



# LEITLINIEN FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLÄNE (SUMP)

ZWEITE AUSGABE





LEITLINIEN FÜR  
**NACHHALTIGE URBANE  
MOBILITÄTSPLÄNE (SUMP)**

# Inhalt

---

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Vorwort .....                   | 06 |
| Wegweiser für Leser:innen ..... | 07 |
| Einführung .....                | 08 |

## KAPITEL 1 – Das Konzept nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne ..... 10

|  |    |
|--|----|
| 1.1 Was ist ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan? .....   | 10 |
| 1.2 Welche Vorteile bietet die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung? .....                                 | 14 |
| 1.3 Aus welchen Hauptelementen setzt sich nachhaltige urbane Mobilitätsplanung zusammen? .....             | 18 |
| 1.4 Wie funktioniert nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in der Praxis? .....                             | 21 |
| 1.5 Wie kann die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung auf Landes- und Bundesebene unterstützt werden?..... | 26 |

## KAPITEL 2 – Aufstellung und Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans ..... 31

### Phase 1: Vorbereitung und Analyse ..... 33

|   |           |
|---|-----------|
| Ausgangspunkt: Die Entscheidung, einen SUMP vorzubereiten .....                                     | 33        |
| <b>Schritt 1: Arbeitsstrukturen einrichten</b> .....  | <b>35</b> |
| <b>Aktivität 1.1:</b> Kapazitäten und Ressourcen evaluieren .....                                   | 35        |
| <b>Aktivität 1.2:</b> Abteilungsübergreifendes SUMP-Kernteam aufstellen .....                       | 39        |
| <b>Aktivität 1.3:</b> Politische und institutionelle Eigenverantwortung gewährleisten .....         | 41        |
| <b>Aktivität 1.4:</b> Beteiligung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen planen .....        | 45        |
| <b>Schritt 2: Planungsrahmen festlegen</b> .....  | <b>52</b> |
| <b>Aktivität 2.1:</b> Planungsanforderungen bewerten und Planungsgebiete definieren.....            | 52        |
| <b>Aktivität 2.2:</b> Mit anderen Planungsprozessen verknüpfen .....                                | 57        |
| <b>Aktivität 2.3:</b> Zeitrahmen und Arbeitsplan vereinbaren .....                                  | 62        |
| <b>Aktivität 2.4:</b> Einholung externer Unterstützung erwägen .....                                | 65        |
| <b>Schritt 3: Mobilitätssituation analysieren</b> .....   | <b>68</b> |
| <b>Aktivität 3.1:</b> Informationsquellen identifizieren und mit Dateneignern zusammenarbeiten..... | 68        |
| <b>Aktivität 3.2:</b> Probleme und Chancen analysieren (alle Verkehrsträger) .....                  | 75        |
| <b>Meilenstein: Analyse von Problemen und Chancen abgeschlossen</b> .....                           | <b>79</b> |

### Phase 2: Strategieentwicklung ..... 80

|  |            |
|--|------------|
| <b>Schritt 4: Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten</b> .....   | <b>82</b>  |
| <b>Aktivität 4.1:</b> Potenzielle Zukunftsszenarien entwickeln .....   | 82         |
| <b>Aktivität 4.2:</b> Szenarien mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen diskutieren .....                  | 85         |
| <b>Schritt 5: Leitbild und Strategie mit Interessenträger:innen entwickeln</b> .....                             | <b>88</b>  |
| <b>Aktivität 5.1:</b> Gemeinsames Leitbild zusammen mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen gestalten..... | 88         |
| <b>Aktivität 5.2:</b> Leitziele vereinbaren, die auf Kernprobleme sowie alle Verkehrsträger eingehen .....       | 93         |
| <b>Schritt 6: Ziele und Indikatoren festlegen</b> .....  | <b>96</b>  |
| <b>Aktivität 6.1:</b> Indikatoren für alle Leitziele ermitteln .....   | 96         |
| <b>Aktivität 6.2:</b> Messbare Ziele vereinbaren .....   | 100        |
| <b>Meilenstein: Leitbild, Leitziele und messbare Ziele vereinbart</b> .....                                      | <b>103</b> |

---

**Phase 3: Maßnahmenplanung ..... 104**

**Schritt 7: Maßnahmenpakete mit Interessenträger:innen auswählen ..... 106**  
    **Aktivität 7.1:** Auswahlliste mit Maßnahmen zusammen mit Interessenträger:innen erstellen und bewerten ..... 106  
    **Aktivität 7.2:** Integrierte Maßnahmenpakete definieren ..... 114  
    **Aktivität 7.3:** Monitoring und Evaluation von Maßnahmen planen ..... 122  
**Schritt 8: Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren ..... 126**  
    **Aktivität 8.1:** Alle Arbeitsschritte beschreiben ..... 126  
    **Aktivität 8.2:** Fördertöpfe identifizieren und Finanzrahmen erörtern ..... 130  
    **Aktivität 8.3:** Prioritäten, Zuständigkeiten und Zeitrahmen vereinbaren ..... 134  
    **Aktivität 8.4:** Weitgehende politische und öffentliche Unterstützung sichern ..... 137  
**Schritt 9: Beschluss und Finanzierung vorbereiten ..... 140**  
    **Aktivität 9.1:** Finanzpläne aufstellen und Kostenbeteiligung vereinbaren ..... 140  
    **Aktivität 9.2:** Dokument „Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“ fertigstellen und dessen Qualität sichern ..... 143  
**Meilenstein: Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan beschlossen ..... 145**

**Phase 4: Umsetzung und Monitoring ..... 146**

**Schritt 10: Umsetzung sicherstellen ..... 147**  
    **Aktivität 10.1:** Umsetzung von Arbeitsschritten koordinieren ..... 147  
    **Aktivität 10.2:** Güter und Dienstleistungen beschaffen ..... 150  
**Schritt 11: Kontrollieren, anpassen und kommunizieren ..... 154**  
    **Aktivität 11.1:** Fortschritt kontrollieren und Plan anpassen ..... 154  
    **Aktivität 11.2:** Bürger:innen sowie Interessenträger:innen informieren und einbinden ..... 157  
**Schritt 12: Evaluieren und Erkenntnisse gewinnen ..... 160**  
    **Aktivität 12.1:** Erfolge und Misserfolge analysieren ..... 160  
    **Aktivität 12.2:** Ergebnisse und gewonnene Erkenntnisse austauschen ..... 162  
    **Aktivität 12.3:** Neue Herausforderungen und Lösungen in Betracht ziehen ..... 163  
**Meilenstein: Maßnahmenumsetzung evaluiert ..... 166**

# Planung für nachhaltige urbane Mobilität in Europa

In einer sich schnell verändernden Welt freue ich mich über den wachsenden Einsatz von Gebietskörperschaften und Interessenträger:innen, Mobilität sauberer und nachhaltiger zu gestalten. Die Verringerung von verkehrsbedingter Luft- und Lärmbelastung, von Verkehrsstaus und Unfällen bei gleichzeitiger Erhöhung der Lebensqualität in unseren Städten ist jetzt die Priorität vieler Entscheidungsträger:innen. Heute brauchen wir alle mehr denn je bessere Bedingungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, effektive, öffentliche und gemeinsam genutzte Verkehrsmittel, multimodale Knoten und mehr – alles unterstützt durch intelligente, digitale Lösungen. Und der beste Weg, dies zu verwirklichen, besteht darin, gute Ideen und innovative Maßnahmen mit politischer Unterstützung und Bürger:innenbeteiligung in einer integrierten Mobilitätsplanung zu kombinieren.

Ich bin daher sehr stolz darauf, dass die Europäische Kommission die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung (SUMP) in den letzten zehn Jahren aktiv unterstützt hat. Seit der Einführung ihres SUMP-Konzepts im Jahr 2009 und der Veröffentlichung der SUMP-Leitlinien im Jahr 2013 hat die Kommission Hunderten von Kommunen und Regionen in ganz Europa geholfen, für eine ausgewogene und integrierte Entwicklung nachhaltiger Verkehrsträger zu sorgen.

Dies wird durch eine eindrucksvolle und erfolgreiche Verbreitung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne in Europa veranschaulicht. Wichtig ist, dass dies einem beteiligungsorientierten Ansatz folgt, bei dem die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt des Prozesses stehen. Eine umfassende nachhaltige Mobilitätsplanung hat sich als wirksames Mittel zur Bewältigung der Klima-, Energie- und Umweltherausforderungen erwiesen, mit denen Städte in Bezug auf den Verkehr konfrontiert sind.

Ich weiß, dass viele Menschen und Interessenträger:innen das europäische SUMP-Konzept und den SUMP-Leitfaden sehr schätzen und ich möchte, dass sie im größtmöglichen Umfang genutzt werden und nützlich sind. Aus diesem Grund leitete die Kommission 2018 den Novellierungsprozess der SUMP-Leitlinien ein, um die jüngsten Trends in den Bereichen Mobilität, Technologie und Gesellschaft besser abzubilden, die sich alle auf die sich verändernde Mobilitätslandschaft auswirken. Viele engagierte Menschen in der SUMP-Community haben in den vergangenen eineinhalb Jahren gemeinschaftlich hart an der Erstellung gearbeitet. Die novellierte Ausgabe der Planungsleitlinien bietet ein wirklich beeindruckendes Ergebnis dieses Prozesses, das ich ganz und gar unterstütze!

Ich empfehle allen Kommunen und Regionen eindringlich, dieses wertvolle Planungsinstrument voll auszuschöpfen und so weit wie möglich auf den ergiebigen Leitfaden zurückzugreifen. Jede Kommune kann – und sollte – unabhängig von ihrer Größe einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan aufstellen, um zur Bewältigung der wichtigsten Herausforderungen der Mobilität und zur Verbesserung der Lebensqualität ihrer Bürger:innen beizutragen.



Henrik Hololei  
Generaldirektor GD MOVE (Europäische Kommission)



# Wegweiser für Leser:innen

Die Veröffentlichung dieser zweiten Ausgabe der Europäischen Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP)<sup>1</sup> kennzeichnet einen wichtigen Meilenstein, was die Einführung einer neuen Planungskultur in Europa anbelangt. Diese umfassende Novellierung der weit verbreiteten ersten Ausgabe von 2013 zielt darauf ab, die dynamischen Entwicklungen, die sich seither in vielen Bereichen der Mobilität vollzogen haben und einige der seither gemachten reichhaltigen Praxiserfahrungen zu integrieren.

**Abschnitt 1** stellt denjenigen Leser:innen das SUMP-Konzept vor, die nicht unbedingt professionelle Planer:innen sind, aber die Prinzipien und Grundelemente verstehen wollen (siehe Kapitel 1.1, S. 10 – „Was ist ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan?“). Insbesondere für Entscheidungsträger:innen könnten die Zusammenfassung der Argumente interessant sein, warum eine nachhaltige Mobilitätsplanung für Kommunen und Regionen sowie die dort lebenden Menschen von Vorteil ist, und welche langfristigen Auswirkungen sich dadurch in verschiedenen europäischen Städten ergeben haben (siehe Kapitel 1.2, S. 14 – „Welche Vorteile bietet die nachhaltige Mobilitätsplanung?“).

Bei der Entwicklung dieser Planungsleitlinien wurden alle Anstrengungen unternommen, um einen Leitfaden zu konzipieren, der auf die praktischen Anforderungen von Planer:innen und politischen Entscheidungsträger:innen in ganz Europa zugeschnitten ist (siehe Kapitel 1.3, S. 18 – „Aus welchen Hauptelementen setzt sich die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung zusammen?“). Nichtsdestotrotz handelt es sich um ein idealisiertes Konzept für ein Politikbereich, bei dem viele Forderungen und Interessen aufeinandertreffen. Flexibilität bei der Anpassung dieser Planungsleitlinien an konkrete Planungsrealitäten ist daher unerlässlich, um Fortschritte hin zu nachhaltigeren Kommunen und Regionen zu erzielen. Dies wird in Kapitel 1.4, S. 21 – „Wie funktioniert die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in der Praxis?“ weiter diskutiert.

Die Kommunen sind die Verwaltungsebene, die den Menschen am nächsten ist. Daher ist die Aufgabe, Mobilität für ihre Bewohner:innen zu planen und bereitzustellen, in den meisten europäischen Ländern dort verankert. Die Bundes- und Landesebene spielt jedoch eine wichtige Rolle, wenn es um die Herausbildung von Rahmenbedingungen geht, die den Kommunen rechtliche Kompetenzen verleihen, die Zusammenarbeit erleichtern und finanzielle Unterstützung bieten. Kapitel 1.5 (S. 26) fasst zusammen, wie von Seiten der Bundes- und Landesebene die Aufstellung von SUMP unterstutzt werden kann.

**Abschnitt 2** ist eine umfassende Schritt-für-Schritt-Beschreibung des SUMP-Prozesses. Obwohl die Leser:innen dieses Kapitels in erster Linie aus der Planung kommen und aktive Teilnehmende am Planungsprozess sind, wurde auf einen allgemeinverständlichen Schreibstil Wert gelegt. Dieser Abschnitt folgt der Struktur des neuen Zyklus der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung: vier Phasen mit jeweils drei Arbeitsschritten und insgesamt 32 Aktivitäten. Jeder Phase und jedem Schritt wird ein kurzer Überblick vorangestellt. Bei allen Aktivitäten werden den Leser:innen der Hintergrund, Ziele, detaillierte Aufgabenbeschreibungen, Informationen über den Zeitplan und die Koordination mit anderen Aufgaben, eine Checkliste sowie Praxisbeispiele und nützliche Planungsinstrumente zur Durchführung vorgestellt. Obwohl die Planungsleitlinien auch komplett gelesen werden können, werden die meisten Leser:innen Abschnitt 2 während des gesamten Planungsprozesses als Leitfaden einsetzen, dessen jeweilige Kapitel sie zur Inspiration heranziehen können.

Mehrere Anhänge komplettieren die Planungsleitlinien. Anhang A enthält ein Glossar mit wichtigen Begriffen, um ein gemeinsames Verständnis über verschiedene Sprachen und Planungskulturen hinweg zu erleichtern. Anhang B beschreibt eine Planungscheckliste für den SUMP-Prozess. Anhang C enthält detailliertere Beschreibungen aller Praxisbeispiele. Anhang D verweist auf eine Zusammenstellung von ergänzenden SUMP-Handbüchern und Informationen, die bestimmte Planungsaspekte detaillierter ausarbeiten, einen Leitfaden für spezifische Kontexte bilden oder den Schwerpunkt auf wichtige Politikbereiche legen. Abschließend enthält Anhang E die Liste der Expert:innen, die in Zusammenhang mit der Novellierung dieser zweiten Ausgabe der SUMP-Leitlinien konsultiert wurden.

<sup>1</sup> Im gesamten vorliegenden Dokument bezieht sich der Begriff „nachhaltige urbane Mobilitätsplanung“ auf den Planungsprozess, während der Begriff „nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“ (oder SUMP) das wesentliche (aber nicht das einzige) Ergebnis des Planungsprozesses ist. Für den Plan selbst wird die Abkürzung „SUMP“ verwendet und zur Differenzierung wird auf Begriffe wie „SUMP-Konzept“ oder „SUMP-Prozess“ zurückgegriffen. Beide Aussprachen sind gebräuchlich: „sump“ (/sʌmp/) sowie „S.U.M.P.“.



## Einführung

Als Ende 2013 die erste Version dieser Planungsleitlinien für eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung veröffentlicht wurde,<sup>2</sup> hatten 168 Mobilitätsplaner:innen und andere Expert:innen aus ganz Europa Beiträge zu einer umfassenden Konsultation geleistet, die die Definition dieses neuen Planungskonzepts zum Ziel hatte.<sup>3</sup> Parallel dazu hatte die Europäische Kommission ihre Politik zur urbanen Mobilität systematisch weiterentwickelt und ihr Urban Mobility Package (Paket zur urbanen Mobilität) veröffentlicht,<sup>4</sup> das eine Definition des Konzepts von „nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen“ enthielt (siehe Kapitel 1.1, S. 10).

### Was ist seit der ersten Ausgabe der SUMP-Leitlinien erreicht worden?

Viele Städte und Regionen in Europa und auf der ganzen Welt haben SUMP aufgestellt. Bereits zahlreiche von der Europäischen Union geförderte Projekte und Programme haben wertvolles Wissen beigetragen, das die Städte dabei unterstützt hat, diese neue Generation von Mobilitätsplänen aufzustellen.

In den vergangenen Jahren hat sich eine ganze Community von Planer:innen um die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung gebildet. Eine Fülle bewährter Vorgehensweisen wird von Praktiker:innen untereinander ausgetauscht, zahlreiche (meist) kostenlose Tools und Know-how stehen auf der

Eltis-Plattform ([www.eltis.eu](http://www.eltis.eu)) zur Verfügung. Zudem wurde eine Koordinationsplattform für wichtige Interessenträger:innen und Projekte eingerichtet, seit 2014 finden zudem jährlich sehr erfolgreiche SUMP-Konferenzen statt. Über einen aktuellen, nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan zu verfügen, wird zunehmend als ein Muss für zukunftsorientierte Kommunen und Regionen und als Voraussetzung angesehen, um Fördermittel für Investitionen in Mobilität und Verkehr zu gewinnen (z. B. im Rahmen der Struktur- und Investitionsfonds der EU).

Das Konzept nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne ist eine europäische Erfolgsgeschichte, zu der viele Interessenträger:innen beigetragen und von der viele Kommunen (sowie Bürger:innen) profitiert haben. Der Erfolg gründet sich auf eine solide Koordination und Unterstützung durch die europäische Politik, auf praktische Planungsleitlinien, die auf einer systematischen Konsultation mit Praktiker:innen beruhen, sowie auf eine aktive Community von Planer:innen.

<sup>2</sup> Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>3</sup> Die Ursprünge des SUMP gehen auf das Dokument „Thematische Strategie für den Stadtraum“ zurück (siehe KOM(2005) 718), in der die Ausarbeitung von Leitlinien für nachhaltige Verkehrsplanung vorgeschlagen wurde. Siehe auch den ersten Leitfaden des PILOT-Projekts (2007): [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/Pilot\\_EN\\_WEB.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf)

<sup>4</sup> KOM(2013) 91.



Bild © Rupprecht Consult

### Warum mussten die SUMP-Leitlinien novelliert werden?

In den letzten Jahren haben wir in vielen Bereichen der urbanen Mobilität wichtige neue Entwicklungen erlebt. Aufgrund neuer Technologien könnten schon bald fahrerlose Elektrofahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs sein. Neue Geschäftsmodelle bieten „Mobility as a Service“ und gleichzeitig führen veränderte Einstellungen von Reisenden dazu, das Shared-Mobility-Modelle und Radverkehr zu nehmen. Diese wenigen Beispiele zeigen bereits, dass auf verschiedenen Ebenen des Mobilitätssystems wichtige Veränderungen stattfinden, welche es erforderlich machten, die ursprünglichen SUMP-Leitlinien zu überdenken und zu novellieren. Darüber hinaus wurden viele Praxiserfahrungen bei der Umsetzung von SUMP gesammelt, die als Inspiration in ganz Europa zur Verfügung gestellt werden mussten. Bei mehreren Projekten und Initiativen wurde mit der Entwicklung zusätzlicher Leitfäden zu spezifischen Planungsthemen begonnen. Diese mussten integriert werden, damit die Bildung einer strukturierten Wissensgrundlage eingeleitet werden konnte.

Aus diesem Grund wurde 2018 der Prozess zur Novellierung der SUMP-Leitlinien gestartet. Er erstreckte sich auf die Vorbereitung dieser zweiten Ausgabe der SUMP-Leitlinien sowie auf die Entwicklung einer Reihe von ergänzenden Handbüchern und Anleitungen zu spezifischen Aspekten des SUMP-Konzepts. Diese Dokumente gehen näher auf

bestimmte Planungsaspekte ein (z. B. institutionelle Zusammenarbeit), wenden nachhaltige urbane Mobilitätsplanung auf spezifische Kontexte an (z. B. Ballungsgebiete) oder stellen Leitfäden für konkrete Politikbereiche bereit (darunter autonomes Fahren oder Verkehrssicherheit).

