menschen möglichst nachhaltig zu gestalten. Diese Zielvorstellungen markieren einen neuen Abschnitt der kommunalen Verkehrsplanung. Denn die Planung steht unter einem erheblichen Anpassungsdruck: Klimawandel und Luftverschmutzung werden so oft als Schlagworte genannt, dass sie schon fast wie Plattitüden daherkommen, aber dennoch benennen sie Probleme, die ein Umdenken im planerischen Handeln bewirken. Gleichzeitig erfährt der Radverkehr ein Review, was nicht nur durch die Verkaufszahlen der Pedelecs zum Ausdruck kommt. Die klassischen Instrumente der Verkehrsplanung sind dabei kaum geeignet, die Trends nachhaltiger Mobilität einzubeziehen und in planerische Maßnahmen umzusetzen. Sobald ein Problembewusstsein in den Kommunen vorhanden ist und der Wille zur Umgestaltung der Verkehrssysteme mehrheitsfähig, braucht es ein gewisses Maß an Mut für Experimente und Projekte mit Modellcharakter.

## Öffentlicher Personennahverkehr

Der ländliche Raum ist vor einer weiteren Angebotsreduzierung im öffentlichen Personennahverkehr zu bewahren. Wenig hilfreich ist es allerdings, Mittel für aufwendige, klassische Verkehrsangebote in Regionen zu binden, wo auch unter großen Anstrengungen keine Nachfrage erzeugt werden kann, die einen Linienbetrieb rechtfertigt. Dementsprechend folgt die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs einem mehrstufigen Modell: Ein landesweites Bahn- und Bussystem verbindet die zentralen Orte, lokale Busverkehre erschließen kleinräumig die Fläche, während flexible und alternative Bedienungsformen die Flächenerschließung in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen. Schnelle Verbindungen, die flächenhafte Erschließung und ergänzende alternative Betriebsformen bilden drei Netzebenen. Zwischen diesen Ebenen ermöglichen entsprechend aufeinander abgestimmte Verknüpfungspunkte den Übergang. Oft findet sich in den Regionen des ländlichen Raumes ein über die Jahre gewachsenes Liniennetz, das zwar immer wieder angepasst, aber nie grundlegend umstrukturiert wurde. Es besteht aus ungeordneten Netzplänen, einem unregelmäßigen Fahrtenangebot und einer beliebig erscheinenden Haltestellenanordnung. Der grundlegenden Neuausrichtung stehen Liniengenehmigungen mit unterschiedlichen Laufzeiten im Wege, hier bedarf es zunächst einer zeitlichen Harmonisierung. Die Landkreise sollten prüfen, ob sie einen Verkehrsverbund bilden oder sich einem existierenden anschließen. Damit lassen sich öffentliche Verkehrsangebote über die Grenzen von Landkreisen hinweg abstimmen, und zwar sowohl was den Fahrplan als auch den Tarif anbelangt.

## Nahmobilität

Unter Nahmobilität versteht man Fuß- und Radverkehr über kurze Distanzen. Insbesondere im ländlichen Raum wird die Nahmobilität vernachlässigt – Verkehr wird zumeist mit langen Distanzen assoziiert. Als Teil von intermodalen Wegeketten, etwa in Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr, nimmt der Fuß- und Radverkehr einen hohen Stellenwert ein. Aber nicht nur unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten sind gute Bedingungen für die Nahmobilität wichtig. Eine an die Aufenthaltsqualität angepasste Ortsgestaltung sichert den Fortbestand von Dörfern und deren sozialen Gefügen. In allen Teilräumen sind vor allem Maßnahmen zum Lückenschluss, zur Sanierung und Unterhalt von Radwegen gefragt. Für ein durchgängiges Radverkehrsnetz ist eine baulastträgerübergreifende Koordination unabdingbar: Bund, Länder, Landkreise, Gemeinden und Städte sollten bei der Planung und Realisierung der Radverkehrsanlagen zusammenarbeiten.