### Wie wurde diese Novellierung organisiert?

Diese zweite Ausgabe der SUMP-Leitlinien ist das Resultat eines intensiven einjährigen Konsultationsprozesses mit Kommunen und Verkehrsplaner:innen. Er wurde in enger Zusammenarbeit mit der SUMP-Community entwickelt und abgestimmt. Mit einer umfangreichen Erhebung und einer speziellen Sitzung auf der SUMP-Konferenz 2018 als Ausgangspunkt wurden eine Reihe von Workshops mit Expert:innen aus ganz Europa organisiert. Durch die enge Beteiligung mehrerer großer Städtenetzwerke an der Novellierung wurde besonders darauf geachtet, Rückmeldungen von verschiedenen Kommunen und Regionen einzubeziehen.<sup>5</sup> Insgesamt haben mehr als 300 Verkehrs- und Stadtplaner:innen, andere Praktiker:innen, politische Entscheidungsträger:innen und Forschende einen Beitrag zur Novellierung geleistet. Anhang E enthält eine Liste der konsultierten Expert:innen.

Darüber hinaus wurde die Novellierung durch eine gründliche Durchsicht der vorhandenen Literatur inspiriert, darunter nationale Planungsempfehlungen aus mehreren Ländern mit großer Erfahrung im Bereich der strategischen Mobilitätsplanung.<sup>6</sup> Zusammen mit der ersten Ausgabe der Planungsleitlinien als solide Grundlage haben die Literaturrecherche, detaillierte Peer-Reviews (siehe S. 37) eines ausführlichen Entwurfs<sup>7</sup> sowie zwei spezielle Prüfsitzungen und eine Feedbackerhebung auf der SUMP-Konferenz 2019 dafür gesorgt, dass im Dokument geprüfte Planungsempfehlungen von hoher Qualität vorgestellt werden.

<sup>5</sup> Workshops wurden von Rupprecht Consult sowie den anderen SUMP-Städtenetzwerkpartner:innen (ICLEI, EURO CITIES, Polis, Union der Ostseestädte), dem Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) und Partner:innen in SUMP-bezogenen Projekten (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB) organisiert.

<sup>6</sup> Leitfaden für britische Local Transport Plans, französische Plans de Déplacements Urbains, deutsche Verkehrsentwicklungspläne, schwedische TRAST und italienische Piano Urbano della Mobilità.

<sup>7</sup> Formale Peer-Reviews wurden von Prof. Peter Jones, Professor of Transport and Sustainable Development, University College London (UK); Prof. Anthony D. May, OBE, FREng, Emeritus Professor of Transport Engineering, Institute for Transport Studies, University of Leeds; Frank Wefering, Director of Sustainability (Greenman-Pedersen, Inc.), New York, zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus haben Vertreter:innen der europäischen Organisationen während des gesamten Vorbereitungsprozesses wertvolle Stellungnahmen abgegeben: Europäische Kommission (Generaldirektionen für Mobilität und Verkehr, für Regionalpolitik und Stadtentwicklung), Europäische Investitionsbank (JASPERS-Programm) und Organisationen und Einzelpersonen, die an der SUMP-Koordinationsplattform mitwirken. Besonderer Dank gilt auch Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburgh Napier University, die die Entwurfsversionen dieses Dokuments ausführlich kommentiert haben.

# KAPITEL 1: Das Konzept nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne

Dieser Abschnitt ist eine Einführung in nachhaltige urbane Mobilitätspläne. Er richtet sich an alle Leser:innen, die sich für die urbane Mobilitätsplanung interessieren. Dies beinhaltet explizit auch Entscheidungsträger:innen und andere Interessierte, die keine Planungsexpert:innen sind.

## 1.1 Was ist ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan?

### Politischer Kontext

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung ist Europas De-facto-Konzept der strategischen Verkehrsplanung. Der Ansatz wurde seit 2005 von den europäischen Entscheidungsträger:innen systematisch weiterentwickelt.<sup>8</sup> Der wichtigste Meilenstein war die Veröffentlichung des Urban Mobility Package Ende 2013,<sup>9</sup> in dem die Europäische Kommission in einem Anhang das Konzept nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne definierte. Gleichzeitig wurde die erste Version der Leitlinien veröffentlicht.<sup>10</sup> Das Urban Mobility Package befürwortet „eine wesentliche Änderung des Ansatzes für die Mobilität ..., um zu gewährleisten, dass sich die Kommunen und Regionen Europas auf einem nachhaltigeren Weg entwickeln und dass die Ziele der EU für ein wettbewerbsfähiges und ressourceneffizientes europäisches Verkehrssystem erreicht werden.“<sup>11</sup> Es skizziert die Leitprinzipien des Planungsprozesses und die Themen, auf die in einem nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan eingegangen werden soll. Die konkreten Schritte, die zu befolgen sind, praktische Leitfäden und Praxisbeispiele sind allesamt in den Planungsleitlinien enthalten. Seit der Veröffentlichung des Urban Mobility Package wurde das SUMP-Konzept in ganz Europa und auf internationaler Ebene vielfach angewendet. Doch obwohl sich das Konzept als solide erwiesen hat und weiterhin gültig ist, entwickelte sich zunehmend der Bedarf, die Planungsleitlinien zu novellieren. Aus diesem Grund basiert diese neue Version der SUMP-Leitlinien weiterhin auf dem ursprünglichen Konzept (das im nächsten Kapitel erläutert wird), aber die konkreten Planungsempfehlungen zur Aufstellung eines SUMPs wurden erheblich novelliert.

### Definition

Die folgende Definition eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans hat sich in Europa und international etabliert:

„Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungsansätzen auf und berücksichtigt in besonderem Maße Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien“.

Ein SUMP basiert auf den acht Prinzipien, die im Folgenden näher beschrieben werden:

- 1 Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
- 2 Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
- 3 Bürger:innen sowie Interessenträger:innen einbeziehen
- 4 Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
- 5 Langfristige Vision und klaren Umsetzungsplan definieren
- 6 Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
- 7 Monitoring und Evaluation vorbereiten
- 8 Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

<sup>8</sup> Auf Basis der Dokumente „Thematische Strategie für den Stadtraum“ (2005) und „Green Paper on Urban Mobility“ (2007) schlug der „Action Plan on Urban Mobility“ (2009) „zwanzig Maßnahmen vor, um kommunalen, regionalen und nationalen Behörden die Umsetzung ihrer Ziele für nachhaltige Mobilität nahezu legen und sie dabei zu unterstützen.“ Die erste Maßnahme lautete „Beschleunigung der Einführung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen“. Im Verkehrsweißbuch wurden konkrete Ziele für den urbanen Verkehr als Beitrag zu globalen strategischen und europäischen Politikzielen formuliert.

<sup>9</sup> KOM(2013) 913.

<sup>10</sup> Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>11</sup> KOM(2013) 913, S. 2.

Die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung ist ein strategischer und integrierter Ansatz, um sich mit den Herausforderungen von Mobilität und Verkehr effektiv auseinanderzusetzen. Ihr Kernziel besteht darin, Erreichbarkeit und Lebensqualität zu verbessern, indem eine Verlagerung hin zu nachhaltiger Mobilität erzielt wird. Der SUMP empfiehlt eine faktenbezogene Strategieentwicklung, die einem langfristigen Mobilitätsleitbild folgt. Zentrale Planungsprinzipien zur Erreichung der Ziele sind eine gründliche Analyse der aktuellen Situation und zukünftiger Trends, ein weithin unterstütztes gemeinsames Leitbild mit strategischen Leitzielen und integrierte Maßnahmenpakete mit regulativen, kommunikativen, finanziellen, technischen und baulichen Maßnahmen. Der gesamte Planungsprozess sollte dabei von einer guten Ämterzusammenarbeit, Bürger:innenbeteiligung und Evaluation der Maßnahmen geprägt sein.

Im Gegensatz zu traditionellen Planungsansätzen legt der SUMP besonderen Wert auf die Einbindung von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen, die Koordination mit verschiedenen Sektorplanungen und Politikbereichen (insbesondere Verkehr, Flächennutzung, Umwelt, wirtschaftliche Entwick-

lung, Sozialpolitik, Gesundheit, Verkehrssicherheit und Energie) und eine breit angelegte Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verwaltungsebenen und mit weiteren relevanten Abteilungen. Das Konzept hebt auch hervor, dass alle Mobilitätsaspekte (Personen und Güter), Verkehrsträger und Dienste in integrierter Weise erfasst und für das gesamte funktionale Stadtgebiet (verkehrsrelevanter Verflechtungsraum) – im Gegensatz zu einer einzelnen Kommunen innerhalb ihrer Verwaltungsgrenzen – betrachtet werden müssen.

### Welcher Unterschied besteht zwischen traditioneller Verkehrsplanung und nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung?

In den letzten Jahren hat sich die Herangehensweise an die Verkehrsplanung in der Wissenschaft und in der Planungsansatz erheblich verändert. Die Hauptunterschiede zwischen traditionellen Ansätzen und nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung werden in dieser Übersicht zusammengefasst:

Abbildung 1: Unterschiede zwischen traditioneller Verkehrsplanung und nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung

| Traditionelle Verkehrsplanung   |   | Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung  |
|---|---|---|
| Fokus auf Verkehr   | → | Fokus auf <b>Menschen</b>   |
| Primäre Zielsetzungen:<br>Kapazität und Geschwindigkeit des Verkehrsflusses | → | Primäre Zielsetzungen:<br><b>Erreichbarkeit</b> und <b>Lebensqualität</b> , darunter soziale Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität sowie wirtschaftliche Lebensfähigkeit |
| Fokus auf Verkehrsträger  | → | <b>Integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger</b> und Verlagerung hin zu nachhaltiger Mobilität   |
| Infrastruktur als Hauptthema  | → | <b>Kombination</b> von Infrastruktur, Anreizsystemen, Regulierung, Information und Förderung  |
| Sektorbezogenes Planungsdokument  | → | Planungsdokument <b>abgestimmt mit relevanten Sektorplanungen und Politikbereichen</b>  |
| Kurz- und mittelfristiger Umsetzungsplan                                    | → | Kurz- und mittelfristiger Umsetzungsplan, der in ein <b>langfristiges Leitbild und Strategie</b> eingebettet ist  |
| Planungsgebiet innerhalb (kommunaler) Verwaltungsgrenzen                    | → | Festlegung des Planungsgebietes unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland   |
| Domäne von Verkehrsingenieur:innen  | → | <b>Interdisziplinäre</b> Planungsteams  |
| Planung durch Expert:innen  | → | Planung mit <b>Einbindung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen</b> anhand eines transparenten und beteiligungsorientierten Ansatzes                                    |
| Begrenzte Evaluation  | → | Systematische <b>Evaluation</b> , um den Lern- und Verbesserungsprozess zu erleichtern  |

## Acht Prinzipien

Das Konzept der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung, wie es im Urban Mobility Package definiert ist, beruht auf acht allgemein anerkannten Prinzipien.<sup>12</sup>



### **Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen**

Städte sind mit ihrer Umgebung durch tägliche Personen- und Güterströme verbunden, so dass das Planungsgebiet eines SUMP auf diesem „funktionalen Stadtgebiet“ basieren muss. Je nach kommunalem Kontext kann es sich um eine Stadt und ihr stadtnahes Umland, eine ganze polyzentrische Region oder eine andere Konstellation von Kommunen handeln. Die Planung auf der Grundlage der tatsächlichen Personen- und Güterströme ist ein wichtiges Kriterium, um einem Plan Relevanz und Vollständigkeit zu verleihen, auch wenn Verwaltungsgrenzen möglicherweise einer anderen Logik folgen und dies dadurch schwer zu erreichen ist.

Die Definition eines funktionalen Stadtgebiets wurde zwischen der OECD, dem Statistischen Amt der Europäischen Kommission (Eurostat) und ihrer Generaldirektion für Regionalpolitik und Stadtentwicklung vereinbart. Sie basiert zum einen auf Angaben zur „Bevölkerungsdichte, zur Identifizierung von Siedlungskernen und zum anderen auf Angaben zu Pendlerverflechtungen zur Identifizierung des in den Arbeitsmarkt der Siedlungskerne integrierten Umlandes.“<sup>13</sup>

Ein SUMP muss das allgemeine Ziel verfolgen, die Erreichbarkeit zu verbessern und hochwertige, nachhaltige Mobilität für das gesamte funktionale Stadtgebiet bereitzustellen. Ein nachhaltiges Verkehrssystem:

- ist für alle Nutzer:innen erreichbar und erfüllt deren grundlegende Mobilitätsbedürfnisse
- wird der unterschiedlichen Nachfrage nach Mobilität und Verkehrsdiensten von Bürger:innen, Unternehmen und Industrie in ausgewogener Weise gerecht
- sorgt für eine ausgewogene Entwicklung und bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger
- genügt den Nachhaltigkeitsanforderungen, indem es ein Gleichgewicht zwischen der erforderlichen wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität herstellt
- optimiert Effizienz und Kostenwirksamkeit

- nutzt den städtischen Raum und die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und -dienste effektiv
- steigert die Attraktivität des Stadtraumes, die Lebensqualität und die öffentliche Gesundheit
- verbessert die Verkehrssicherheit
- verringert Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch
- trägt zu einer besseren Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und des europäischen Verkehrssystems insgesamt bei

Diese grundlegenden Kriterien von SUMP werden während des Planungsprozesses weiter aufgeschlüsselt und priorisiert.



### **Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten**

Die Aufstellung und Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans bedarf eines hohen Maßes an Zusammenarbeit, Koordination und Konsultation - sowohl zwischen verschiedenen Regierungsebenen, wie auch zwischen unterschiedlichen Institutionen (und ihren Abteilungen) im Planungsgebiet.

Erforderliche Handlungsgrundlagen nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung:

- Zusammenarbeit zur Gewährleistung der Kohärenz und Komplementarität des SUMP mit bestehenden Planungen in verkehrsrelevanten Sektoren (z. B. Flächennutzung und Raumplanung, soziale Dienste, Gesundheit, Energie, Bildung, Polizei und Ordnungsamt)
- Enger Austausch mit den zuständigen Planungsträgern auf anderen Regierungsebenen (z. B. Bezirk, Gemeinde, Großraum, Region und Bundesland)
- Koordination mit öffentlichen und privaten Verkehrsdienstleistern

<sup>12</sup> Dieser Abschnitt greift maßgeblich auf Anhang 1 des Urban Mobility Package zurück (KOM(2013) 913).

<sup>13</sup> OECD, Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, 2013, p. 2. [www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf](http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf).

Bild © Stadt Bremen



**5 Langfristiges Leitbild und klaren Umsetzungsplan definieren**

Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan stützt sich auf ein langfristiges Leitbild für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für das gesamte funktionale Stadtgebiet. Er bezieht alle Verkehrsträger und -formen ein: öffentlich und privat, Fahrgast und Güter, motorisiert und nicht motorisiert sowie fließend und ruhend. Er berücksichtigt zudem Infrastruktur und Dienste. Ein SUMP enthält einen Plan für die kurzfristige Umsetzung von Leitzielen durch Maßnahmenpakete. Er enthält einen Zeitplan und ein Budget für die Maßnahmenumsetzung sowie eine klare Zuweisung von Verantwortlichkeiten und eine Übersicht über die erforderlichen Ressourcen.



**3 Bürger:innen sowie Interessenträger:innen einbeziehen**

Der Schwerpunkt eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans liegt darauf, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in Kommunen und ihrem Umland – sowohl Bevölkerung wie Besuchende – und von dort ansässigen Institutionen und Unternehmen zu erfüllen. Er folgt einem transparenten und beteiligungsorientierten Ansatz und bezieht Bürger:innen und andere Interessenträger:innen während der gesamten Aufstellung und Umsetzung des Plans aktiv ein. Eine beteiligungsorientierte Planung ist eine Voraussetzung dafür, dass Menschen sich mit dem nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan und seinen Maßnahmen identifizieren. Eine frühzeitige und aktive Einbindung erhöht die Wahrscheinlichkeit öffentlicher Akzeptanz und Unterstützung, so dass die politischen Risiken minimiert werden und die Maßnahmenumsetzung erleichtert wird.



**6 Alle Verkehrsträger integriert entwickeln**

Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan fördert eine ausgewogene und integrierte Entwicklung aller relevanter Verkehrsträger und räumt gleichzeitig nachhaltigen Mobilitätslösungen Vorrang ein. Der SUMP schlägt einen integrierten Satz von Maßnahmen vor, um Qualität, Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit und Kostenwirksamkeit des gesamten Mobilitätssystems zu verbessern. Ein SUMP enthält Maßnahmen der Bereiche Infrastruktur, Technik, Regulierung, Förderung und Finanzen. Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan geht auf alle Formen kollektiver Mobilität (traditioneller öffentlicher Nahverkehr sowie neue Dienste, die auf Shared Mobility basieren, einschließlich neuer Geschäftsmodelle), aktive Mobilität (zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren), Intermodalität und Tür-zu-Tür-Mobilität, Verkehrssicherheit, Verkehrsströme und ruhender Verkehr, Güterverkehr, Logistik, Mobilitätsmanagement und intelligente Verkehrssysteme (IVS) ein.



**4 Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten**

Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan baut auf einer gründlichen Analyse der gegenwärtigen und zukünftigen Leistung des Verkehrssystems im funktionalen Stadtgebiet auf. Er führt eine umfassende Bewertung der Ist-Situation durch und misst die Ausgangslage in Kennwerten, an denen der zukünftige Fortschritt gemessen werden kann. Zu diesem Zweck werden im Planungsprozess Leitziele und ehrgeizige, aber realistische Zielwerte definiert, die mit passenden Leistungsindikatoren hinterlegt sind. Sie werden im Anschluss herangezogen, um aktuelle und zukünftige Bedingungen auszuwerten. Diese Ist-Analyse umfasst auch eine Bewertung der derzeitigen Kapazitäten und Ressourcen sowie der institutionellen Rahmenbedingungen für Planung und Maßnahmenumsetzung.



Bild © funky-data auf istock.com



### 7 Monitoring und Evaluation vorbereiten

Die Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans muss genau überprüft werden. Die Fortschritte beim Umsetzen der Planzielsetzungen werden regelmäßig abhängig von den gewählten Leistungsindikatoren überprüft. Geeignete Vorbereitungen sind erforderlich, um den rechtzeitigen Zugriff auf die einschlägigen Daten und Statistiken zu gewährleisten. Das kontinuierliche Monitoring der Maßnahmenumsetzung macht es möglich, Ziele zu überprüfen und gegebenenfalls bei der Umsetzung Korrekturen vorzunehmen. Ein regelmäßiger Statusbericht, der an Bürger:innen sowie Interessenträger:innen gesendet wird, informiert über den Fortschritt, der Aufstellung und Umsetzung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans.



### 8 Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist ein Schlüsseldokument für die Entwicklung eines städtischen Gebietes. Die Ausrichtung von Verfahren, mit denen die allgemeine fachliche Qualität und die Erfüllung der Anforderungen des SUMP-Konzeptes (d. h. dieses Dokuments) gewährleistet wird, ist daher ein Aufwand, der sich lohnt. Die Sicherung der Datenqualität und das Risikomanagement während der Umsetzung ist von besonderer Wichtigkeit. Diese Aufgaben können zwar an externe Qualitätsprüfer oder eine andere Regierungsinstitution (z. B. auf Landes- oder Bundesebene) delegiert werden, sie können aber auch durch bestimmte Planungsinstrumente, zum Beispiel das SUMP Self-Assessment Tool, unterstützt werden.

## 1.2 Welche Vorteile bietet die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung?

Inwiefern ist nachhaltige urbane Mobilitätsplanung für eine Stadt nützlich? Durch welche Erfolgsgeschichten zeichnen sich Städte aus, die ihre Mobilitätspläne in konkrete Maßnahmen umgesetzt haben? Lesen Sie weiter, um sich eine kurze Auswahl der möglichen Vorteile anzusehen, die sich aus nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen ergeben.

### Zusammenarbeit zur Verbesserung der Gesundheit

Luftverschmutzung trägt zu mehr als 400.000 vorzeitigen Todesfällen pro Jahr in der EU bei,<sup>14</sup> was die sozialen und wirtschaftlichen Vorteile deutlich aufzeigt, welche sich aus der Verbesserung der Luftqualität ergeben. Darüber hinaus ist allgemein anerkannt, dass die Emissionen reduziert werden müssen, um die Klimakrise zu bewältigen. Hierbei stellt der Straßenverkehr die zweitgrößte Quelle von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU dar.<sup>15</sup> Nichtsdestotrotz überschreiten viele europäische Städte die europäischen Standards für Luftqualität.

Die spanische Hauptstadt Madrid konnte die Stickstoffdioxidbelastung in nur drei Monaten um 15 % reduzieren, nachdem sie im November 2018 als Teil ihres SUMP Umweltzonen eingerichtet hatte.<sup>16</sup> Mit ihrem jüngsten SUMP (PDU auf Französisch) will Toulouse die Anzahl der Menschen, die einer erhöhten Konzentration von NOx-Emissionen ausgesetzt sind, von 8.000–18.000 (2013) auf weniger als 300 im Jahr 2030 reduzieren.<sup>17</sup> Diese Reduktionen werden am effektivsten durch die Kooperation vieler verschiedener Regierungsstellen und verschiedener Regierungsebenen erreicht – ein Umstand, den gemeinsame Planung möglich macht.



Bild © deberarr auf istock.com

<sup>14</sup> Europäische Umweltagentur, 2018. Air quality in Europe – 2018 report, [www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018).

<sup>15</sup> Europäische Umweltagentur, 2019. Emissions of the main air pollutants in Europe. Abb. 2: Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA-33, [www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4).

<sup>16</sup> Sergio Fernández Balaguer, Städtische Verkehrsbetriebe Madrid, Interview durch die Autor:innen, 04. März 2019.

<sup>17</sup> Le projet Mobilités 2020/2025/2023 – Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

## Nutzung der Vorteile in den Bereichen Gesundheit und Verkehrssicherheit

Auch die öffentliche Gesundheit und die Verkehrssicherheit profitieren davon, wenn aktive Verkehrsträger gefördert werden. Eine britische Studie ergab, dass das Krebsrisiko bei Menschen, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, um 45 % geringer ist. Durch Investitionen in die öffentliche Infrastruktur konnte Tartu, die zweitgrößte Stadt Estlands, den Modal Split des Radverkehrs in nur fünf Jahren von 4 % auf 8 % verdoppeln.<sup>18</sup> Die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung zielt auf die Kohärenz der Politik ab und strebt gleichzeitig eine Verknüpfung von Verkehr und Gesundheit an. Auch wenn es viele verschiedene Gründe für eine gute Gesundheitspolitik in Städten gibt, so ist es wahrscheinlich kein Zufall, dass acht der zehn gesündesten Städte der EU über einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan verfügen.<sup>19</sup>

9.600 Menschen wurden 2017 auf städtischen Straßen in der EU getötet, was 38 % der insgesamt 25.047 Verkehrstoten ausmacht. 70 % der Personen, die auf städtischen Straßen getötet wurden, waren ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen – 39 % Fußgänger:innen, 12 % Radfahrer:innen und 19 % motorisierte Zweiradfahrer:innen.<sup>20</sup> Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität können wirksam dazu beitragen, Verkehrssicherheitsprobleme einer Stadt zu bewältigen und das Ziel der EU einer 50 %igen Verringerung der Zahl von Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 zu erreichen<sup>21</sup>. Bei dem Versuch, eine Änderung der städtischen Mobilitätsmuster herbeizuführen, sollte die Verkehrssicherheit als entscheidende Herausforderung wahrgenommen werden. Die reale und gefühlte Verkehrssicherheit hat einen tiefgreifenden Einfluss auf die Wahl des Verkehrsträgers, insbesondere bei den nachhaltigsten Fortbewegungsarten: zu Fuß gehen, Rad fahren und Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Es ist wichtig, zu erkennen, dass nachhaltige Straßen gleichzeitig sicherere Straßen sind. Integrierte Maßnahmen, z. B. eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur, breitere Gehwege und strikte Geschwindigkeitsbegrenzungen, verbessern die Verkehrssicherheit einer Stadt. Seit Warschau Mitte der 2000er Jahre begann, einen SUMP aufzustellen, sind die Verkehrsunfälle um 21 % und die Zahl der Verkehrstoten um 60 % zurückgegangen.<sup>22</sup>

## Leichtere Zielerreichung mit weniger Fahrzeugen

Wenn die Verkehrsinfrastruktur gut durchdacht ist – und vor allem, wenn die Abteilungen für Mobilität und Stadtplanung gut zusammenarbeiten –, besteht weniger Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsformen um den öffentlichen Raum. SUMP tragen dazu bei, eine Komplementarität zu schaffen, die den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen entspricht. Die Maßnahmen, die auf den SUMP von Mailand aus dem Jahr 2016 zurückgehen, haben dazu beigetragen, dass die Zahl der Einwohner:innen, die Autos nutzen, bereits auf 50 % gesunken ist und damit deutlich unter dem italienischen Durchschnitt liegt. Die Stadt ist auf dem direkten

Weg, ihre Ziele zu erreichen.<sup>23</sup> SUMP können negative Mobilitätstrends umkehren. Da SUMP in Frankreich in den 1990er Jahren gefördert wurden, hat fast jede größere französische Stadt erlebt, dass sich der Trend einer zunehmenden Autonutzung umgekehrt hat. Eine Zunahme von bis zu 22 % in den beiden letzten Jahrzehnten wurde gestoppt und durch Rückgänge von bis zu 8 % ersetzt.<sup>24</sup> In Szeged, Ungarns drittgrößter Stadt, trug der SUMP dazu bei, den rapiden Rückgang bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs aufzuhalten<sup>25</sup>.

## Erlangung öffentlicher Unterstützung

Diese Ergebnisse wurden und können nur durch die aktive Einbindung der kommunalen Bevölkerung erreicht werden, die für eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung unverzichtbar ist. Mailand hat durch die Einführung der Umweltzone innerhalb eines SUMP, bei dem Beiträge von 755 Bürger:innen berücksichtigt wurden, die Autonutzung in etwa 70 % der Stadt eingeschränkt. Eine intensive öffentliche Debatte unter Einbeziehung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen hat dazu beigetragen, den Widerstand zu minimieren.<sup>26</sup>

Budapest sammelte in einem ähnlichen Prozess über 1.000 öffentliche Kommentare. Der Tenor lautete meist, dass sich die Menschen weitere umweltfreundliche Maßnahmen wünschen. Diese Kooperation auf öffentlicher Ebene trug auch dazu bei, Kooperation auf politischer Ebene zu schaffen.<sup>27</sup> Neben der geleisteten Überzeugungsarbeit stellte Budapest fest, dass diese Zusammenarbeit bei der Planung eines SUMP – sowohl intern als auch mit der Öffentlichkeit – wichtige Einsichten und frische Ideen liefern kann.<sup>28</sup>

<sup>18</sup> Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring, [www.tartu.ee/sites/default/files/research\\_import/2018-12/Tartu\\_LU\\_aruanne.pdf](http://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf).

<sup>19</sup> Spotahome, 2019. Die gesündesten Städte der Welt. Welche Städte sind am besten für einen gesunden Lebensstil? [www.spotahome.com/healthiest-cities-world](http://www.spotahome.com/healthiest-cities-world).

<sup>20</sup> ETSC PIN Report (2019) Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU.

<sup>21</sup> European Commission (2019) EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 Next Steps Towards „Vision Zero“.

<sup>22</sup> Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, [https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1\\_1528982930.pdf](https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf).

<sup>23</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, Interview durch die Autor:innen, 08. März 2019.

<sup>24</sup> CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, [www.cerema.fr/system/attachments/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/attachments/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>25</sup> Sándor Nagy, Vizebürgermeister von Szeged, Interview durch die Autor:innen, 11. März 2019.

<sup>26</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, Interview durch die Autor:innen, 08. März 2019.

<sup>27</sup> Budapest Mobility Plan 2014-2030, Vol. 1 Objectives and Measures, pp. 12–15.

<sup>28</sup> Máté Lénárt, Budapest Verkehrsunternehmen BKK, Interview durch die Autor:innen, 05. April 2019.

Die Bürger:innen sind bereit, dass ihre kommunalen Entscheidungsträger:innen Veränderungen vornehmen. In Nantes, Frankreich, hatten 50 % der Personen, die während der Fahrt mit dem Bus befragt wurden, den öffentlichen Nahverkehr gewählt, obwohl sie zu Hause ein Auto hatten.<sup>29</sup> Durch Konsultationen und aktive Öffentlichkeitsarbeit zu Maßnahmen konnte Stockholm die Unterstützung der Öffentlichkeit für die City-Maut innerhalb von fünf Jahren von 33 % auf 67 % erhöhen.<sup>30</sup> Nicht zuletzt ist die Einbindung von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen ein Instrument für die politische Ebene, um die Stadtgesellschaft von ehrgeizigen Maßnahmen zu überzeugen. Es muss herausgefunden werden, welches Instrument geeignet ist, um die mit der Umsetzung verbundene politischen Risiken zu verringern.

### Lebensqualität, ein doppelter Gewinn für Menschen und Unternehmen

Nachhaltige Verkehrsträger können oft auch bequemer als der private Autoverkehr sein. Das Netz für Shared-Mobility-Lösungen, das als Bestandteil des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans von Mailand eingerichtet wurde, inkludiert sich auf Elektroautos, Motorroller und Fahrräder und hat seine Attraktivität dadurch bewiesen, dass fast eine halbe Million Abonnent:innen gewonnen werden konnten.<sup>31</sup>

Wenn die Straßen für alle Verkehrsteilnehmer:innen sicherer gemacht werden, unabhängig davon welches Verkehrsmittel sie gerade nutzen, nimmt die Erreichbarkeit innerhalb von Städten ebenso wie die Lebensqualität zu. Auch wenn viele Faktoren ins Spiel kommen, ist es kein Zufall, dass sieben der zehn lebenswertesten Städte in der EU Städte mit nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen sind.<sup>32</sup> Die sinkende Autonutzung macht die Straßen attraktiver: Sie sind keine Durchgangstraßen mehr, sondern werden zu Orten des städtischen Lebens und sozialen Zusammenhalts.

Wenn das Ortsbewusstsein durch verschiedene Mobilitätsformen gestärkt wird, verbessert sich das Image einer Stadt, werden kommunale Geschäfte unterstützt und der Tourismus, die kommunale Aufwertung und internationale Investitionen gefördert. In Kopenhagen führte die Umwandlung einer Straße in eine Fußgängerzone zu einer Umsatzsteigerung von 30 % innerhalb eines einzigen Jahres.<sup>33</sup> In ähnlicher Weise gab es in Madrid, nach der vorübergehenden Schließung der Hauptverkehrsstraße für Autos während der Weihnachtszeit 2018, einen Umsatzanstieg um 9,5 % im Einzelhandel gegenüber 2017.<sup>34</sup> Solche Maßnahmen können zwar kurzfristig den Umsatz vorübergehend verringern und Widerstand hervorrufen, aber in der Regel reicht etwa ein Jahr aus, um die Vorteile zutage treten zu lassen.

Wenn Mitarbeitende mehr Mobilitätsoptionen für den Arbeitsweg haben, profitieren auch die Unternehmen durch einen größeren Nutzer:innenkreis und geringere Zeitverluste in der Zielerreichung.

Hochqualifizierte Menschen suchen überwiegend eine Beschäftigung in attraktiven Städten. Benachteiligte Gruppen – einschließlich Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder wirtschaftlich benachteiligten Menschen – finden leichter Arbeit, wenn Verkehrshürden beseitigt werden. Dies bedeutet, dass eine verbesserte Mobilität zu größerer sozialer Gerechtigkeit führt, indem die Standards für alle erhöht werden und nicht einer Gruppe auf Kosten einer anderen Gruppe zugute kommen. Die rumänische Stadt Arad hat im Rahmen ihrer SUMP-Maßnahmen eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Es zeigte sich, dass jede investierte Million Euro einen Ertrag von 2,2 Millionen Euro erbringt.<sup>35</sup> Stockholm errechnete einen jährlichen sozioökonomischen Überschuss in Höhe von 60 Millionen Euro, der auf Maßnahmen zurückgeht.<sup>36</sup>



Bild © olaser auf istock.com

<sup>29</sup> CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>30</sup> Centre for Transport Studies, 2017. The Swedish Congestion Charges: Ten Years On, p. 21, [www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf).

<sup>31</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, Interview durch die Autor:innen, 08. März 2019.

<sup>32</sup> The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018 [www.eiu.com/public/thankyou\\_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018](http://www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018).

<sup>33</sup> Mattias Kärrholm, 2012. Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, p. 44.

<sup>34</sup> Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

<sup>35</sup> Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, p. 288-289.

<sup>36</sup> Eliasson, J., 2014. The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm, p. 34, [www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf).



### Kraft in der Einheit

Je vielfältiger und integrierter die Möglichkeiten der nachhaltigen Mobilität sind, desto effizienter und widerstandsfähiger ist das Verkehrssystem als Ganzes. Seit der Umsetzung des jüngsten nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans im Jahr 2017 hat die belgische Stadt Gent einen Anstieg des Radverkehrs innerhalb des Stadtzentrums um 25 % und außerhalb des Zentrums um 35 % verzeichnet.<sup>37</sup> Seit der Umsetzung des SUMP, der 2015 aktualisiert wurde, verzeichnet Antwerpen an einem durchschnittlichen Wochentag einen Rückgang der Autofahrten um 25 % (ca. 14.000 weniger).<sup>38</sup>

Wegen des langfristigen und integrierten Charakters eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans lassen sich viele potenzielle Vorteile effektiv realisieren. Da ein solcher Plan mit langfristigen Verpflichtungen und breit akzeptierten Zielen arbeitet, trägt er dazu bei, Unsicherheiten zu begrenzen und klare Messgrößen für die schrittweise Erreichung von Zielen zu definieren. Da ein SUMP die Zusammenarbeit zwischen Abteilungs- und Führungsebenen erfordert, unterstützt er die Herausbildung eines gemeinsamen Leitbildes und bietet die Möglichkeit, Abteilungen zusammenzubringen, die (noch) nicht an Zusammenarbeit gewöhnt sind. Dadurch wird die Effektivität der Politikgestaltung enorm gesteigert.

Budapest gab die Aufstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans als Schlüssel an, der für eine Angleichung der Ansichten bei den verschiedenen Interessenträger:innen – von Gemeindeabteilungen und staatlichen Handlungsträger:innen bis hin zu Verkehrsunternehmen – verantwortlich ist.<sup>39</sup> Eine solche Koordination gewährleistet die gegenseitige Unterstützung und Weiterverfolgung, die diese Maßnahmen erfordern. Verkehrsvorschriften sind nutzlos, wenn die Polizei sie nicht vollständig durchsetzt. Die Umgestaltung in eine Fußgängerzone kann nur dann erfolgreich sein, wenn sie in eine breitere urbane Mobilitätsstrategie eingebettet ist. Antwerpen geht sogar so weit, einen gemeinsamen nachhaltigen regionalen Mobilitätsplan mit 33 angrenzenden Gemeinden und der flämischen Verwaltung aufzustellen.<sup>40</sup>

### Auf die Plätze, fertig, SUMP!

Wenn die notwendigen Verbindungen zwischen politischen Prioritäten, z. B. Mobilität und Beschäftigung, explizit dargestellt werden, gewährleistet ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan, dass der Beitrag der Mobilität zu übergeordneten politischen Zielen weithin wahrgenommen wird. Die Konsultation und Einbindung von Interessenträger:innen innerhalb und außerhalb der Regierung einschließlich der Zivilgesellschaft und der Privatwirtschaft erhöhen die Unterstützung für Maßnahmen. Dies verbessert die Erfolgchancen und die Kooperation auf politischer Ebene. Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung ist ein Instrument, um den Wandel effektiv zu gestalten und zu neuen Denkweisen zu inspirieren.

<sup>37</sup> Transport & Mobility Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf).

<sup>38</sup> Marjolein Salens, Stadt Antwerpen, Interview mit den Autor:innen, 13. März 2019

<sup>39</sup> Máté Lénárt, Budapest Verkehrsunternehmen BKK, Interview durch die Autor:innen, 05. April 2019.

<sup>40</sup> Marjolein Salens, Stadt Antwerpen, Interview mit den Autor:innen, 13. März 2019

# 1.3 Aus welchen Hauptelementen setzt sich nachhaltige urbane Mobilitätsplanung zusammen?

Dieses Kapitel liefert einen Überblick über die Elemente und den Prozess der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung. Es stellt die zwölf Schritte des „SUMP-Zyklus“ vor. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf der Rolle der Entscheidungsträger:innen, während Details für Planer:innen in Abschnitt 2 zu finden sind.

## Überblick

Seit der Veröffentlichung des SUMP-Konzepts im Jahr 2013 wurde der Prozess zur Aufstellung und Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans in vielen städtischen Gebieten in ganz Europa (und weltweit) angewendet. Der „SUMP-Zyklus“ stellt diesen Prozess anhand der visuellen Metapher eines Ziffernblatts dar (siehe Abbildung 2). Dies ist natürlich eine idealisierte und vereinfachte Darstellung eines komplexen Planungsprozesses. In einigen Fällen können Schritte fast parallel ausgeführt (oder sogar wiederholt) werden, die Reihenfolge der Aufgaben kann gelegentlich an spezifische Bedürfnisse angepasst werden oder eine Aktivität kann teilweise ausgelassen werden, da ihre Resultate aus einem anderen Planungsvorgang zur Verfügung stehen.

Dieser Bedarf an Flexibilität ist im Konzept intendiert und die Planer:innen werden ermutigt, sinnvolle Anpassungen vorzunehmen, wenn es ihre spezifische Situation erfordert. Die acht übergreifenden Prinzipien der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung sollten dabei jedoch gewährleistet sein. In Kapitel 1.4 (S. 21) wird der Aspekt der Flexibilität ausführlicher diskutiert. Abbildung 2 stellt die vier Phasen einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung dar, die jeweils mit einem Meilenstein beginnen und enden und jeweils in drei Schritte (bei insgesamt zwölf Schritten im Planungszyklus) unterteilt werden. Diese Abbildung bietet einen Überblick für Entscheidungsträger:innen, während Abbildung 9 eine detailliertere Beschreibung für Planer:innen enthält.

**Abbildung 2:** Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (2. Ausgabe) – ein Überblick für Entscheidungsträger:innen



Dieses Symbol kennzeichnet Punkte, an denen politische Beteiligung während des SUMP-Prozesses erforderlich ist.

## Phase 1: Vorbereitung und Analyse

Der erste Meilenstein und Ausgangspunkt für den SUMP-Prozess ist die explizite Entscheidung der politischen Entscheidungsträger:innen, einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan aufzustellen. In der ersten Phase wird das Fundament für den Planungsprozess durch die Beantwortung der folgenden Fragen gelegt:

### Welche Ressourcen stehen uns zur Verfügung?

Analysieren Sie alle verfügbaren (personellen, institutionellen und finanziellen) Ressourcen für die Planung und richten Sie geeignete Arbeits- und Beteiligungsstrukturen ein, um mit der Arbeit zu beginnen. In dieser Phase müssen sich die Entscheidungsträger:innen vergewissern, dass die wichtigsten Akteure und politischen Entscheidungsträger:innen die Aufstellung von SUMPn unterstützen und einen Beitrag zum Aufbau eines SUMP-Kernteam leisten.