## Elektromobilität

In die Möglichkeiten der Elektromobilität werden besondere Erwartungen gesetzt. Die Hoffnung besteht in einer individuellen motorisierten Mobilität jenseits fossiler Brennstoffe. Wenn man nicht auf motorisierte Verkehrsmittel verzichten kann, sollten Anreize schaffen, die die Menschen dazu bewegen, ihre Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge auszutauschen. Erheblich längere Strecken als mit einem herkömmlichen Fahrrad können mit Pedelecs bewältigt werden, es lassen sich Lasten transportieren, Höhenunterschiede oder Gegenwind lassen sich leichter bewältigen. Im Nahbereich und darüber hinaus sind Pedelecs eine einzunehmende Alternative zum Auto.

## Zielgruppenorientierung und Beteiligung

Bei der technischen und organisatorischen Umgestaltung der Verkehrssysteme unter den Gesichtspunkten von Effizienz und Nachhaltigkeit gerät der Mensch als eigentlicher Nutzer leicht aus dem Blickfeld. Kommunale Verkehrsplanung sollte als ein ineinandergreifen technischer und sozialer Lösungsansätze verstanden werden. Es sind Maßnahmen und Strategien gefragt, die auf das Mobilitätshandeln der Menschen zielen – das bedeutet eine an Zielgruppen orientierte Verkehrsgestaltung. Dafür sind die Einstellungen und Bedürfnisse von Pendlern, Familien, Touristen älteren Menschen oder Heranwachsenden aufzuzeigen und deren Interessen miteinander abzustimmen. Die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung in die Maßnahmen der Verkehrsplanung erhöht die Akzeptanz von Maßnahmen und zeigt die unterschiedlichen Interessenlagen und Betroffenheit auf. Deswegen sind Beteiligungs- und Kooperationsverfahren nicht zu unterschätzende Bestandteile der Verkehrsplanung.

## Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Als eines der schwierigsten Probleme wird die Neuordnung des ruhenden Verkehrs angesehen: Einerseits werden Flächen für alternative, nachhaltige Mobilitätsangebote oder für mehr Aufenthaltsqualität benötigt, andererseits ist in gewachsenen Quartieren der Parkdruck so hoch, dass regelwidrig abgestellte Fahrzeuge zum Stadtbild gehören. Wenn auch mit neuen Mobilitätsdienstleistungen die Hoffnung verbunden ist, dass langfristig private Pkw abgeschafft und Flächen frei werden, entsteht in der Phase der Planung und Einführung deutlicher Widerstand in der Bevölkerung. Das Konzept der autofreien oder zumindest autoreduzierten Stadtquartiere will diese Konflikte bereits bei der Entwicklung von Wohngebieten vermeiden. Bei neuen Quartieren und bei der Entwicklung von Konversionsflächen stehen Dienstleistungen nachhaltiger Mobilität im Vordergrund, Parken ist allenfalls in Quartiersgaragen möglich.

## Planungskultur für nachhaltige Mobilität

Die angewandte Verkehrsplanung und Stadtentwicklung befassen sich mit der Umsetzung vor allem infrastrukturbezogener Maßnahmen. Prägend ist die Orientierung am Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“. Stadtquartiere mit einer dichten Bebauung und gemischter Nutzung, so das Grundprinzip des Leitbildes, sind gewöhnlich gekennzeichnet durch einen geringeren Gesamtverkehrsaufwand und einen höheren Anteil des nichtmotorisierten Individualverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Verkehrsaufkommen. Dem Leitbild folgen infrastrukturbezogene Maßnahmen zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität, die von der Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs über Car-Sharing-Angebote bis hin zu Mobilitätsstationen für eine multimodale Vernetzung von Verkehrsmitteln reichen. Dazu können ebenfalls Maßnahmen gezählt werden, welche die Aufenthaltsqualität im Quartier erhöhen und damit nicht unmittelbar auf die Mobilität der Menschen bezogen sind, aber die Bedingungen für Nahmobilität und damit einer nachhaltigen Mobilität verbessern oder zur Klimaresilienz beitragen.