### Wie sieht unser Planungskontext aus?

Ermitteln Sie Faktoren, die sich auf den Planungsprozess auswirken, bspw. bestehende Pläne oder gesetzliche Anforderungen. Analysieren Sie die Verkehrsströme, um das Planungsgebiet abzustecken und vergewissern Sie sich, dass Nachbarbehörden und Interessenträger:innen mit „an Bord“ sind. Stimmen Sie den Zeitrahmen für die Planung ab und rekrutieren Sie bei Bedarf externe Unterstützung. Die Aktivitäten in diesem und im vorherigen Schritt sind eng miteinander verknüpft und laufen oft parallel. Eine wichtige Aufgabe für Entscheidungsträger:innen besteht an diesem Punkt darin, dafür zu sorgen, dass das „funktionale Stadtgebiet“ als Planungsgebiet für den SUMP dient. Dies ist oft eine institutionell und politisch komplexe Entscheidung.

### Was sind unsere Hauptprobleme und Hauptchancen?

Analysieren Sie die Mobilitätssituation aus der Sicht aller Verkehrsträger und relevanter Nachhaltigkeitsaspekte, indem Sie einen geeigneten Satz aktueller Datenquellen heranziehen. Der abschließende Meilenstein der ersten Phase ist eine abgeschlossene Analyse der wichtigsten Probleme und Chancen hinsichtlich des Verkehrs im gesamten funktionalen Stadtgebiet.

## Phase 2: Strategieentwicklung

Ziel der zweiten Phase ist es, die strategische Ausrichtung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans in Zusammenarbeit mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen festzulegen. Die Schlüsselaufgaben in dieser Phase sind:

### Welche Optionen haben wir für die Zukunft?

Analysieren Sie die wahrscheinlichen Veränderungen externer Faktoren, die für die urbane Mobilität wichtig sind (z. B. Demografie, Informationstechnologie, Klima) und entwickeln Sie Szenarien, in denen alternative strategische Ausrichtungen untersucht werden. Szenarien versuchen, das Ausmaß der Unsicherheit zu erfassen, die mit dem „Blick in die Zukunft“ einhergeht, um eine bessere Faktengrundlage für strategische Entscheidungen bereitzustellen.

### Was für eine Stadt wollen wir?

Führen Sie einen Leitbildprozess zusammen mit Interessenträger:innen sowie Bürger:innen durch, um auf Basis der Ergebnisse von Mobilitätsanalysen und der Auswirkungen von Szenarien ein Bild der angestrebten Zukunft zu entwerfen, welches alle Beteiligten teilen. Ein gemeinsames Leitbild und Leitziele sind die Eckpfeiler eines jeden SUMPn. Ein Leitbild ist eine qualitative Beschreibung der angestrebten Mobilitätssituation für die Stadt, die dann durch konkrete Leitziele spezifiziert wird, welche die Art der angestrebten Änderung angeben. Vergewissern Sie sich, dass Ihre Leitziele auf die wichtigen Probleme eingehen und dass sie alle Verkehrsträger im funktionalen Stadtgebiet erfassen. Die Entscheidungsträger:innen müssen in dieser Phase aktiv beteiligt werden, da hier die strategische Ausrichtung für die nächsten Jahre festgelegt wird.

### Wie messen wir Erfolg?

Definieren Sie eine Reihe von strategischen Indikatoren und messbaren Zielen, mit denen Sie den Fortschritt der übergreifenden Leitziele überprüfen können, ohne dass unrealistische Mengen an neuen Daten erfasst werden müssen. Entscheidungsträger:innen müssen gewährleisten, dass die Ziele ehrgeizig, durchführbar und kohärent sind, von den Interessenträger:innen weitgehend unterstützt werden und mit anderen Maßnahmen abgestimmt sind.

Am Ende der zweiten Phase haben Sie den Meilenstein eines Leitbildes mit Leitzielen und messbaren Zielen erreicht, die in der Stadtgesellschaft weithin unterstützt werden. Sofern möglich, sollten die Entscheidungsträger:innen diese strategischen Prioritäten offiziell beschließen, um für die Maßnahmenphase einen stabilen Orientierungsrahmen bereitzustellen.

## Phase 3: Maßnahmenplanung

Mit der dritten Phase wechselt der Planungsprozess von der strategischen auf die operative Ebene. Diese Phase konzentriert sich auf Maßnahmen, mit denen die vereinbarten Leitziele erreicht werden sollen. Hier wird der nachhaltige urbane Mobilitätsplan fertiggestellt und seine Umsetzung durch die Beantwortung der folgenden Schlüsselfragen vorbereitet:

### Was unternehmen wir konkret?

Erstellen Sie eine Auswahlliste mit Maßnahmen und werten Sie deren Wirksamkeit und Durchführbarkeit aus, um die Maßnahmen einzugrenzen, welche am besten zur Erreichung Ihrer Leitziele geeignet sind. Bündeln Sie Maßnahmen zu integrierten Paketen, diskutieren Sie diese mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen und prüfen Sie die Pakete im Detail, um Ihre Auswahl zu bestätigen. Legen Sie zudem passende Prozesse für Monitoring und Evaluation jeder Maßnahme fest.

### Was ist erforderlich und wer übernimmt welche Aufgaben?

Zerlegen Sie die Maßnahmenpakete in konkrete Arbeitsschritte und beschreiben Sie diese im Detail. Führen Sie auch die geschätzten Kosten, gegenseitigen Abhängigkeiten und Risiken an. Ermitteln Sie für alle Arbeitsschritte interne und externe Finanzierungsinstrumente und Fördertöpfe. Vereinbaren Sie auf dieser Grundlage für jeden Arbeitsschritt klare Verantwortlichkeiten, Umsetzungsprioritäten und den Zeitrahmen. In dieser Phase ist es wichtig, die politischen Interessenträger:innen und die Bürger:innen über die Planungen zu informieren. Bspw. können konkrete Bauprojekte umstritten sein, auch wenn die damit verbundenen Ziele und Maßnahmen von einer Mehrheit unterstützt werden. Entscheidungsträger:innen sind an diesem Punkt gefordert, die Unterstützung der Politik und die öffentliche Akzeptanz für die Maßnahmen und Projekte des SUMP zu gewinnen. Im Idealfall wird eine formelle Übereinkunft zwischen den Entscheidungsträger:innen und wichtigsten Interessenträger:innen erreicht, was Verantwortlichkeiten und Zeitrahmen angeht.

### Sind wir startklar?

Oft haben viele Personen zu den verschiedenen Elementen des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans beigetragen. Jetzt ist es an der Zeit, das Dokument fertigzustellen und seine Qualität zu bewerten. Abhängig von den Gepflogenheiten Ihrer Organisation kann ein detaillierter Finanzplan in den Plan selbst aufgenommen werden oder Bestandteil eines separaten Prozesses sein. In jedem Fall sollten Sie sich auf ein Budget für alle priorisierten Arbeitsschritte einigen und langfristige Vereinbarungen über die Aufteilung von Kosten und Einnahmen unter allen beteiligten Akteuren treffen, bevor der SUMP verabschiedet wird.

Der wichtigste Meilenstein des Planungsprozesses schließt die Phase der Maßnahmenplanung ab: Der nachhaltige urbane Mobilitätsplan wird von den Entscheidungsträger:innen des zuständigen politischen Gremiums verabschiedet.

## Phase 4: Umsetzung und Monitoring

In der vierten Phase werden die im SUMP definierten Maßnahmen und zugehörigen Arbeitsschritte umgesetzt. Die Umsetzung wird durch systematisches Monitoring, Evaluation und Kommunikation mit der Öffentlichkeit begleitet. Hier werden die Pläne in die Praxis umgesetzt, indem die folgenden Hauptfragen beantwortet werden:

### Wie können wir gute Arbeit leisten?

Die verantwortlichen Abteilungen und Organisationen müssen die technischen Details ihrer Projekte planen, diese umsetzen und bei Bedarf Güter und Dienstleistungen beschaffen. Da oft eine große Anzahl von Personen an diesen Prozessen beteiligt ist, ist eine gute Gesamtkoordination der Maßnahmenumsetzung von besonderer Wichtigkeit.

### Wie kommen wir voran?

Ein systematisches Monitoring zeigt auf, ob die Maßnahmenumsetzung nach Plan verläuft, so dass bei Bedarf Korrekturmaßnahmen ergriffen werden können. Innovative Mobilitätsprogramme können für Verkehrsteilnehmer:innen eine immense Störung (aber auch einen großen Nutzen) erzeugen. Gute Öffentlichkeitsarbeit und ein aktiver Dialog mit der Stadtgesellschaft sind daher entscheidend für einen erfolgreichen Umsetzungsprozess.

### Was haben wir gelernt?

Im letzten Schritt des SUMP-Zyklus handelt es sich darum, Erfolge und Misserfolge zu evaluieren und die Ergebnisse den Interessenträger:innen und den Bürger:innen mitzuteilen. Dieser Reflexionsprozess wirft auch einen Blick in die Zukunft und berücksichtigt neue Herausforderungen und Lösungen. Im Idealfall zeigen Entscheidungsträger:innen ein aktives Interesse daran, zu verstehen, was funktioniert hat (und was nicht), so dass diese Erkenntnisse bei der Fortschreibung des SUMP berücksichtigt werden.

Der Meilenstein „Maßnahmenumsetzung evaluiert“ schließt den SUMP-Zyklus ab.

## Zusammenfassung

- Ein politischer Beschluss leitet den SUMP-Prozess ein und gibt ihm einen Orientierungsrahmen.
- Eine fundierte Analyse der Mobilitätssituation bildet die Basis für die Entwicklung von Szenarien und Strategien.
- Ein Leitbild und Leitziele, die von allen Beteiligten geteilt werden, legen die strategische Ausrichtung fest.
- Integrierte Maßnahmenpakete werden definiert, mit denen die Leitziele erreicht werden können.
- Die Maßnahmenpakete werden in Arbeitsschritte (konkrete Aufgaben) unterteilt, die weiter operationalisiert werden, unter anderem bezüglich Verantwortlichkeiten und Finanzierung.
- Auf Basis aller bisherigen Entscheidungen wird ein SUMP verabschiedet, der ein langfristiges Leitbild mit einem klaren Umsetzungsplan kombiniert.
- Gute Koordinationsprozesse und regelmäßiges Fortschrittsmonitorings gewährleisten eine effiziente und anpassungsfähige Maßnahmenumsetzung.
- Eine systematische Evaluation bildet die Grundlage für den nächsten Planungszyklus.

Eine detaillierte Beschreibung des Planungszyklus mit seinen 12 Schritten und 32 zugehörigen Aktivitäten ist in Abbildung 9 dargestellt und wird in Abschnitt 2 genauer beschrieben.

## 1.4 Wie funktioniert nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in der Praxis?

Die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung ist kein theoretisches Konzept. Sie wurde in einem Bottom-up-Ansatz entwickelt, der sich auf die Praxiserfahrungen einer Vielzahl von Mobilitätsplaner:innen und anderen Expert:innen gestützt hat. Die Planungsprinzipien, Schritte und Aktivitäten, die in dieser zweiten Ausgabe der SUMP-Leitlinien empfohlen werden, basieren auf Praxiserfahrungen aus vielen Städten Europas und weltweit. Es soll sich folglich um mehr als nur Inspirationsmaterial handeln. Aber es ist ebenso klar, dass spezifische nationale Planungs- und Förderrahmen, unterschiedliche städtische Kontexte, politische Machtkonstellationen und der Einfluss von Interessenträger:innen eine Reihe kreativer Kompromisse erfordern. Diese führen zwangsläufig dazu, dass das

Konzept an kommunale Erfordernisse angepasst werden muss. Politische Entscheidungsfindung erfordert auch Pragmatismus und die Fähigkeit, mit dem zu arbeiten, was vorhanden ist. Nichtsdestotrotz denken kluge politische Entscheidungsträger:innen über eine Legislaturperiode und politische Tagesmehrheiten hinaus.

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung trägt auch dazu bei, eine bessere Handlungsgrundlage für künftige Anforderungen zu schaffen. Aus strategisch-politischer Perspektive ist ein SUMP ein Instrument für nachhaltiges und innovatives Änderungsmanagement. Demzufolge muss der in Kapitel 1.3 (S. 18) vorgestellte SUMP-Planungszyklus vielmehr als Spirale betrachtet werden: Wenn ein Planungszyklus abgeschlossen ist, sollte sich bald ein weiterer Zyklus daran anschließen, um einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess entstehen zu lassen.

In diesem Kapitel wird untersucht, wie sich die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in das tägliche Planungsgeschäft und die kommunalen Politikprozesse einfügt. Darüber hinaus wird die Integration in andere kommunale Planungsprozesse betrachtet und wie das SUMP-Konzept an den spezifischen Kontext einer Stadt angepasst werden kann. Weiterhin wird thematisiert, wie die Herausforderung bewältigt werden kann, die Planung in Zeiten der Unsicherheit und des Wandels durchzuführen.



## Die operative Seite der Planung

Der Zyklus aus zwölf Schritten mag andeuten, dass die Schritte nacheinander durchgeführt werden müssen und die klare Struktur von Aufgaben und Checklisten mag die Empfehlung nahelegen, die Planungsleitlinien wortwörtlich zu befolgen, aber das ist nicht der Fall. Die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung ist kein Kochbuch, sondern eine Methode. Jeder weiß, wie unterschiedlich Städte sind und wie komplex die Entscheidungsfindung in einem städtischen Gebiet sein kann. Bei der Umsetzung eines SUMP besteht die Herausforderung darin, den SUMP an einen gegebenen kommunalen Kontext anzupassen, gleichzeitig ehrgeizig zu bleiben und ungeeignete Kompromisse zu vermeiden.

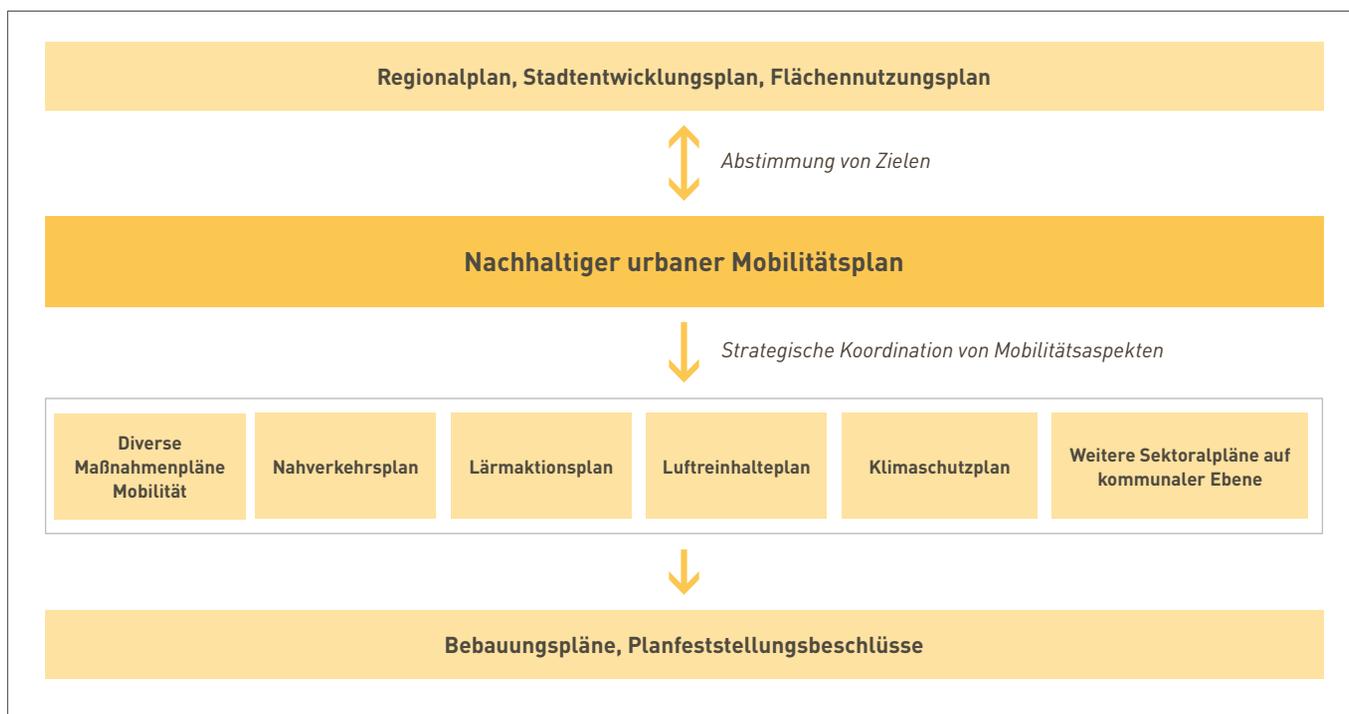
Der (in Kapitel 1.1 (S. 10) eingeführte und in Abschnitt 2 ausführlicher beschriebene) SUMP-Zyklus ist als Kommunikationsinstrument gedacht, um in leicht verständlicher Form zu beschreiben, was die urbane Mobilitätsplanung beinhaltet. In der Planung kann es schwierig sein, die Schritte und Aktivitäten festzulegen, welche an erster Stelle stehen müssen, da einige Prozesse parallel laufen müssen. So überschneiden sich bspw. die Ausrichtung von Arbeitsstrukturen (siehe Schritt 1, S. 35) und die Festlegung des Planungsrahmens (siehe Schritt 2, S. 52) zeitlich und personell erheblich. Manchmal muss eine Aufgabe, die abgeschlossen zu sein schien, noch

einmal überdacht werden, da einige Ergebnisse nicht ganz zufriedenstellend sind. Eine visuelle Darstellung des SUMP-Zyklus, die den relativen Zeitaufwand für Schritte und potenzielle Rückkopplungen zeigt, finden Sie in Abbildung 17.

## Planungsanforderungen

Planung ist in vielen Politikbereichen und auf allen Regierungsebenen ein wichtiger Aspekt. Kommunale Planer:innen müssen sich der Anforderungen bewusst sein, die den SUMP beeinflussen (z. B. Flächennutzungsplanung, Bildung, Beschäftigung) und verstehen, wo die Verantwortlichkeiten liegen, damit diese Akteure in den SUMP einbezogen werden können. Auf europäischer Ebene sind die meisten Planungsempfehlungen freiwillig. Dazu gehört der Aktionsplan für nachhaltige Energie und Klimaschutz (SECAP), der sich an den Klimazielen des Konvents der Bürgermeister:innen orientiert.<sup>41</sup> Auf nationaler Ebene ist die Planung von Infrastrukturinvestitionen üblich, während eine umfassende Umwelt- und Flächennutzungsplanung häufig in die regionale Zuständigkeit fällt.

**Abbildung 3:** Struktur der Beziehungen zwischen SUMP und anderen Plänen (angepasst aus Ahrens et al., FGSV 2015, „Recommendations for Mobility Master Planning“, p. 8)



<sup>41</sup> Siehe Handbuch „How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan“ des Joint Research Centre. [www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/](http://www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/)

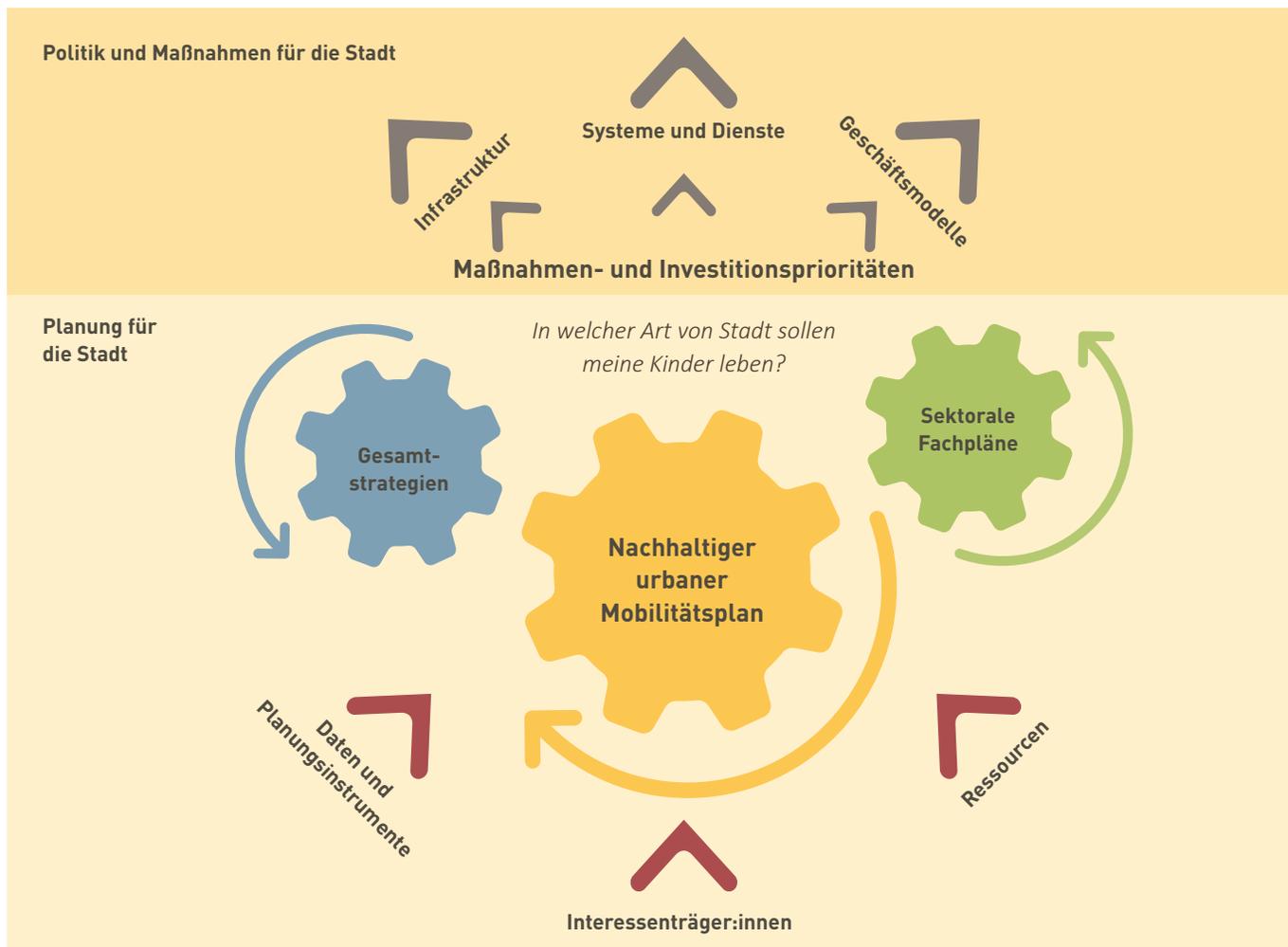
### SUMP als Integrationsprozess

Unabhängig vom Inhalt des kommunalen Planungsportfolios verwenden unterschiedliche Planungsprozesse häufig dieselben Daten und Planungsinstrumente, erfordern die Beteiligung derselben Interessenträger:innen und werden manchmal sogar von denselben Personen durchgeführt, die aus denselben finanziellen Ressourcen schöpfen. Die unterschiedlichen Prozesse unterliegen jedoch in der Regel anderen Anforderungen bezüglich Zeitplan, Berichterstattung, Planungsgebiet oder zuständigem Planungsträger. Nichtsdestotrotz müssen sie integriert betrachtet werden, um eine konsistente Wahl zwischen verschiedenen Optionen für die Zukunft treffen zu können. Grundlegende Fragen wie „In welcher Art von Stadt sollen meine Kinder leben?“ stehen unabhängig vom spezifischen Bereich oft im Mittelpunkt der Planung.

Der SUMP kann als ein Zahnrad in einer größeren Planungs- maschinerie gesehen werden (siehe Abbildung 4).

Es lässt sich oft nicht einfach feststellen, welches Rad antreibt und welches Rad von den anderen angetrieben wird, da dies meist vom jeweiligen Zeithorizont abhängt. Eine allgemeine kommunale Strategie legt möglicherweise die allgemeinen Ziele für die Mobilität fest, was eine wichtige Eingangsgröße für einen SUMP ist, welcher wiederum die Aufstellung detaillierter Fachpläne antreibt. In der Praxis kann die zeitliche Abfolge auch völlig anders aussehen, in jedem Fall ist jedoch eine strategische Koordination der Zeitplanung, Planungsgebiete, Planaufstellung und Maßnahmenumsetzung mobilitätsrelevanter Pläne erforderlich, um Kohärenz zu gewährleisten. Es werden nicht nur Ressourcen durch Synergien eingespart und Ineffizienzen – oder sogar Konflikte – zwischen einzelnen Maßnahmen vermieden, sondern eine solche Koordination verringert auch Störungen durch bauliche Maßnahmen und die unkoordinierte Einführung neuer Systeme. Wichtig ist auch, dass die Ermüdung der Interessenträger:innen durch überlappende Beteiligungsprozesse reduziert wird.

Abbildung 4: SUMP als Integrationsprozess



## Anpassung des SUMP-Leitfadens an den kommunalen Kontext

Die SUMP-Methode muss an den Kontext und die spezifischen Anforderungen jeder Stadt angepasst werden, ohne das Ambitionsniveau zu senken. Die acht SUMP-Prinzipien unterscheiden einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan von einem konventionellen Verkehrsplan. „Anpassung“ bedeutet nicht, dass eines der Prinzipien übersprungen werden darf, vielmehr kann die Intensität bspw. an die Kapazitäten einer Kleinstadt angepasst werden, die ihren ersten SUMP aufstellt, während die langfristigen Ambitionen unvermindert hoch gehalten werden.

Die Anpassung an kommunale Bedürfnisse kann verschiedene Formen annehmen. Anpassungsbedarf könnte bspw. entstehen, wenn eine Stadt eine ganz bestimmte Funktion hat, z. B. als Hafen von überregionaler Bedeutung, der viel Durchgangsverkehr erzeugt. Oder wenn eine Stadt auf einer Insel liegt, die saisonale Verkehrsmuster aufweist. In solchen speziellen Situationen ist es natürlich wichtig, den SUMP auf den Zielen und Strategien auszurichten, die diese spezifischen Mobilitätsaspekte adressieren.

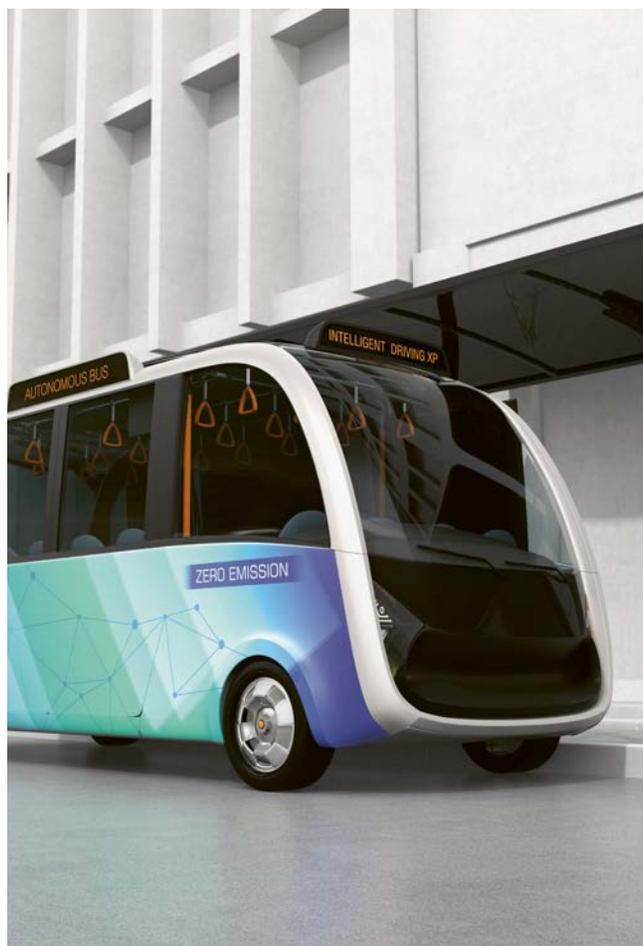
Dabei sollte jedoch der SUMP-Methodik gefolgt werden, um zu vermeiden, dass ein konventioneller Verkehrsplan aufgestellt wird (siehe Abbildung 5).

Die SUMP-Leitlinien bieten Raum für Flexibilität und Anpassung an den kommunalen Kontext, Mindestanforderungen sollten jedoch erfüllt werden:

- Wichtige Meilensteine müssen sachlich und partizipatorisch erarbeitet werden. Diese Meilensteine sind: eine prägnante Analyse der Probleme und Chancen des funktionalen Stadtgebietes; ein Leitbild und Ziele, die mit den Interessenträger:innen abgestimmt sind; ein Maßnahmenplan einschließlich Evaluations- und Finanzplanung.
- Der Umsetzungsprozess muss genau beobachtet und nach Bedarf flexibel angepasst werden. Dabei müssen Bürger:innen sowie Interessenträger:innen aktiv über den Fortschritt auf dem Laufenden gehalten werden.

Abbildung 5: Bestimmung des Anpassungsbedarfs des Planungsprozesses (Beispiele)





## Planung in Umbruchszeiten

Wir leben in Zeiten raschen Wandels, in denen wir mit immensen globalen Herausforderungen wie Klima, Wirtschaft und Sicherheit und deren Auswirkungen konfrontiert sind. Darüber hinaus entwickeln sich die Gewohnheiten, Werte und Erwartungen der Menschen ständig weiter und im Zuge des technologischen Fortschritts treten ständig neue Möglichkeiten zutage. Es besteht jedoch große Unsicherheit darüber, ob die Bürger:innen diese neuen Technologien wie erwartet nutzen, wie sich die Mobilitätskulturen entwickeln und wie sich kommunale Haushalte angesichts der makroökonomischen und demografischen Herausforderungen entwickeln.

Eine CIVITAS-Expert:innengruppe hat eine Liste solcher Faktoren erarbeitet, die im Laufe der Zeit die größten Auswirkungen auf die urbane Mobilität haben werden und daher als „Gamechanger“ der urbanen Mobilität betrachtet werden sollten.<sup>42</sup> Auch wenn ihre Auswirkungen von Gebiet zu Gebiet variieren können, werden sie die „Spielregeln urbaner Mobilität“ überall grundlegend ändern. Es ist klar, dass ein strategisches Dokument wie ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan solche (und andere) langfristige Veränderungen berücksichtigen muss:

- **Elektrifizierung:** Elektrifizierung aller Verkehrsträger, innovative Nutzung der elektrischen Infrastruktur und Sektor-Kopplung mit dem Energiebereich (z.B. kommunale erneuerbare Energieproduktion).
- **Automatisierung und vernetzte, intelligente Verkehrssysteme (C-ITS):** die Technologieanwendung für neue Mobilitätsangebote und ihre Auswirkungen auf die Form und Funktion des öffentlichen Raumes.
- **Datenökonomie:** Daten als treibende Kraft für neue Unternehmen und Strategien, Integrationsplattformen, die neue Produkte aus bestehenden und neuen Mobilitätsangeboten bereitstellen und grundlegendere Aspekte wie Algorithmen, die zunehmend Regeln und Vorschriften bestimmen.
- **Neue Geschäftsmodelle für den Güter- und Personenverkehr:** Integrationsplattformen, die neue Mobilitätsprodukte auf Basis bestehender und neuer Mobilitätsangebote bereitstellen (z. B. Mobility as a Service und Plattformen für den Güterverkehr).
- **Shared Mobility:** alle (nicht technischen) Aspekte von Shared Mobility, z. B. Ride-Hailing, Car-Sharing (insbesondere Free-Floating-Systeme) und Bike-Sharing.
- **Aktive Mobilität:** die Zunahme sowohl beim Zufußgehen als auch beim Radfahren, sowie neue Konzepte der Mikromobilität.
- **Veränderungen bei Denkweisen und Verhaltensmustern:** neue Mobilitätsmuster bei jungen Menschen, steigende Erwartungen an Lieferzeiten, Nachfrage nach nutzer:innenfreundlichen Mobilitätsdiensten (Vereinfachung) und dezentrale Produktion (z. B. 3D-Druck).
- **Integriertes Raummanagement:** neue und integrierte Ansätze für die Nutzung und Verwaltung des städtischen Raums, z. B. Placemaking, Zugangsbeschränkungen für Fahrzeuge in städtische Gebiete (z.B. Umweltzonen und City-Maut), Parkraummanagement entlang von Straßen und städtische Luftmobilität (z. B. Drohnen).

Das SUMP-Konzept schlägt die Szenarien- und Leitbildentwicklung auf Basis einer fundierten Analyse der Mobilitätssituation als wesentliche Schritte bei der Aufstellung des SUMP vor (siehe Schritte 3, S. 68; 4, S. 82 und 5, S. 88).

<sup>42</sup> Policy Paper developed by the CIVITAS SATELLITE Advisory Group on Game Changers, [http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/SATELLITE\\_Policy\\_Paper\\_Advisory\\_Group\\_Game\\_Changers.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SATELLITE_Policy_Paper_Advisory_Group_Game_Changers.pdf)

## 1.5 Wie kann die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung auf Landes- und Bundesebene unterstützt werden?

Mobilität ist eng mit anderen Politikbereichen wie Umwelt, Gesundheit, Raumplanung und Energie verbunden. Diese Politikbereiche werden je nach EU-Mitgliedsstaat zu unterschiedlichen Teilen auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene ausgearbeitet. Städte benötigen daher Unterstützung durch übergeordnete Regierungsebenen, insbesondere in den Bereichen Governance, Gesetzgebung, Förderung, Monitoring und Evaluation, Planungsstandards, Fortbildung und Methodik, Bildung und Wissensaustausch. In den meisten EU-Mitgliedstaaten stellt die Bundesebene diese Unterstützung bereit, während in einigen Ländern die Bundesländer mehr Kompetenzen haben und die Bundesebene eine überwiegend eingeschränkte Rolle spielt.

### Vorteile für die Bundes- und Landesebene

Die urbane Mobilitätsplanung fällt zwar meist unter kommunale Zuständigkeit, dennoch können Kommunen die ehrgeizigen Ziele nachhaltiger urbaner Mobilität nicht alleine erreichen. Gleichzeitig können auch die Bundes- und Landesebene von einer effektiven nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung profitieren, da die Verbesserungen auf kommunaler Ebene auch dazu beitragen, regionale und nationale Ziele zu erreichen. Im Folgenden werden verschiedene Anreize für die Bundes- und Landesebene angeführt, die die Aufstellung von SUMPs zu unterstützen.

#### Kohärentere Planung der verschiedenen Themenbereiche und Regierungsebenen:

Urbane Mobilität ist eng mit anderen Politikbereichen verbunden, die häufig von einer Vielzahl politischer und institutioneller Handlungsträger:innen sowohl auf kommunaler als auch auf regionaler, nationaler oder sogar europäischer Ebene entwickelt werden. Wenn solche Politikbereiche nicht koordiniert sind, werden die verschiedenen Planungsdokumenten die unterschiedlichen Rechtsrahmen, Planungsstandards und Leitziele in den Sektoren abbilden. Dies birgt ein hohes Risiko von Widersprüchen und Überlappungen der Planung. Die bekanntesten Beispiele beziehen sich auf die Flächennutzungsplanung und die Grundbesteuerung, die Zugangsmöglichkeit benachteiligter Menschen zur Daseinsvorsorge und die Infrastrukturentwicklung.

#### Beseitigung von Barrieren für die Aufstellung und Umsetzung von SUMPs:

Einige Hindernisse sind rein kommunaler Natur und müssen von den Kommunen überwunden werden, während andere auf übergeordnete Rahmenbedingungen zurückzuführen sind, die zu folgenden Barrieren führen<sup>43</sup>:

- Mangelnde Zusammenarbeit zwischen kommunaler, Landes- und Bundesebene
- Begrenzte Koordination zwischen Bundesministerien, die zu inkonsistentem Handeln der Bundesverwaltung führt
- Wenig Problembewusstsein, politischer Wille und Engagement der Entscheidungsträger:innen auf Bundes- und Landesebene für das Thema
- Mangel an verlässlichen und abgestimmten Förderangeboten von Bundes- und Landesebene
- Monitoring und Evaluation in der Planungskultur wenig verankert, sowie
- unzulängliche methodische Unterstützung (einschließlich Planungsleitlinien), unzureichende Fortbildungsangebote und nicht genug Expert:innen, die die erforderlichen Kompetenzen vermitteln können

#### Optimierung und Koordination der europäischen, nationalen und kommunalen Fördermittel:

Die finanzielle Hebelwirkung ist eine wesentliche Komponente, um politische Leitbilder in konkrete Projekte umzusetzen. Verschiedene europäische und nationale Institutionen stellen Fördermittel für die urbane Mobilität zur Verfügung. Wenn ein koordinierter Förderrahmen geschaffen wird, der auf einem einheitlichen Verständnis rechtlicher und technischer Aspekte beruht, kann damit nachhaltige urbane Mobilität entscheidend vorangebracht werden. Am wichtigsten ist, dass jede Infrastrukturförderung zuvorderst die Verkehrsvermeidung fördern und nachhaltige Verkehrsträger unterstützen müsste.

<sup>43</sup> Eine detailliertere Beschreibung von Barrieren und Unterstützungsbedarfen finden Sie im „SUMP-Status Report (2018)“.

## Förderung von Innovation und neuen Märkten:

Zum Aufsetzen einer Bundes- oder Landesstrategie für Mobilität kann auch gehören, klare Prioritäten für Mobilitätslösungen einschließlich innovativer Technologien festzulegen. Zum Beispiel verlangt die Clean Vehicles Directive<sup>44</sup>, dass öffentliche Stellen einen bestimmten Mindestanteil an sauberen Fahrzeugen anschaffen müssen, um dadurch die Einführung von Fahrzeugen mit geringen oder keinen Emissionswerten zu erleichtern. Diese Prioritäten setzen für den Privatsektor und die kommunale Ebene ein klares und verlässliches Signal, das langfristige Investitionen erleichtert.

### Entwicklung eines Rahmens auf Bundes- oder Landesebene: eine Win-win-Situation!

Städte verfügen über das Potenzial, wichtige Änderungskatalysatoren bei der Umsetzung der jüngsten internationalen Vereinbarungen wie dem Pariser Abkommen und der New Urban Agenda zu sein. Tatsächlich hat die UNFCCC-Vertragsstaatenkonferenz in Paris 2015 (CO 21) die entscheidende Rolle anerkannt, die Städte im Rahmen eines wirksamen Klimaschutzes spielen müssen. Eine entscheidende Strategie, um Menschen von der privaten Autonutzung abzubringen, ist zum Beispiel die Besteuerung: Nationale Regierungsstellen können Kauf- und Kraftfahrzeugsteuern einführen, während Kommunen die Voraussetzungen für einen autofreien Lebensstil schaffen können.