## Ausblick

Für die Städte und Kommunen in Thüringen gilt, was für die Bundesrepublik festzustellen ist: Befördert durch eine tradierte Verkehrspolitik passte in den vergangenen Jahrzehnten die Verkehrsplanung unsere Städte und Dörfer an das Automobil an, der öffentliche Raum wurde zugunsten des motorisierten Verkehrs umverteilt; der Fuß- und Fahrradverkehr wurde erst verdrängt und spielte später kaum eine Rolle. Eine Förderung nachhaltiger Mobilität sieht sich deswegen mit denkbar schwierigen Bedingungen konfrontiert. Raum ist eine entscheidende Größe, dessen Aufteilung sollte neu überdacht werden – hier ist es vor allem der Platz, den abgestellte Fahrzeuge blockieren, der für nachhaltige Mobilität und Aufenthalt in den Städten benötigt wird. Geschwindigkeit sollte neu bewertet werden und letztlich bedarf es eines massiven Ausbaus sowohl multi- als auch intermodaler öffentlicher Verkehrsangebote. Allen Ansätzen ist dabei eines gemein: Will man die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität durchsetzen, sind Einschnitte und Restriktionen für den Automobilverkehr unabwendbar. Diese müssen mit Bedacht erfolgen, es gilt soziale Ungleichheiten zu vermeiden. Weitaus hemmender als neue Ungleichheiten sind Rahmenbedingungen und Denkweisen, die sich im Laufe der Zeit herausgebildet haben. Sie bewirken Pfadabhängigkeiten, die kaum aufzubrechen sind. Will Politik und Planung echte Alternativen zum Automobil schaffen, ist Mut zur Veränderung und Durchsetzungskraft gefragt.

## Kinder zurück auf die Straße

**Jennifer Schubert**

*ADFC Jena*



Kinder gehören zu den Gruppen, die von den aktuellen Verkehrssystemen am stärksten beeinträchtigt sind. Die Mobilitätskultur ihrer Familien bestimmt ganz wesentlich ihr Mobilitätsverhalten als Erwachsene. Dieser Beitrag soll die heutigen Bedingungen für selbständige Mobilität von Kindern analysieren und praktische Lösungsmöglichkeiten aufzeigen, die ihnen mehr Freiraum auf der Straße zurückgeben können. Dabei sollte man sich im Klaren sein, dass Kinder ihre Umgebung mit ganz anderen Augen sehen. Für Erwachsene geht es bei verkehrlichen Fragen des Alltags in der Regel um eine möglichst schnelle Verbindung von einem Anfangsort A zu einem Zielort B. Kinder hingegen sind wegeorientiert. Sie nehmen mit kindlicher Neugier viel mehr in ihrer Umgebung wahr und wollen nicht unbedingt schnell von A nach B gelangen, sondern unterwegs bzw. vor der Haustür etwas erleben und spielend die Welt entdecken.

### **Der sichere Radius von Kindern – ein Schrumpfungprozess**

Aus dem Blickwinkel der freien Bewegung, hat die Massenmotorisierung den Kindern ein Stück ihrer Kindheit genommen. Vor allem der Autoverkehr und das hohe Aufkommen parkender Fahrzeuge führen dazu, dass sie sich nur wenig und erst im späteren Alter frei und unbeaufsichtigt außerhalb der Wohnung bewegen können. Das freie Spielen findet oft nur noch in abgegrenzten Enklaven (Spielplatz, Pausenhof, Sportverein) unter Aufsicht statt, nicht selten nach einer Anfahrt im elterlichen PKW. Das selbständige Erkunden und Entdecken der Umgebung allein oder mit anderen Kindern ist jedoch eine ganz wichtige Komponente einer gesunden psychischen und motorischen Entwicklung. Die Identifikation mit der Umgebung, die Entwicklung eines Heimatempfindens und die dadurch entstehende Bereitschaft, sich als Erwachsene z.B. für die Bewahrung von wertvollen Natur- oder Kulturgütern in der Umgebung einzusetzen, werden beeinträchtigt, wenn Kinder ihren Weg zur Schule nur auf dem Rücksitz eines Autos erleben. Nicht förderlich ist zudem die unattraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes: zwischen Häuserwand und parkenden Autos zu laufen, ist für Kinder mehr als unattraktiv. War es vor Jahrzehnten noch ganz normal, dass Kinder ihre sportliche Grundausbildung beim freien Spiel in ihrer Wohnumgebung erhielten, ist der Radius für diesen selbstbestimmten Aufenthalt auf ein Minimum geschrumpft. Auch im Hinblick auf die starke Zunahme an motorischen Defiziten und Übergewicht bei Kindern burden wir mit der Verstärkung unserer Verkehrssysteme und des damit verbundenen Mobilitätsverhaltens unserer Gesellschaft Milliarden an Folgekosten auf.