Allerdings sind die Ressourcen und Kompetenzen der Städte zu begrenzt, als dass sie den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität allein bewältigen könnten. Die Unterstützung von SUMP auf Bundes- oder Landesebene kann eine Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen auslösen, indem ein politischer, finanzieller und technischer Rahmen geschaffen wird, der das Bewusstsein der Interessenträger:innen – von der kommunalen bis zur nationalen Ebene und innerhalb des öffentlichen und Privatsektors – erhöht. Auf diese Weise stellt eine SUMP-unterstützende Bundes- oder Landespolitik einen direkten Beitrag zu national festgelegten Zielen (Nationally Determined Contributions, NDCs) dar.

Dies gilt auch für die europäischen Luftqualitätsstandards. Die europäische Gesetzgebung legt Emissionsgrenzwerte und Luftqualitätsstandards zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung fest. Im Jahr 2016 haben sechs Mitgliedstaaten mindestens eine ihrer Emissionsobergrenzen überschritten. Insgesamt haben nur vier EU-Länder alle Luftqualitätsstandards erfüllt, während zehn Staaten die Grenzwerte aller Luftqualitätsstandards überschritten haben. Urbane Mobilität ist ein zentrales Handlungsfeld, um Emissionen zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern. Durch einen Rahmen der Bundes- oder Landesebene der SUMP-unterstützenden, könnten kommunale Pläne zielgerichteter und operativer gestaltet werden und auf diese Weise dazu beitragen, dass die Städte die Luftqualitätsstandards erfüllen können.

Kurz gesagt können die Bundes- und Landesregierungen ohne den Beitrag der Städte ihre klimabezogenen Ziele nicht erreichen, die europäischen Luftqualitätsstandards nicht erfüllen und ihre internationalen Verpflichtungen nicht einhalten. Die Städte wiederum benötigen die Unterstützung der übergeordneten Ebenen, um das Ziel einer nachhaltigeren Mobilität erreichen können. Eine Situation mit Vorteilen für beide Seiten!



<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en).

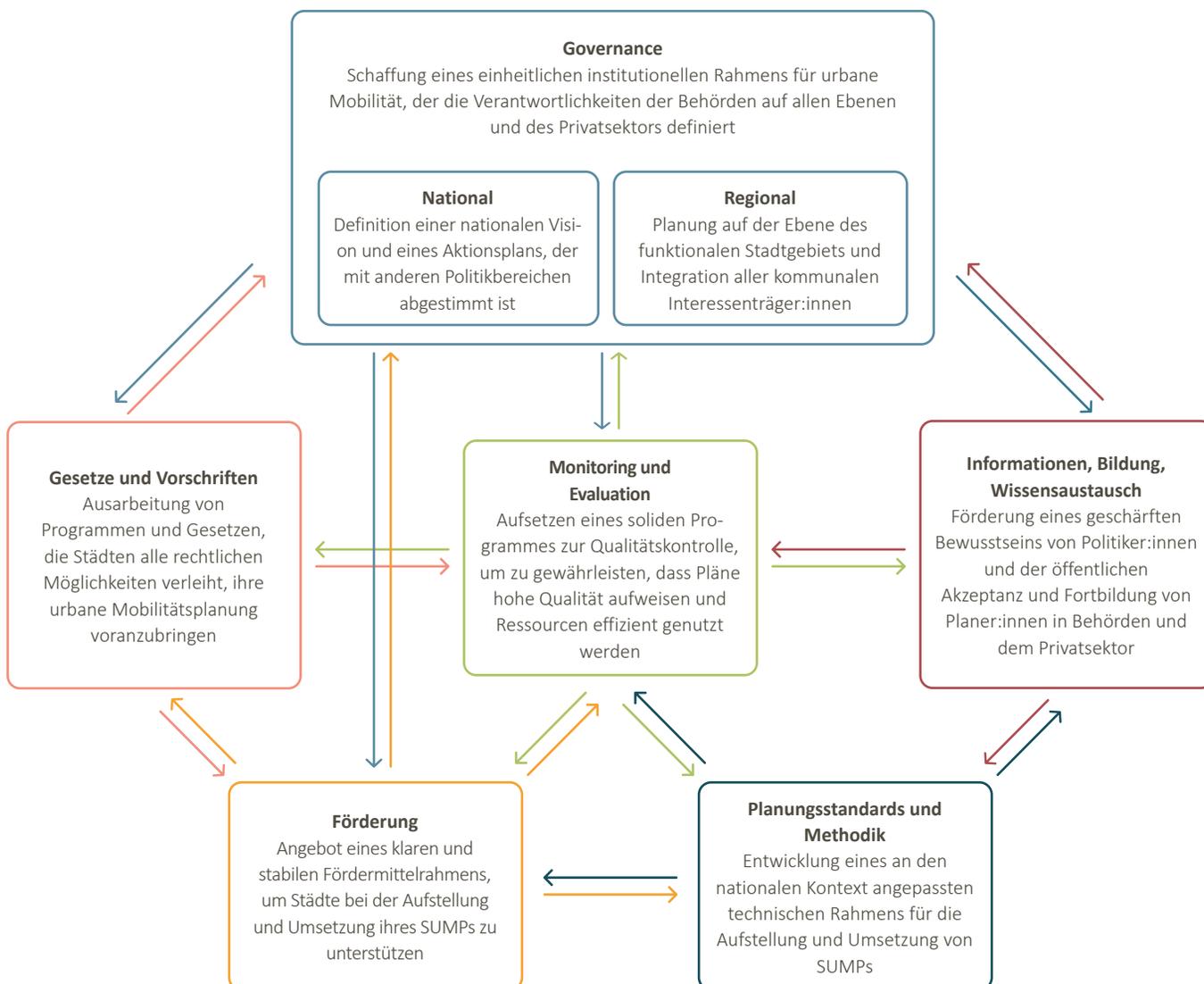
## Maßnahmen und Instrumente, um die Aufstellung von SUMPs zu fördern

Die Bundesebene kann die Aufstellung von SUMPs auf vielfältige Weise unterstützen. Abbildung 6 zeigt die wichtigsten Unterstützungsmöglichkeiten in Bezug auf Governance, Gesetzgebung und Vorschriften, Förderung, Monitoring und Evaluation, Planungsstandards und Methodik, Fortbildung sowie Wissensaustausch.

Es besteht ein hohes Maß an Abhängigkeiten zwischen den Unterstützungsmaßnahmen. Die Entwicklung einer Bundesförderung für die Aufstellung hochwertiger SUMP [Förderung], setzt bspw. voraus, dass definiert wird, was ein SUMP ist und möglicherweise auch, wie er zu erstellen ist [Gesetze und Vorschriften, Planungsstandards und Methodik].

Das Förderprogramm muss mit anderen nationalen Interessenträger:innen koordiniert [Governance] und während seiner gesamten Laufzeit überprüft werden [Monitoring und Evaluation]. Der Nutzen muss in Schlüsselmomenten (bspw. bei der Vergabe des Zuschusses) vermittelt werden und während des gesamten Prozesses sollte von den Interessenträger:innen Feedback eingeholt werden [Governance, Informationen, Wissensaustausch]. Daher werden nationale Entscheidungsträger:innen nachdrücklich aufgefordert, ein umfassendes nationales Programm zu entwickeln. Dies verbessert die Kohärenz, schafft Synergien und erhöht die Sichtbarkeit für alle Interessenträger:innen, insbesondere für Kommunen, die SUMP ausarbeiten.

Abbildung 6: Maßnahmen auf Bundesebene zur Förderung von SUMP



Regierungen können die Verbreitung des SUMP-Konzepts durch vier Interventionsebenen fördern, die aufeinander aufbauen:

**1. Informationen:** Die nationale Regierung stellt detaillierte Informationen zum Thema SUMP (und seine Vorteile) bereit. Eine nationale Wissensplattform kann den Austausch zwischen Städten zum Thema SUMP erleichtern, inspirierende Praxisbeispiele bereitstellen und über (nationale) Fördermöglichkeiten informieren.

**2. Anreize:** Ein vorhandenes SUMP-Konzept kann zur Voraussetzung dafür gemacht werden, nationale Fördermittel für urbane Mobilitätsprojekte zu erhalten. Dieser Ansatz wird in einigen operativen Programmen der europäischen Struktur- und Investitionsfonds verfolgt.

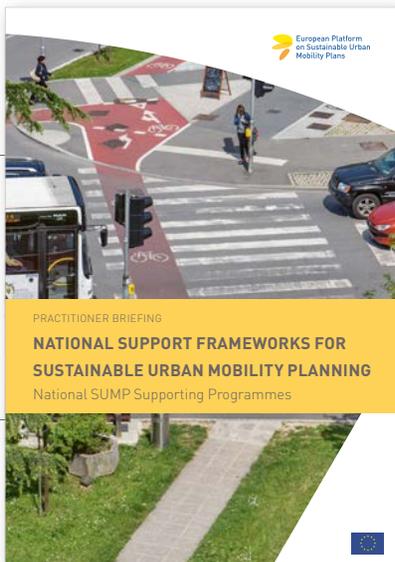
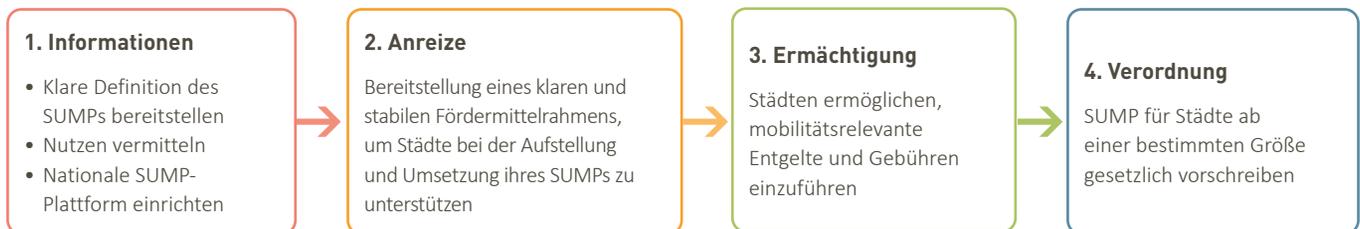
**3. Ermächtigung** von Städten und Regionen: Die nationale Regierung räumt Kommunen das Recht ein, Abgaben und Gebührensysteme einzuführen oder sie führt Experimentierklauseln in die relevante Gesetzgebung ein, um den Kommunen die Möglichkeit zu geben, neue Ansätze für nachhaltige Mobilität zu testen.

**4. Verordnung:** Ein SUMP ist für alle oder einige Städte abhängig von bestimmten Kriterien, bspw. Bevölkerung oder Art der Kommune, gesetzlich vorgeschrieben.



Bild © inakiantonana auf istock.com

Abbildung 7: Vier Interventionsebenen



**Nationale SUMP-Unterstützungsprogramme** sind Programme, die auf Bundes- oder Landesebene durchgeführt werden, um die Umsetzung von SUMPs zu fördern, zu unterstützen, zu fordern und/oder Anreize dafür zu schaffen. Detaillierte Handlungsempfehlungen finden Sie im Themenhandbuch **National support frameworks for Sustainable Urban Mobility Planning**.

Wie eine kürzlich durchgeführte Analyse der nationalen Rahmenbedingungen für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in Europa gezeigt hat, besteht realer Bedarf an effektiven und kohärenten nationalen und/oder regionalen SUMP-Programmen, um die Aufstellung und Umsetzung von SUMP zu unterstützen. Ein detaillierterer Bedarf wurde für verschiedene Länderprofile ermittelt.<sup>45</sup>

**Abbildung 8:** Bedarf an effektiven und kohärenten nationalen oder regionalen SUMP-Programmen für die Aufstellung und Umsetzung von SUMP

| Länder und Regionen, die kein nationales SUMP-Programm haben oder mit der Entwicklung eines solchen Programms beginnen   |   | Länder und Regionen mit einem bestehenden nationalen SUMP-Programm   |  |
|--|---|--|--|
| Erfordernisse  | Hauptbereiche                                       | Erfordernisse  | Hauptbereiche  |
| Erzielen von Engagement und Bereitschaft auf nationaler (Ministerial-)Ebene bezüglich der zentralen Verwaltung von SUMP und die Schaffung einer gemeinsamen Vision für die Mobilitätsplanung                           | Governance  | Ständige Verbesserung der nationalen SUMP-Programme und ihrer Elemente   | Governance<br>Gesetze und Vorschriften                                   |
| Institutionelle, rechtliche und finanzielle Unterstützung für SUMP und SUMP-Maßnahmen  | Governance<br>Gesetze und Vorschriften<br>Förderung | Sicherung oder Umstrukturierung der kontinuierlichen Bundesförderung für die Aufstellung und Umsetzung von SUMP  | Förderung  |
| Verabschiedung von nationalen SUMP-Leitlinien  | Planungsstandards und Methodik                      | Ausweitung des SUMP-Geltungsbereichs auf Ballungsgebiete mithilfe interkommunaler oder regionaler SUMP   | Planungsstandards und Methodik<br>Governance<br>Gesetze und Vorschriften |
| Einführung von Aktivitäten für Monitoring und Anregung zu regelmäßiger Erfassung von Mobilitätsdaten   | Monitoring und Evaluation                           | Verbesserung der Aktivitäten für Monitoring und Evaluation und stärkere Unterstützung der Entscheidungsträger:innen und der Politik bei der Umsetzung  | Monitoring und Evaluation  |
| Aufbau von Kapazitäten (Schulungen, Workshops für kommunales Personal und Expert:innen), um die SUMP-Aufstellung zu unterstützen, Beratungskompetenz, Qualitätskontrolle und Schulung von nationalen Aufsichtsbehörden | Informationen, Bildung, Wissensaustausch            | Zusammenarbeit mit Universitäten, um das SUMP-Konzept in relevante Lehrpläne zu integrieren  | Informationen, Bildung, Wissensaustausch                                 |
| Sensibilisierung für die positiven Auswirkungen von SUMP und urbaner Mobilität im Allgemeinen auf Bundesebene, sowie für Kommunalpolitiker:innen, Interessenträger:innen und die Bürger:innen                          | Informationen, Bildung, Wissensaustausch            | Kontinuierliche Kommunikations- und Informationskampagnen, die die positiven Auswirkungen der SUMP-Umsetzung darstellen, mit besonderem Fokus auf Entscheidungsträger:innen und der öffentlichen Akzeptanz | Informationen, Bildung, Wissensaustausch                                 |

<sup>45</sup> Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. The Status of SUMP in EU member states, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

# KAPITEL 2: Aufstellung und Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans

Zielgruppen dieser Planungsleitlinien sind Praktiker:innen der urbanen Mobilitäts- und Verkehrsplanung, die an der Aufstellung und Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans beteiligt sind. Die Planungsleitlinien beschreiben den Prozess von der Vorbereitung bis hin zur Umsetzung eines SUMP. Dieser Prozess besteht aus vier Phasen mit zwölf Schritten, welche weiter in 32 Aktivitäten untergliedert sind. Alle vier Phasen des Zyklus beginnen und enden mit einem Meilenstein, dabei kennzeichnet jeder Meilenstein den Abschluss einer Phase. Diese Meilensteine sind an eine Entscheidung oder ein Ergebnis geknüpft, die bzw. das für die nächste Phase erforderlich ist. Jeder Schritt wird in diesem Leitfaden zusammen mit den zugehörigen Aktivitäten detailliert vorgestellt. Zudem werden folgende Informationen vermittelt:

- Die Grundprinzipien der Aktivitäten mit den dazugehörigen Themen und Fragen, die behandelt werden müssen
- Konkrete Ziele der Aktivitäten
- Wichtige Aufgaben im Rahmen der Aktivitäten
- Aktivitäten, die über das Minimum der Anforderungen hinausgehen
- Anforderungen an den Zeitplan und die Koordination mit anderen Aktivitäten,
- sowie eine Checkliste der Schritte

Es muss hervorgehoben werden, dass die Aktivitäten einem vielmehr logischen statt sequentiellen Ablauf folgen.<sup>46</sup> In der Praxis können Aktivitäten teilweise parallel durchgeführt werden oder Rückkopplungen enthalten. Hinweise dazu sind in jedem Abschnitt zum Zeitplan und Koordination der Aktivität enthalten. Die folgende Seite vermittelt einen grafischen Überblick über den Planungszyklus. Hieran schließt sich eine detaillierte Beschreibung aller Schritte und Aktivitäten. Dazu enthält das Dokument Praxisbeispiele, essentielle Definitionen, Planungsinstrumente und Methoden, die bei der erfolgreichen Aufstellung und Umsetzung eines SUMP unterstützen können.

Die Praxisbeispiele basieren auf implementierten SUMP von Städten aus ganz Europa. Dabei erfüllen einige möglicherweise nicht alle Anforderungen eines guten SUMP, eignen sich aber trotzdem, um bestimmte Aspekte hervorzuheben. Ziel ist es, eine Sammlung von Beispielen aus verschiedenen europäischen Regionen bereitzustellen, um zu zeigen, dass gute Planungsansätze in unterschiedlichen Kontexten möglich sind. Viele der Beispiele veranschaulichen auch vorausschauende Planungsprozesse.

Weitere Beispiele finden Sie unter <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

## Der SUMP-Zyklus

Der SUMP-Zyklus besteht aus vier Phasen mit zwölf Schritten, die weiter in 32 Aktivitäten untergliedert sind. Alle vier Phasen des Zyklus beginnen und enden mit einem Meilenstein. Die Meilensteine sind an eine Entscheidung oder ein Ergebnis geknüpft, die bzw. das für die nächste Phase erforderlich ist und kennzeichnen den Abschluss der vorherigen Phase. Alle Schritte und Aktivitäten sollten im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses im Rahmen eines regelmäßigen Planungszyklus durchgeführt werden.

<sup>46</sup> Dieser Aspekt wird in Kapitel 1.4 (S. 21) „Wie funktioniert die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in der Praxis?“ ausführlich beschrieben.

Abbildung 9: Die 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (2. Ausgabe) – ein Überblick für Planer:innen



# PHASE 1: Vorbereitung und Analyse



Meilenstein:  
**Die Entscheidung,  
einen SUMP  
vorbereiten**

## Ausgangspunkt: Die Entscheidung, einen SUMP vorbereiten

Dem Ausgangspunkt für die Aufstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans sollte die Entscheidung, die aktuelle Mobilitätssituation zu verbessern und nachhaltiger zu gestalten vorangehen. Es muss von Beginn an klar sein, dass die Investition in nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung nicht separat betrachtet werden kann, sondern zu übergeordneten Zielen, wie der Verbesserung der Lebensqualität, beiträgt. Die Entscheidung, einen SUMP zu erarbeiten, bedeutet auch immer, sich für die folgenden allgemeinen Ziele zu engagieren:

- die Verbesserung der Erreichbarkeit für alle, unabhängig von Einkommen und sozialem Status
- die Verbesserung der Lebensqualität und der Attraktivität der städtischen Umwelt
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der öffentlichen Gesundheit
- die Verringerung von Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch
- wirtschaftliche Lebensfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und Umweltqualität

Je nach nationalem und kommunalem Kontext kann eine gesetzliche Verpflichtung auf nationaler Ebene, ein offizieller Beschluss eines kommunalen politischen Organs (bspw. des Gemeinderats) oder das Engagement der kommunalen Verwaltung die treibende Kraft für die Aufstellung eines SUMP sein. In jedem Fall ist dies zur nachhaltigen und effektiven Umsetzung des SUMP erforderlich. Wenn sich auf kommunaler Ebene kein:e politisch einflussreiche:r Fürsprecher:in dafür einsetzt, kann es problematisch werden, überzeugende Argumente zu finden und andere Politiker:innen als Unterstützer:innen für den SUMP-Prozess zu gewinnen. Ein Projekt oder eine Maßnahme kann auch selbst Auslöser für den Start des SUMP-Prozesses sein. Im Rahmen der Entscheidung für ein großes Infrastrukturprojekt (z. B. eine neue Straßenbahnlinie) oder eine große städtische Innovation (z. B. eine Umweltzone) muss diese Maßnahme in einen größeren Planungsrahmen eingebettet werden.