### **Ansätze für mehr eigenständige Mobilität von Kindern**

Wer etwas für mehr Selbständigkeit von Kindern tun möchte, sollte sich im Klaren sein, dass die gebaute Verkehrsinfrastruktur noch für Jahrzehnte unser Verkehrsverhalten bestimmen wird. Deshalb macht es auch wenig Sinn, Kindern nach ihren Wünschen für

eine verbesserte Gestaltung der Umgebung zu fragen. Sie wachsen in einer von stehenden und fahrenden Autos dominierten Umgebung auf und kennen es folglich nicht anders.

Dennoch gibt es gute Ansätze für partizipative Prozesse, in denen Kinder ihre Umgebung mitgestalten können. Es geht darum, den sicheren Radius wieder schrittweise zu erweitern. Es geht auch darum, Eltern die Sorge zu nehmen, ihre Kinder eigenständig auf den Weg zu schicken. Deshalb ist es zunächst unerheblich, ob diese Sorgen aus objektiven Gefahrenlagen entstehen oder eher subjektiver Natur sind.



Abbildung 1: Ruhender Kfz-Verkehr lässt kaum Platz für Spiel und Aufenthalt  
© J. Schubert

### Schulwegsicherheit – der Klassiker

Sicherere Schulwege stehen oft im Fokus, wenn es um Verbesserungen der täglichen Wege von Kindern geht. Automatisch ist von Mängeln meist eine größere Gruppe betroffen, so dass auch Eltern sich leichter zusammenfinden, um über die Schule oder die Verwaltung Verbesserungen zu fordern. Die Mängel auf Schulwegen sind vielfältig und im Einzelfall zu betrachten - ein fehlender Fußgängerüberweg, mangelnde Sichtbeziehungen wegen parkender Fahrzeuge im Kurvenbereich von Kreuzungen oder zu schneller Kfz-Verkehr. Forderungen an die Verwaltung können über Elterninitiativen, die Schule mit ihren elterlichen Vertretungen, die Ortsteilräte, Vereine wie den VCD oder den ADFC, die Verkehrswacht oder Parteien und Fraktionen an die Stadtverwaltung herangetragen werden. Viele Schulen haben jedoch die Verkehrsprobleme unmittelbar vor der Haustür – wenn viele Eltern ihre Kinder bis vor das Schultor fahren und damit leider oft andere Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad kommen, beeinträchtigen wenn nicht sogar gefährden. Reine Appelle an die Eltern sind oft wirkungslos. Vielversprechender sind Maßnahmen wie das Konzept der Elternhaltestelle, die in

einigem Abstand zur Schule errichtet und den Hol- und Bringeverkehr direkt vor der Schule entzerren kann, Park- und Halteverbote vor der Schule und die Kontrolle deren Einhaltung bis hin zu baulichen Veränderungen, die ein Bis-vor-die-Schule-fahren vermeiden.

## **Partizipative Prozesse**

### **Beispielbare Stadt Griesheim**

Beispielbare Stadt Griesheim ist ein herausgehobenes Beispiel, wie Kinder an der Verbesserung und Aufwertung ihrer schulischen Wege beteiligt werden können. Mittels Kreidemarkierungen der Kinder und ihrer Befragung nach den täglichen Wegen entstand in Griesheim ein Kinderwegenetz. Auf den freien Flächen entlang dieses Netzes wurden geeignete Spielobjekte installiert, die eines gemeinsam haben: Sie sind nicht eindeutig und können auf sehr unterschiedliche Weise bespielt werden. Die Geräte laden zum Laufen und Verweilen ein und sorgen dafür, dass mehr Kinder ihre Wege zu Fuß gehen wollen und damit im öffentlichen Raum viel präsenter sind. Das wiederum hat positiven Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Auto-Fahrenden. Griesheim erhielt 2009 den Stiftungspreis „Lebendige Stadt“ für sein kinderfreundliches Mobilitätskonzept. Die Umsetzung ist in Griesheim auch gelungen, weil sowohl die Verwaltungsspitze und als auch die Schulleitungen das Konzept unterstützt haben.