Ein SUMP kann einen integrierten Ansatz für ein großes Projekt bieten – mit komplementären Maßnahmen, langfristigen Zielen und einem partizipativen Ansatz. Insbesondere bei großen und innovativen Projekten mit weitreichenden Auswirkungen bietet ein SUMP umfassende Beteiligungsstrategien, welche bei der Gewinnung von öffentlicher Akzeptanz unterstützen können. Aus einem großen Infrastrukturprojekt kann die Initiative entstehen, eine ganzheitliche Mobilitätsplanung für ein funktionales Stadtgebiet zu starten, die durch eine breitere Planungsstrategie unterstützt wird.

Ein bewährter Ansatz ist das Aufzeigen klar definierter Probleme und Herausforderungen, die sich ohne eine Veränderung nicht verbessern, jedoch durch einen SUMP-Prozess aufgenommen werden können. Dabei kann die Tatsache unterstrichen werden, dass Wähler:innen gute Ergebnisse belohnen. Um die Dringlichkeit zu vermitteln, kann es effektiv sein, die negativen Folgen einer Business-as-usual-Entwicklung zu simulieren und sie Politiker:innen mithilfe von Karten und Zahlen zu präsentieren. Dies kann bspw. bezogen auf zukünftige Verkehrsstaus und die daraus resultierenden wirtschaftlichen Verluste - oder in Bezug auf Indikatoren, wie z. B. Verkehrstote oder durch Luftverschmutzung verlorene Lebensjahre - geschehen. Die derzeitigen schnellen Veränderungen, die durch die digitalen Technologien angestoßen werden, zeigen deutlich, wie dringlich es ist, einen kohärenten strategischen Ansatz für die künftige nachhaltige Mobilität voranzubringen. Wenn die Vorteile vermittelt werden, ist es häufig hilfreich, eine Verbindung zu aktuellen und priorisierten Themen in Ihrer Stadt herzustellen (z. B. Luftqualität, Verkehr, Verkehrssicherheit, Erschwinglichkeit von Wohnraum oder Wirtschaftswachstum), indem Sie erklären, inwiefern ein SUMP zu deren Lösung beiträgt. Es kann auch überzeugend sein, auf andere Städte zu verweisen, die eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung erfolgreich durchgeführt haben (siehe Kapitel 1.2, S. 14).

Die politische Unterstützung zu erhalten kann sich als Herausforderung darstellen, da die langfristigen Auswirkungen eines SUMP erst nach einer Zeitspanne, die über die Legislaturperiode hinausgeht, sichtbar werden. Manchmal ist es hilfreich, insbesondere kurzfristige und kostengünstige Maßnahmen mit hoher Sichtbarkeit im SUMP zu priorisieren, die kurzfristig öffentliche Akzeptanz schaffen und in der Unterstützung des weiteren SUMP-Prozesses resultieren. Bspw. kann die temporäre Umgestaltung öffentlicher Räume anhand „leichter und kostengünstiger“ Lösungen helfen, die angestrebten positiven Veränderungen aufzuzeigen (z. B. eine Straßensperre für den motorisierten Verkehr im Sommer, ein provisorischer Radweg, der mit Blumenkübeln abgetrennt ist, Parklets anstelle von Parkplätzen. Weitere Informationen finden Sie im Kasten „Placemaking“ unter Aktivität 7.2, S. 114).



Der erste Meilenstein und der Ausgangspunkt für die erste Phase ist die explizite Entscheidung der politischen Entscheidungsträger:innen, einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan aufzustellen. Das Fundament für den Planungsprozess wird durch die Beantwortung folgender Fragen gelegt:

### Welche Ressourcen stehen uns zur Verfügung?

Analysieren Sie alle verfügbaren (personellen, institutionellen und finanziellen) Ressourcen für die Planung und richten Sie geeignete Arbeits- und Beteiligungsstrukturen ein, um mit der Arbeit zu beginnen. Vergewissern Sie sich, dass die wichtigsten Akteure und Interessenträger:innen die Aufstellung des SUMP unterstützen.

### Wie sieht unser Planungskontext aus?

Ermitteln Sie Faktoren, die sich auf den Planungsprozess auswirken, bspw. bestehende Pläne oder gesetzliche Anforderungen. Analysieren Sie die Verkehrsströme, um das Planungsgebiet abzustecken und vergewissern Sie sich, dass die Nachbarbehörden und Interessenträger:innen mit „an Bord“ sind. Stimmen Sie den Zeitrahmen für die Planung ab und rekrutieren Sie bei Bedarf externe Unterstützung.

Die Aktivitäten in diesem und im vorherigen Schritt sind eng miteinander verknüpft und laufen oft parallel. Bspw. muss das Planungsgebiet frühzeitig definiert werden, so dass dieses bei der Festlegung der Arbeitsstrukturen berücksichtigt werden kann.

### Was sind unsere Hauptprobleme und Hauptchancen?

Analysieren Sie die Mobilitätssituation aus der Sicht aller Verkehrsträger und relevanter Nachhaltigkeitsaspekte, indem Sie einen geeigneten Satz aktueller Datenquellen heranziehen.

Der abschließende Meilenstein der ersten Phase ist eine komplette Analyse der wichtigsten mobilitätsbezogenen Probleme und Chancen im gesamten funktionalen Stadtgebiet.



Zu Beginn des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanungsprozesses müssen die verfügbaren Kapazitäten und Ressourcen analysiert werden, um effektive Arbeitsstrukturen einzurichten. Um einen integrierten Planungsprozess zu erreichen, sollte das für die Aufstellung des SUMP zuständige SUMP-Kernteam gut mit allen relevanten Verwaltungsbereichen vernetzt sein. Neben der früh geplanten Einbindung von Interessensträger:innen und Bürger:innen sollte auch das politische Engagement und die entsprechende Eigenverantwortung der Politik ermutigt werden. Das Ziel des ersten Schritts besteht darin, sowohl effektive Arbeitsstrukturen einzurichten als auch eine breite Unterstützung für den Prozess zu gewinnen.

Die Aktivitäten in diesem und im nächsten Schritt sind eng miteinander verknüpft und werden manchmal parallel durchgeführt. Bspw. muss das Planungsgebiet frühzeitig definiert werden, so dass dieses bei der Festlegung von Arbeits- und Beteiligungsstrukturen berücksichtigt werden kann.

## AKTIVITÄT 1.1: Kapazitäten und Ressourcen evaluieren

### Hintergrund

Zu Beginn ist eine Selbsteinschätzung der Planungsansätze, -kapazitäten und -ressourcen erforderlich, um den Prozess auf Ihren kommunalen Kontext zuzuschneiden. Dies hilft Ihnen, Stärken und Schwächen sowie Hürden und treibende Kräfte zu identifizieren, welche sich auf die Aufstellung eines erfolgreichen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans auswirken können. Eine Analyse Ihres aktuellen Planungsansatzes zeigt, wie eng sie mit den in diesem Leitfaden dargelegten Prinzipien übereinstimmen. Eng damit verbunden ist die Frage nach verfügbaren Kapazitäten und Ressourcen, um den Plan zu entwickeln und umzusetzen. Dies schließt sowohl personelle Ressourcen (d. h. verfügbares Personal und Kompetenzen) als auch finanzielle Ressourcen ein. Ohne ausreichende Ressourcen wird es schwierig, einen erfolgreichen Plan durchzuführen.

### Ziele

- Verschaffen Sie sich ein transparentes und klares Bild von den Stärken, Schwächen und Chancen der aktuellen Planungsansätze im Hinblick auf die Aufstellung eines SUMP als Teil Ihres kommunalen Kontextes (z. B. politischer, institutioneller und rechtlicher Rahmen).
- Überzeugen Sie sich, dass in Ihrer kommunalen Behörde und bei den Interessenträger:innen das erforderliche (breite) Spektrum an Fähigkeiten verfügbar ist, um einen SUMP-Prozess umzusetzen.
- Prüfen Sie die verfügbaren und potenziellen finanziellen Ressourcen zur Durchführung des Planungsprozesses sowie der Maßnahmenumsetzung.

## Aufgaben

### Planungsansatz

- Analysieren Sie Ihre aktuellen Verkehrsplanungsprozesse. Es wird empfohlen, das online verfügbare SUMP Self-Assessment Tool (siehe Planungsinstrumente unten) zu verwenden, um zu prüfen, inwieweit Ihre Prozesse bereits die Prinzipien nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne berücksichtigen (Werden die Prozesse komplett, in begrenztem Umfang oder überhaupt nicht berücksichtigt?). Auf diese Weise können Sie Schwächen identifizieren, die im neuen SUMP-Prozess bearbeitet werden sollten.
- Identifizieren und analysieren Sie die Treiber und Hürden im Planaufstellungsprozess in Ihrem Planungsgebiet, darunter:
  - treibende Kräfte, welche die Aufstellung und Umsetzung eines SUMP unterstützen können (z. B. politische Vorreiter, geäußerte Notwendigkeit einer besseren Koordination der kommunalen Aktivitäten, Synergien mit anderen Planungsprozessen).
  - institutionelle, akzeptanzbedingte, rechtliche, regulatorische und finanzielle Hürden, die den gesamten Planungsprozess beeinflussen (Ist das Busunternehmen zum Beispiel ein Privatunternehmen oder unterliegt es einer anderen politischen Entscheidungsebene? Können Einnahmen aus dem Mobilitätsbereich eingesetzt werden, um Maßnahmen zu finanzieren? Können Sie Einfluss auf Drittanbieter (z. B. Ride-Hailing-Unternehmen) nehmen? Ist der politische Wille und die öffentliche Akzeptanz zumindest im Prinzip vorhanden?).

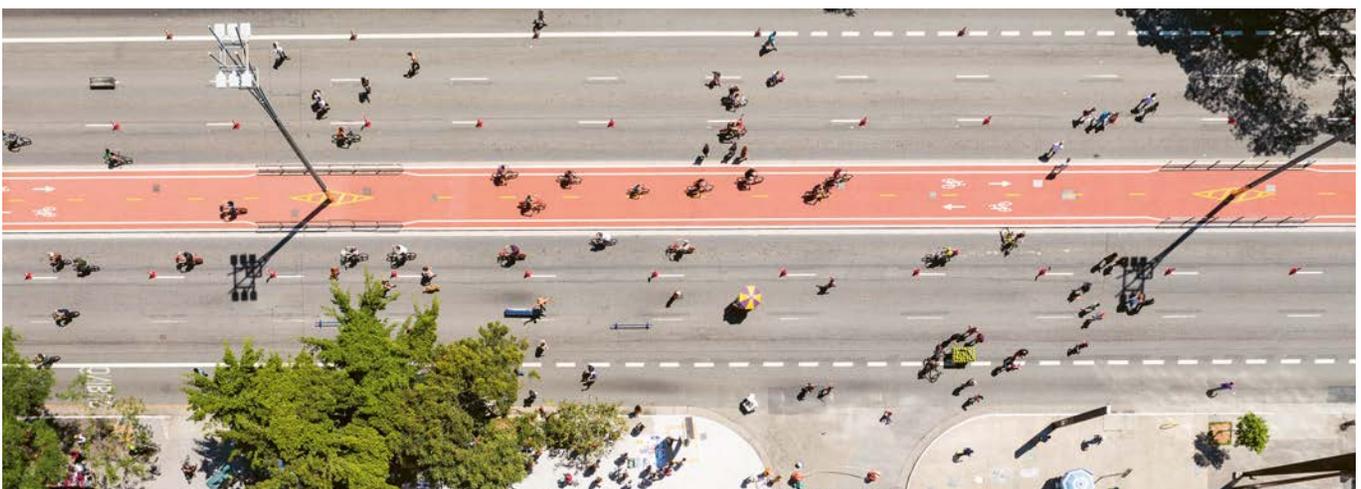
- Prozessbarrieren, die im Laufe der Planung auftreten können (z. B. Zusammenarbeit oder Kommunikation zwischen verschiedenen Abteilungen oder Neuwahlen). Führen Sie eine ehrliche Selbsteinschätzung als Ausgangspunkt für die Verbesserung von Planungsprozessen und Richtlinien durch. Das Ergebnis muss nicht unbedingt veröffentlicht werden.

### Kapazitäten

- Identifizieren Sie die vorhandenen Kompetenzen, der beteiligten Akteure und Interessensträger:innen. Überzeugen Sie sich, dass alle Kernkompetenzen für eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung berücksichtigt werden (siehe Planungsinstrumente).
- Entwickeln Sie eine Strategie, um Kompetenzlücken zu schließen (z. B. durch Schulungen, Kooperation, Rekrutierung oder Vergabe von Unteraufträgen). Dies sollte von einer Person durchgeführt werden, die mit dem nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanungsprozess vertraut ist (gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit Ihrer Personalleitung).

### Ressourcen

- Legen Sie das erforderliche Budget für den SUMP-Prozess fest und sorgen Sie für politische Zustimmung.
- Werten Sie den voraussichtlichen Haushaltsrahmen für die Maßnahmenumsetzung aus. Berücksichtigen Sie kommunale, regionale, nationale, EU- und externe Fördermöglichkeiten. Zu diesem Zeitpunkt ist die Schätzung wahrscheinlich noch relativ grob, aber sie wird Ihnen bei einer realistischen Einschätzung helfen.



## Ergänzende Aufgaben

- Wenden Sie eine Peer-Review-Methode mit externen Expert:innen an, um den Planungsansatz zu bewerten.
- Arbeiten Sie mit anderen Abteilungen zusammen oder binden Sie externe Partner:innen (z. B. Beratungsfirmen, Universitäten) ein, um Kompetenzlücken zu schließen (siehe Aktivität 2.4, S. 65).

## Zeitplanung und Koordination

- Diese Aktivität sollte zu Beginn durchgeführt werden, damit die Ergebnisse bei der Ausrichtung effektiver Arbeitsstrukturen, insbesondere beim SUMP-Kernteam, einfließen können (siehe Aktivitäten 1.2, S. 39; 1.3, S. 41 und 1.4, S. 45).
- Wesentlicher Input zur Gestaltung eines lokal zugeschnittenen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanungsprozesses und zur Entscheidung, ob externe Unterstützung erforderlich ist oder nicht (siehe Aktivitäten 2.1, S. 52; 2.2, S. 57; 2.3, S. 62 und 2.4, S. 65).
- Barrieren, die in Phase 3 „Maßnahmenplanung“ berücksichtigt werden müssen.

## Checkliste

- ✓ Stärken, Schwächen und Barrieren im Hinblick auf die Aufstellung eines SUMP identifiziert.
- ✓ Ergebnisse der Selbsteinschätzung als Ausgangspunkt zur Optimierung kommunaler Planungsprozesse zusammengefasst.
- ✓ Erforderliche Kompetenzen und finanzielle Ressourcen für den Planungsprozess analysiert.
- ✓ Strategie zur Überbrückung von Kompetenzlücken entwickelt.
- ✓ Budget für SUMP-Prozess politisch genehmigt.
- ✓ Voraussichtlicher Budgetrahmen für die Maßnahmenumsetzung überprüft.



### Anwendung des SUMP Self-Assessment-Tools im Rahmen eines internen Meetings

Eine Selbsteinschätzung muss nicht unbedingt ein komplexer Vorgang sein:

Bspw. kann sich eine Personengruppe zusammenfinden, die am Planungsprozess beteiligt ist und die Stärken sowie Schwächen der aktuellen Prozesse erörtern und sich austauschen, wie diese verbessert werden können. Zur Diskussionsführung wird empfohlen, das SUMP Self-Assessment Tool zu verwenden, das online auf der Eltis-Website zur Verfügung steht. Nach der Verwendung des SUMP Self-Assessment Tools zeigt eine Ergebnisseite, inwieweit Ihre Planungsprozesse bereits die Prinzipien eines SUMP erfüllen und bietet maßgeschneiderte Ratschläge für weitere Verbesserungen. Wenn alle Sitzungsteilnehmer:innen die Fragen eigenständig beantworten und im Anschluss die Gemeinsamkeiten und Unterschiede bei den Antworten in der Gruppe diskutieren, können wichtige Einsichten gewonnen werden.

Link zum SUMP Self-Assessment Tool: <https://www.sump-assessment.eu/German/start>

#### Peer-Review:

Ein Peer-Review stellt eine weitere Möglichkeit dar, die planerische Voraussetzung für einen SUMP auszuwerten. Dies bedeutet, dass ein oder mehrere erfahrene Planer:innen oder andere Expert:innen auf dem Gebiet beauftragt werden, die Situation in Ihrer Stadt zu bewerten. Gutachter:innen können sich die Qualität des aktuellen Planungsprozesses und der organisatorischen Ausrichtung ansehen und den Prozess und die Ausrichtung anhand der jeweils besten vorliegenden Lösung einstufen. Sie können hilfreiche externe Perspektiven und Rückmeldungen liefern, wie die Aufstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans am besten organisiert werden kann.

Quelle: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Edinburgh Napier University



Abbildung 10: Kompetenzanforderung für die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung

### Managementkompetenzen für die Projektkoordination

- Projektmanagement (Teambildung, Prozessentwicklung, Moderation und Dokumentation)
- Budgetverwaltung (Budgetplanung)
- Personalverwaltung (einschließlich Verwaltung von multidisziplinären Teams, die sich aus internen und externen Mitarbeiter:innen zusammensetzen)

### Technische Kompetenzen der SUMP-Teammitglieder

- Stadtplanung und Verkehrsplanung einschließlich des rechtlichen Rahmens
- Fachwissen in wichtigen Themenbereichen (Wirtschaft, Soziales, Umwelt)
- Moderation, Mediation
- Datenerfassungsmethoden und empirische Analyse (Erhebungen, Interviews und Modellierung)
- Kenntnisse zu Maßnahmen und Wirkungsanalysen
- Schreib- und Gestaltungskompetenz für die Öffentlichkeitsarbeit
- Fachkenntnisse in den Bereichen Wirtschaftsanalyse, Förderung und Investitionen
- Fachkenntnisse im Bereich juristische Beschaffung



### Budgetanforderungen für die Aufstellung von SUMPs

Die Kosten für die Aufstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans sind je nach Umfang, Verfügbarkeit vorhandener Pläne und Studien, sowie der erforderlichen externen Hilfe sehr unterschiedlich. Die kostenintensivsten Elemente sind die Datenerfassung und die Verkehrsmodellierung. Daher ist es wichtig, sich darüber im Klaren zu sein, wie viele Daten und welcher Grad an Komplexität der Modellierung in Ihrem Fall erforderlich sind, bevor Sie ein Budget genehmigen lassen. Kleinere Städte beschließen häufig, aufgrund der hohen Kosten und der begrenzten Komplexität von Entscheidungen, auf ein Verkehrsmodell zu verzichten und sich stattdessen auf Maßnahmen zu konzentrieren, die sich in ähnlichen Kontexten als erfolgreich erwiesen haben (unter Aktivität 4.1 (S. 82) finden Sie einen Leitfaden, wann ein Modell verwendet werden sollte). Andere Aspekte, die in der Regel kostspielig, aber sehr nützlich sind, sind ein umfassender Beteiligungsprozess sowie professionelle Gestaltung und Kommunikation.

### PRAXISBEISPIEL

## Koprivnica, Kroatien: Frühzeitige externe Unterstützung für das SUMP-Team

Im Jahr 2014 beschloss die Stadt Koprivnica, einen SUMP aufzustellen. Als Teil der ersten Phase des SUMP-Prozesses recherchierte die Stadt, welche Schritte unternommen werden müssen und welche Ressourcen erforderlich sind, um ein solches Dokument zu erstellen. Auf Basis dieser Untersuchungen stellte das SUMP-Team von Koprivnica fest, dass nicht genügend Ressourcen zur Verfügung standen und es aus diesem Grund erforderlich war, externe Mobilitätsexpert:innen einzubeziehen. Das SUMP-Team suchte in Kroatien nach Mobilitätsexpert:innen, mit ausreichend Praxiserfahrung, um das Team im SUMP-Prozess zu begleiten. Mithilfe dieser Expert:innen führte die Stadt eine Bestandssanalyse und eine grundlegende Verkehrserhebung durch.