### **Der Kerpener Kinderzebrastreifen**

Der Kerpener Kinderzebrastreifen ist ein weiteres Beispiel für den Erfolg von direkter Mitwirkung von Kindern bei der Umgestaltung des öffentlichen Raumes. Die Initiative für die Umgestaltung einer unfallträchtigen Schulwegkreuzung ging von der Kerpener Kinderunfallkommission aus, einem Netzwerk aus Verkehrsplanern, der Polizei, dem ADAC, dem ADFC, dem Kinderschutzbund, Senioren- und Behindertenvertretungen. Diese beschloss die Umgestaltung in einen Minikreis mit Fußgängerüberwegen. Die Drittklässler der Schule setzten sich im Vorfeld der Umgestaltung intensiv mit der Problemlage auseinander, besichtigten die Kreuzung und zeichneten und malten Planentwürfe. Am Ende entstand eine kindgerechte Verkehrslösung.



Abbildung 2: Kindgerechte Straßengestaltung in Griesheim  
© J. Schubert

Ihren erfolgreichen Abschluss gestalteten die Kinder, in dem sie den Kreisel eigenhändig bemalten. Im Ergebnis führte die Umgestaltung zu geringeren Geschwindigkeiten. Außerdem gehen seitdem mehr Kinder zu Fuß zur Schule Spielstraße auf Zeit. Im Zuge der Einführung der Beispielbaren Stadt in Griesheim (s.o.) wurde eine weitere Komponente für kinderfreundlichere Straßen eingeführt: die Spielstraße auf Zeit. Zum Verständnis: Echte dauerhafte Spielstraßen gibt es nach gegenwärtigem Kenntnisstand in Deutschland nicht. Die landläufig als „Spielstraße“ bezeichneten Straßen sind straßenverkehrsrechtlich sogenannte verkehrsberuhigte Bereiche, in denen das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist und in der nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf. Eine Spielstraße ist hingegen für Kraftfahrzeuge jeglicher Art komplett gesperrt. Für die Spielstraße auf Zeit werden Straßenabschnitte in wiederkehrenden Perioden (etwa der erste Sonntag im Monat) für einen Nachmittag für den Kfz-Verkehr gesperrt, so dass das Spielen auf der kompletten Straßenfläche frei von jeglichem Autoverkehr möglich ist. Städte wie Bremen und Frankfurt haben diese wenig aufwändige Möglichkeit, Kindern attraktivere Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten zu geben, adaptiert.

### Querungen erleichtern

Straßen ohne sichere und angstfreie Quermöglichkeiten sind insbesondere für Fußgänger/innen eine Barriere, vor allem für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen. Zu Fuß Gehende sind sehr umwegesensibel, deshalb sollten Absperrgitter und Unterführungen auch aus städtebaulichen Gründen nicht mehr zum Einsatz kommen. Fußgängerüberwege, die sog. Zebrastreifen, können nur unter ganz bestimmten Bedingungen zum Einsatz kommen. Deshalb sollten verstärkt alternative

Querungsmöglichkeiten eingesetzt werden. Vorgezogene Seitenräume, auch Gehwegnasen genannt, oder Materialwechsel, Mittelinseln und Aufpflasterungen können die sichere Querung von Straßen erheblich erleichtern. Einen guten Überblick bietet das „Querbuch“ von Fuß e.V., das die ganze Bandbreite von Querungsanlagen und ihre Einsatzmöglichkeiten vorstellt. Im Zuge der beispielbaren Stadt in Griesheim wurde der sog. „Griesheimer“ entwickelt. Dieses auf die Straße gemalte Symbol zeigt in Griesheim Kindern die Stellen an, an denen sich die Straße gut queren lässt. Mit solch einem Symbol kann eine Stadt eine ganz eigene Marke für kinderfreundlichere Straßen und Querungsstellen entwickeln.

## Zuständigkeiten

Bauliche Veränderungen auf bestehenden Straßen zu erreichen, erfordert oft sehr viel Ausdauer und Hartnäckigkeit. Eine gute Gelegenheit, Verbesserungen zu erzielen, ist dagegen die grundhafte Sanierung einer Straße. Doch obwohl fußgängerfreundliche Ansätze und Leitlinien bereits zum theoretischen Überbau der kommunalen Verkehrsplanung gehört und die gängigen technischen Regelwerke verstärkt auch die Belange des Fußverkehrs berücksichtigen, wird die Umsetzung in der Praxis häufig vernachlässigt. Als Grund werden oft Zwänge aufgeführt, die sich aus den Notwendigkeiten des Kfz-Verkehrs ergeben.



Abbildung 3: Fahrbahnmarkierung als Querungshilfe  
© J. Schubert



Abbildung 4: Querungshilfe – der Griesheimer © J. Schubert

Dabei übersieht die Infrastruktur- und Verkehrsplanung, dass sie mit der Vernachlässigung des Fußverkehrs die Zwangslage verstärken und zu einer Verstetigung der schlechten Bedingungen im Fußverkehr beitragen. Deshalb lohnt es sich zunächst, die kommunalen Zuständigkeiten zu klären, um daraufhin gezielt auf die verantwortlichen Akteure mit den eigenen Anliegen zugehen zu können und Verbesserungen der Bedingungen für Kinder im öffentlichen Raum zu bewirken. Oft ist das Ordnungsamt für Fragen des ruhenden Verkehrs und die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zuständig, während die Entwicklung eines Fuß- und Radverkehrsnetzes im Bereich der Verkehrsplanung angesiedelt ist. Wichtig ist, dass Vereine und Gremien mit Expertise im Bereich des nichtmotorisierten Individualverkehrs

in der frühen Planungsphase einer grundhaft zu sanierenden Straße angehört und beteiligt werden.

### **Literatur**

KiGGS – Studie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland (Journal of Health of Monitoring, 2018 3(1))

Bernhard Meyer: Die beispielbare Stadt. Die Rückeroberung des öffentlichen Raumes, Shaker, Verlag Aachen, 2009

„Bunt statt Grau“ Der Kerpener Kinderzebrastreifen – [www.youtube.de](http://www.youtube.de) (Stadt Kerpen)  
[www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) - Kerpener Schulkinder gestalten Zebrastreifen und Minikreisel (2016)

Fuß e.V., Querbuch – Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen (Berlin, 2015)

## Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) stellt sich vor

**Katharina Cherubim**

*Radverkehrsbeauftragte des Ilmkreises*



Eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Mobilitätskultur in Städte und Gemeinden ist nicht nur umweltfreundlich, sondern bringt auch viele Vorteile für die Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Deswegen wirbt die AG Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen (AGFK-TH) für eine Mitgliedschaft.

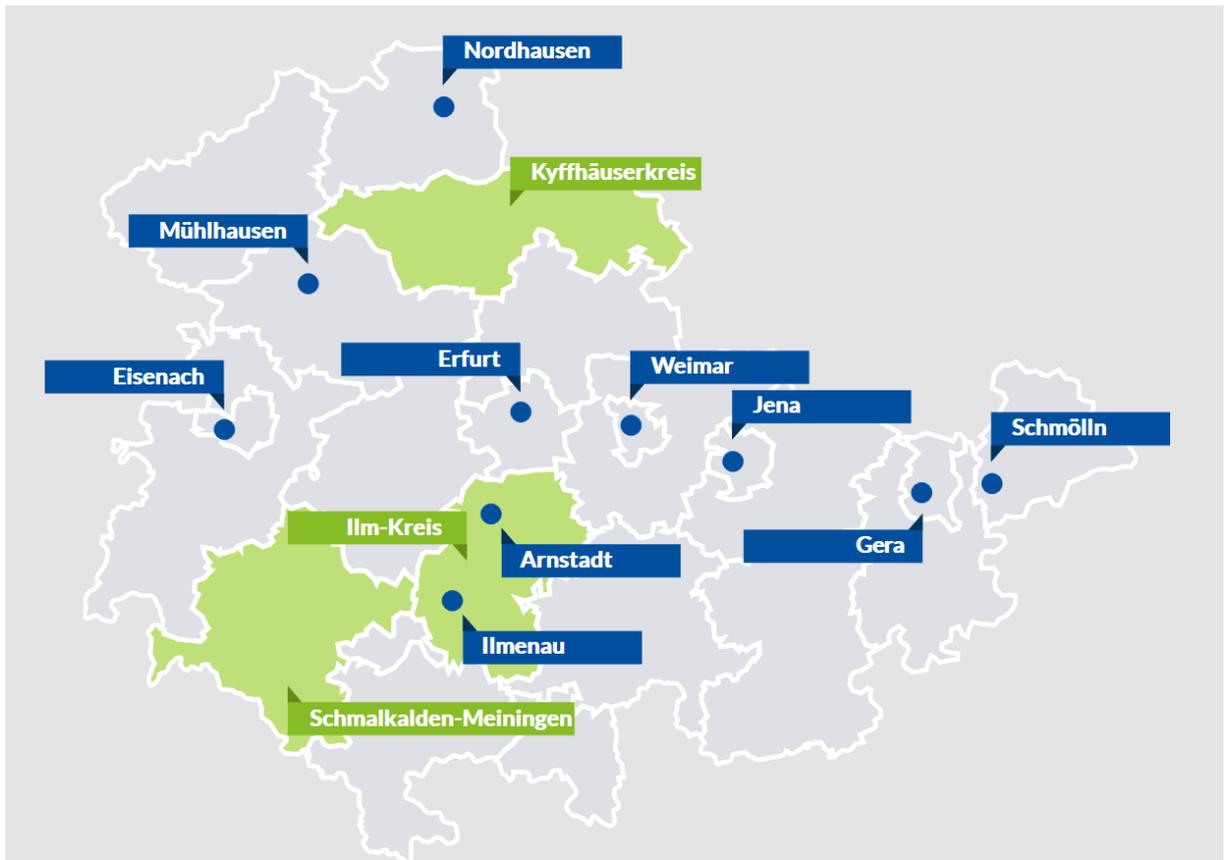
Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Die Mitglieder unterstützen sich gegenseitig und schaffen Synergien. So entlasten sie die Kommunen und Städte bei der Umsetzung fahrradfreundlicher Strukturen. Die Arbeitsgruppe ist eine perfekte Plattform für den Austausch von Erfahrungen und die Verbreitung positiver Beispiele. Ideen und Materialien können zentral entwickelt und lokal umgesetzt werden. Das spart Aufwand und Ressourcen sowohl im fachlichen Bereich als auch in der Öffentlichkeitsarbeit. Fachliche Beratung, Weiterbildungen oder gemeinsame Projekte zur Förderung des Radverkehrs sind im Zusammenschluss der AGFK-TH durchführbar und finanzierbar.



Fotoaktion Grüne in Erfurt

Bisher gehören ihr zehn Gemeinden und drei Landkreise an. Sie sind lokal verankert und landesweit vernetzt. Ihr Ziel: die Verbesserung des Radverkehrs in Thüringen. Dabei orientiert sich die AGFK-TH an Vorreitern wie den AGFK's aus Nordrhein-Westfalen,

Bayern oder Baden-Württemberg. Die noch junge AGFK-TH hat bereits einige Projekte umsetzen können. Die „RADSAM-Kampagne – Achtsam mit dem Rad fahr'n“, entwickelt von der FH Erfurt mit Unterstützung der AGFK-TH, widmet sich einem rücksichtsvollen Miteinander von Fußgängern und Radfahrern in für den Radverkehr geöffneten Fußgängerzonen. In Radiospots und mit humorvollen Postkarten wird in der Kampagne „Für Entspannung im Straßenverkehr“ für mehr Verkehrssicherheit geworben. Und das STADTRADELN, bundesweit organisiert vom Klima-Bündnis, motiviert jährlich tausende Teilnehmer in die Pedale zu treten. In Thüringen sind alljährlich AGFK-Kommunen mit dabei, deren Teilnahme-Gebühren übernommen werden.



Mitglieder der AGFK-TH, Stand 03/2019

Aus der Arbeitsgruppe wurde im Juni 2019 zum Verein, um die Arbeit auf ein neues Niveau heben zu können. Dazu gehört eine eigene Geschäftsstelle. Bisher übernahm diese das Thüringer Infrastrukturministerium und die Stadt Erfurt. Für die nächsten zwei Jahre hat das Land Thüringen die Fortführung der finanziellen Unterstützung für die Vereinsarbeit in Aussicht gestellt. Die Mitgliedsbeiträge für die Kommunen und Städte, die mit der Vereinsgründung von den Mitgliedern erhoben werden, sind mit 500 bis 2500 Euro pro Jahr moderat. Je mehr Kommunen und Landkreise in der AGFK-TH zusammenarbeiten, desto besser werden wir unsere Ziele umsetzen und sowohl die Landes- als auch Lokalpolitik für das Thema sensibilisieren können!

Radwege, die plötzlich aufhören, Umleitungen auf stark befahrene Straßen, für Radfahrer gesperrte Fußgängerzonen, Konflikte zwischen Autofahrern und Radfahrern und die damit verbundenen Gefahren im Straßenverkehr und viele weitere Probleme kann die AGFK-TH in den Fokus rücken und bei der Lösung unterstützen, wenn

Kommunen und Städte sich in ihr einbringen. Radfahrende haben es manchmal nicht leicht oder werden von Auto Fahrenden und zu Fuß Gehenden als Störfaktor wahrgenommen. Das wollen wir ändern. Das Fahrrad ist allen anderen Verkehrsmitteln weit überlegen, sei es aus finanzieller Sicht für Nutzer oder Kommune, aus Sicht der Verkehrssicherheit, aus gesundheitlicher Sicht, sowohl für den Nutzer als auch für Allgemeinheit, oder in Bezug auf Flexibilität und Schnelligkeit im dichter werdenden Verkehrschaos der Städte oder auch als Zubringer zum ÖPNV im ländlichen Raum.

All diese Gründe sprechen dafür, den Radverkehr zu fördern und den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, sich für eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Mobilitätskultur und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit einzusetzen, die Lebensqualität in den Städten und die Bedingungen für fahrradbezogene Wirtschaftsbereiche wie den Fahrradtourismus zu befördern.

Mobilität wird noch auf zu vielen Ebenen als Autoverkehr gedacht. Die Lobbyarbeit im eigenen Haus und gegenüber der Landespolitik, den Radverkehr von Anfang an mitzudenken und als gleichberechtigtes oder - besser - bevorzugtes Verkehrsmittel anzuerkennen, ist ein langwieriger Prozess. Im Zusammenschluss der Kommunen zur AGFK-TH kann die Interessenvertretung gegenüber dem Freistaat Thüringen, aber auch gegenüber dem Bund und anderen Akteuren besser gelingen.

Die AGFK Thüringen hat sich viel vorgenommen. Sie möchte mit ihren Aktionen noch mehr in das kommunale Geschehen eingreifen – und freut sich auf Unterstützung durch weitere Mitglieder.

Machen auch Sie Ihre Kommune oder Landkreis auf die AGFK-TH aufmerksam. Weitere Informationen, Ansprechpartner und Aufnahmekriterien finden Sie unter [www.agfk-thueringen.de](http://www.agfk-thueringen.de).

## Und jetzt? Beteiligungsmöglichkeiten, Seminarangebote und Newsletter

Kommunalpolitik ist ganz oft ein dickes Brett. Aber man muss es ja nicht alleine bohren. Dabei können Dir in Thüringen ganz viele kluge und engagierte Menschen helfen. Mit dem DAKT e.V. haben wir dafür eine Plattform geschaffen, die es Kommunalpolitikerinnen und –politikern und an der Kommunalpolitik interessierten Menschen ermöglicht in den Austausch zu treten.

Wir bieten als DAKT e.V. zudem eine Reihe von hilfreichen Seminaren an. Habt Ihr Interesse an einem solchen Seminar, dann schreibt uns doch einfach per Mail an [info@dakt.de](mailto:info@dakt.de) an. Wir kümmern uns dann gern um Euer Anliegen.

Folgende Seminare und Trainingsangebote bieten wir Euch an:

- Rhetorik und Sprechtraining
- Reden schreiben
- Presse und Öffentlichkeitsarbeit / Social Media
- Verhandlungstraining
- Argumentationstraining gegen Rechtspopulismus „Fakten statt Rassismus“
- Kommunale Finanz- und Haushaltspolitik
- Kommunaler Klimaschutz
- Kommunaler Arten- und Insektenschutz
- Kommunale Beschaffung und Ausschreibung
- Nachhaltige Verkehrspolitik
- Beteiligungen und Wirtschaftsbetriebe
- Schulnetzplanung
- Kommunale Jugendbeteiligung
- Arbeit im Jugendhilfeausschuss

Wir veröffentlichen in regelmäßigen Abständen einen Newsletter, in dem wir Euch über aktuelle Anträge und Diskussionen auf dem Laufenden halten. Wollt Ihr in unseren Newsletter aufgenommen werden, dann ruft den Link auf: <https://gruenlink.de/1mf0>

Habt Ihr Anmerkungen, Wünsche oder Kritik dann schreibt uns an [info@dakt.de](mailto:info@dakt.de) .

Euer DAKT e.V. Vorstand