Autor: Nebojsa Kalanj, Zusammenstellung durch ICLEI  
Bild Stadt Koprivnica



## AKTIVITÄT 1.2: Abteilungsübergreifendes SUMP-Kernteam aufstellen

### Hintergrund

Die Aufstellung und die Umsetzung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans stellen einen komplexen Prozess dar, der eine grenz- und sektorübergreifende Zusammenarbeit und die Koordination verwandter Politikbereiche und Akteure erfordert (bspw. die Koordination mit Flächennutzungsplanung, Umweltschutz, sozialen Inklusion, Geschlechtergleichstellung, wirtschaftlichen Entwicklung, Verkehrssicherheit, Gesundheit, Bildung, Informationstechnologien). Um diesen Prozess zu koordinieren, voranzubringen und zu bewältigen, ist ein klar definierter Projektträger mit ausreichenden Kapazitäten und Ressourcen sowie Autorität innerhalb der Organisationen erforderlich.

### Ziele

- Legen Sie effiziente Arbeitsstrukturen für einen Planungsprozess fest, der die verfügbaren Ressourcen optimal nutzt.
- Stellen Sie einen integrierten SUMP auf, der die Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, sowie die Wechselwirkungen zwischen urbanen Strukturen (Flächennutzung, Dichte, Funktionen, sozioökonomische Muster, Ökosysteme) und Mobilität berücksichtigt, anstatt diese isoliert zu betrachten.
- Etablieren Sie die Planung von Mobilität und Verkehr als einen gemeinschaftlichen Politikbereich und weniger als ein Ziel an sich.
- Sorgen Sie dafür, dass grundlegende Nachhaltigkeitsprinzipien während des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt werden.

### Aufgaben

- Ernennen Sie eine Projektkoordination mit Verantwortung, Mandat und Ressourcen, um den Planungsprozess zu erleichtern und voranzubringen. In einigen Städten hat es sich bewährt, zwei Koordinator:innen zu ernennen, die Ideen austauschen und sich gegenseitig vertreten können (z. B. in Urlaubszeiten), damit der Prozess jederzeit aufrechterhalten werden kann.
- Ernennen Sie außerdem eine höherrangige Projektleitung, z. B. die Leitung Ihrer Abteilung, der die notwendige übergeordnete Unterstützung und Zusammenarbeit sicherstellt und die sich bei Bedarf auf der Steuerungsebene für den SUMP-Prozess einsetzt.

- Richten Sie ein SUMP-Kernteam als Projektträger ein, das die gesamte Entwicklung des SUMP durchgängig betreut.
- Vergewissern Sie sich, dass die SUMP-Teammitglieder zusammen über alle Managementkompetenzen zur Leitung des Planungsprozesses verfügen. Hierzu zählen auch Kompetenzen in den Bereichen Projektmanagement, politisches Management, technisches Management, Finanzmanagement und Personalmanagement (siehe Aktivität 1.1, S. 35).
  - In der Regel deckt die Projektkoordination die meisten dieser Managementkompetenzen ab, aber je nach kommunalen Situation können möglicherweise andere SUMP-Teammitglieder bestimmte Managementaufgaben übernehmen.
  - Die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit ist im Verlauf des gesamten Planungsprozesses essentiell. Es kann daher von Vorteil sein, wenn SUMP-Teammitglieder gute Verbindungen zu Bürgermeister:innen, anderen führenden Politiker:innen und wichtigen Handlungsträger:innen in ihrer Planungsbehörde unterhalten. (Weitere Einzelheiten darüber, wie politische und institutionelle Eigenverantwortung gewährleistet werden kann, wird unter Aktivität 1.3, S. 41, beschrieben).
- Stellen Sie sicher, dass im SUMP-Team alle technischen und strategischen Kompetenzen abgedeckt sind, um fundierte Entscheidungen im Planungsprozess treffen zu können. Verkehrs- und Stadtplanung sind die wichtigsten Kompetenzen, aber auch Kenntnisse über verwandte Planungsbereiche wie Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpolitik sind ausschlaggebend, um einen integrierten Planungsprozess realisieren zu können, dessen Ergebnisse in andere Bereiche einfließen. Falls der SUMP in erster Linie in einer Abteilung verankert ist, sollte das SUMP-Team Personen aus verschiedenen Abteilungen zusammenbringen.
- Wenn Sie SUMP-Teammitglieder auswählen, berücksichtigen Sie die operativen Kompetenzen, die für bestimmte Planungsschritte unverzichtbar sind, aber halten Sie das SUMP-Team in einer funktionsfähigen Größe. Es müssen nicht alle diese Kompetenzen innerhalb des SUMP-Kernteam vertreten sein, da andere Kolleg:innen aus Ihrer Organisation für die jeweiligen Planungsschritte hinzugezogen werden können. Bei den meisten Behörden übersteigen diese spezifischen Kompetenzen möglicherweise die Kapazitäten ihres Personals. In diesem Fall sollten externe Expert:innen herangezogen werden, um bestimmte technische Aufgaben durchzuführen (siehe Aktivität 2.4, S. 65).

- Diskutieren Sie die Ergebnisse Ihrer Selbsteinschätzung des Planungsansatzes oder führen Sie sie besser noch gemeinsam im SUMP-Team durch, um ein gemeinsames Verständnis dafür zu entwickeln, wofür nachhaltige urbane Mobilität steht (siehe Aktivität 1.1, S. 35). Stellen Sie die Verbindungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, sowie zwischen urbanen Strukturen (Dichte, Funktionen, sozioökonomische Muster, Ökosysteme) und Mobilität heraus. Erweitern Sie die Perspektive über Verkehr und Mobilität, auf die verschiedenen zu erfüllenden wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bedürfnisse der Gesellschaft.

### Ergänzende Aufgaben

- Ermutigen Sie dazu, erfahrene Mitarbeiter:innen in das SUMP-Team zu integrieren. Das zeigt Engagement und hebt die Relevanz der Entwicklung von SUMP hervor. Häufig gibt es aus jeder Abteilung zwei (oder mehr) SUMP-Kernteammitglieder, wobei die leitenden Mitarbeiter:innen nur an Sitzungen von strategischer Bedeutung teilnehmen, um die Arbeitsbelastung für sie überschaubar zu halten. Alternativ können Sie eine separate Kontrollgruppe bilden, die sich aus hochrangigen Entscheidungsträger:innen aus Ihrer und anderen Abteilungen zusammensetzt, bspw. aus Abteilungsleiter:innen. Die Kontrollgruppe unterstützt das SUMP-Kernteam dabei, wichtige Entscheidungen im Verlauf der Entwicklung von SUMP zu treffen.
- Arbeiten Sie mit anderen Abteilungen zusammen oder binden Sie externe Partner:innen (z. B. Berater:innen, Universitäten) ein, um Kompetenzlücken zu schließen (siehe Aktivität 2.4, S. 65).

- Für bestimmte Aufgaben (z. B. Marketingaufgaben) können Sie Personen mit nicht mobilitätsrelevantem Hintergrund hinzuziehen. Auf diese Weise wird eine frische Perspektive eingebracht, die ein wesentlicher Bestandteil der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung ist. Sie können auch die Ressourcen verschiedener Interessenträger:innen kombinieren, um das Personal zu finanzieren.

### Zeitplan und Koordination

- Passen Sie die Arbeitsstrukturen von Anfang an und während des gesamten Prozesses kontinuierlich an die sich verändernden Bedürfnisse und Umstände an.
- Berücksichtigen Sie die Planungsanforderungen Ihres SUMP (siehe Aktivität 2.1, S. 52).

### Checkliste

- ✓ Koordination des Planungsprozesses bestimmt.
- ✓ SUMP-Kernteam mit allen erforderlichen Kompetenzen aufgestellt, welche die wichtigsten Behörden aus dem gesamten Planungsgebiet umfasst.
- ✓ Gemeinsames Verständnis von nachhaltiger urbaner Mobilität(planung) im SUMP-Team entwickelt.

## PRAXISBEISPIEL

# Edinburgh, Vereinigtes Königreich: Multidisziplinäres Team für Raumordnung

Der SUMP von Edinburgh wird vom Team für Raumordnung des Stadtrats erstellt. Das SUMP-Kernteam setzt sich aus Verkehrs- und Mobilitätsplaner:innen, Expert:innen für Luftqualität sowie Stadt-, Landschafts- und Raumplaner:innen zusammen. Das größere Team, welches nur gelegentlich einbezogen wird, stützt sich auf die Kompetenz und das Wissen von Expert:innen aus einer Reihe von Verkehrsteams (aktiver Reiseverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Verkehrssicherheitstechnik), Raumplaner:innen, Beauftragte für nachhaltige Entwicklung, Wirtschaftswissenschaftler:innen und Kommunikationsexpert:innen. Das Team arbeitet an drei großen, miteinander vernetzten Projekten und koordiniert diese: den urbanen Mobilitätsplan (SUMP), einer Strategie zur Umgestaltung des Stadtzentrums und die Einführung einer Umweltzone in Edinburgh.

Autor: Stadt Edinburgh, Zusammenstellung durch das Wuppertal Institut  
Bild Stadt Edinburgh



## PRAXISBEISPIEL

## Bielefeld, Deutschland: Abteilungsübergreifendes SUMP-Kernteam, unterstützt den Lenkungskreis bestehend aus Expert:innen und Interessensträger:innen

Bielefelds fünf-köpfiges SUMP-Kernteam besteht aus Vertreter:innen der Abteilung für Mobilität, Stadtplanung und Umwelt sowie des kommunalen Nahverkehrsunternehmens. Die Auswahl leitender SUMP-Teammitglieder, die auch an relevanten parallelen Planungsprozessen beteiligt waren, konnte eine gute Koordination und einen beständigen Kontakt zu politischen Entscheidungsträger:innen gewährleisten. Das Team wurde von einem erfahrenen externen Experten unterstützt, welcher die Mobilitätsanalyse durchgeführt, den Beteiligungsprozess moderiert und dokumentiert, sowie im Rahmen verschiedener Workshops mit einem Lenkungskreis aus Interessent:innen ein Leitbild und Zielsetzung entwickelt hat. Alle Ergebnisse wurden in enger Abstimmung mit dem SUMP-Kernteam erarbeitet, welches sich zur regelmäßigen Strategiefindung und Prozesssteuerung getroffen hat.

Autor: Olaf Lewald, Stadt Bielefeld, Zusammenstellung durch Polis  
Bild: Grafikbüro Wilk



## AKTIVITÄT 1.3: Politische und institutionelle Eigenverantwortung gewährleisten

### Hintergrund

Um den langfristigen Erfolg der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung zu sichern, ist es unverzichtbar, Hauptinteressent:innen zu identifizieren und zu gewährleisten, dass sie sich verantwortlich fühlen. Eine tragfähige Analyse von Interessent:innen kann dazu beitragen, potenzielle Konflikte und Koalitionen zu ermitteln und zu identifizieren, wie sich diese wiederum im Hinblick auf geografische Abdeckung, politische Integration, Verfügbarkeit von Ressourcen und allgemeine Legitimität auf Ihren Planungsprozess auswirken können. Die frühzeitige Einbeziehung politischer und institutioneller Interessent:innen hilft Ihnen, sich verantwortlich zu fühlen und steigert die Wahrscheinlichkeit, dass sie die Ergebnisse des Prozesses unterstützen.

### Ziele

- Schaffen Sie eine solide Grundlage für eine dauerhafte Zusammenarbeit aller Interessengruppen.
- Identifizieren Sie potenzielle Synergien oder Konflikte zwischen Interessent:innen.

- Steigern Sie die Lenkungsfähigkeit und Akzeptanz für die Aufstellung und Umsetzung Ihres SUMP.

### Aufgaben

- Identifizieren Sie alle relevanten Interessent:innen und deren Ziele, Einflussnahme, Kapazitäten und Planungsressourcen. (Verwenden Sie bspw. ein Planungsinstrument zum Zuordnen von Interessent:innen. Weitere Informationen finden Sie in der Tabelle und in der Einfluss-Interessen-Matrix im Bereich der Planungsinstrumente auf S. 43).
- Streben Sie eine breite Koalition an, die Ihren SUMP unterstützt und sich verantwortlich fühlt. Wenn Sie sich nicht nur die Unterstützung der Regierungskoalition, sondern auch der Opposition sichern, schaffen Sie Kontinuität. Vermeiden Sie substanzielle Konflikte mit einem oder mehreren einflussreichen Interessent:innen, aber bleiben Sie den Kernprinzipien der nachhaltigen Mobilität treu. Entwickeln Sie eine einfache Strategie zum Koordinieren von Interessent:innen, die festlegt, wie diese Aufgabe durchgeführt wird.

- Treffen Sie wichtige Politiker:innen und Praktiker:innen persönlich in einem frühen Stadium, um ihre Ansichten und ihr Engagement zu diskutieren.
- Fördern Sie die Idee der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung bei Politiker:innen und Kolleg:innen in allen relevanten Abteilungen, zum Beispiel durch Organisation von Sensibilisierungsseminaren oder eine Exkursion zu einer Modellstadt für nachhaltige Mobilität.
- Verfolgen Sie gleich von Beginn an einen offenen und transparenten Ansatz, was die Zusammenarbeit von Handlungsträger:innen anbelangt (einschließlich Akteure über die Gemeindegrenzen hinaus). Binden Sie dabei Handlungsträger:innen aus verschiedenen Politikbereichen ein (z. B. aus verschiedenen Verwaltungsabteilungen).

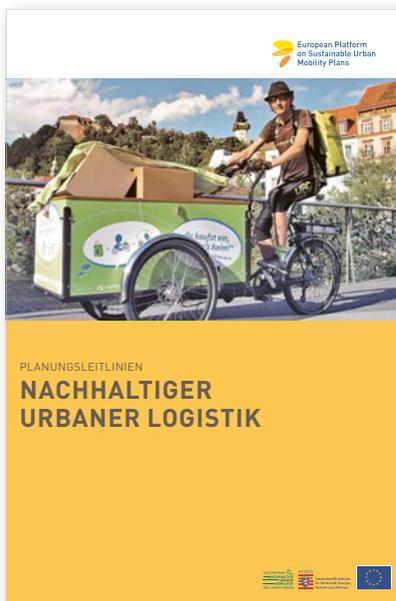
### Zeitplan und Koordination

- Identifizieren und analysieren Sie Interessenträger:innen von Anfang an.
- Werten Sie in regelmäßigen Abständen aus, ob sich Veränderungen in Interessenträger:innenkoalitionen ergeben haben.

- Beginnen Sie schon frühzeitig im Prozess mit Sensibilisierungsprozessen.
- Politische Unterstützung und Beteiligung sind ständig erforderlich. In Abbildung 2 finden Sie eine Übersicht über den Zeitplan und die Koordination politischer Entscheidungen.

### Checkliste

- ✓ Interessengruppen bestimmt.
- ✓ Konstellationen von Handlungsträger:innen analysiert.
- ✓ Grundlegenden Ansatz zur Koordination der Interessenträger:innen entwickelt.
- ✓ Politische Unterstützung gesichert.
- ✓ Allgemeine Verpflichtung der wichtigsten Interessenträger:innen gegenüber Nachhaltigkeitsprinzipien erreicht.



Je nach Handlungsfeld sollten verschiedene Arten von Interessenträger:innen in die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung einbezogen werden. Wenn es um die Stadtlogistik geht, ist eine Vielzahl von Interessenträger:innen betroffen. Daher wird in den **Planungsleitlinien nachhaltiger urbaner Logistik** empfohlen, eine Plattform für Interessenträger:innen für die Planung der städtischen Logistik einzurichten. Drei Hauptgruppen sollten über die Plattform direkt in den Prozess einbezogen werden:

- Interessenträger:innen von Wirtschaftsverkehren (z. B. Spediteure, Transportunternehmen, Verlager, große Einzelhandelsketten, Geschäftsinhaber:innen)
- Behörden (z. B. kommunale, regionale oder nationale Regierung)
- Andere Interessenträger:innen (z. B. Industrie- und Handelsverbände, Verbraucherverbände, Forschung und Wissenschaft)
- Expert:innen

Weitere Informationen über die Plattform und die Integration der urbanen Logistik in die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung können Sie im Themenhandbuch nachlesen.



## Bestimmung relevanter Interessenträger:innen

Die folgende Tabelle unterstützt Sie dabei, Interessenträger:innen einzubeziehen, die über alle notwendigen Kompetenzen und das notwendige Fachwissen in Bezug auf eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung verfügen. Anhand der Tabelle können Sie Ihre Ideen, wen Sie einbeziehen möchten, bewerten sowie (neue) Organisationen oder Personen, die fehlende Kompetenzen und fehlendes Fachwissen einbringen, identifizieren. Das Konzept besagt, dass SUMP's nur dann erfolgreich sind, wenn die beteiligten Partner:innen folgendes Profil aufweisen:

1. Ausgeprägtes Verständnis davon, politische Unterstützung zu gewinnen
2. Fachliche Kenntnisse im Bereich Verkehrsnetze und Verkehrsdienste
3. Technisches Fachwissen in der Aufstellung von SUMP's
4. Ausgeprägtes Verständnis davon, die öffentliche Akzeptanz zu gewinnen oder die Dringlichkeiten und Bedürfnisse der Menschen zu verstehen

**Abbildung 11:** Anwendung des Kingdon-Modells auf SUMP's: Funktionalitäten und entsprechende Relevanz, Interessenträger:innen und Kompetenzen (in Anlehnung an Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016. CH4LLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional Partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans, p. 24, [www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit)).

| Funktionalität                            | Relevanz   | Welche Interessenträger:innen?   | Hauptqualitäten                      |
|---|--|--|--------------------------------------|
| <b>Politische Unterstützung</b>           | Wer kann politische Unterstützung und Ressourcen im Verkehrssektor und darüber hinaus sicherstellen? | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bürgermeister:innen von Städten, die einen SUMP planen und Stadträte (sowohl Regierung als auch Opposition)</li> <li>• Bürgermeister:innen und Vertreter:innen von Nachbarstädten</li> <li>• Leiter:innen von Ballungsgebieten, Provinzen, Bezirken, Regionen</li> <li>• Vertreter:innen der Bezirksrathäuser</li> <li>• Politische Parteien</li> <li>• Politiker:innen aus verschiedenen Gemeinden innerhalb der SUMP-Partnerschaft</li> </ul>   | Leitbild, Führung, Macht, Ressourcen |
| <b>Kompetenz im Bereich Verkehrsnetze</b> | Wer verwaltet die jeweiligen Verkehrsnetze?  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokale Nahverkehrsunternehmen (Stadtbusse, Straßenbahnen und U-Bahnen sowie Regionalbusse und Regionalzüge)</li> <li>• Eigentümer der Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Parkplätze, Umsteigebahnhöfe usw.)</li> <li>• Nationale Eisenbahngesellschaften</li> <li>• Hafengebörden (sofern zutreffend)</li> <li>• Flughafenbehörden (sofern zutreffend)</li> <li>• Anbieter von neuen Mobilitätsdiensten (z. B. Bike-Sharing, Car-Sharing)</li> </ul>   | Technische Durchführbarkeit          |
| <b>Technische Fachkenntnisse</b>          | Wer hat die Daten und die relevante Kompetenz, um einen technisch fundierten Plan zu erstellen?      | <p>Technische Expert:innen aus unterschiedlichen Organisationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtverwaltung oder öffentliche Verwaltung (Verkehrs- und Raumplanung, wirtschaftliche Entwicklung, Umwelt, Gesundheit, Tourismus usw.)</li> <li>• Universitäten und andere Forschungseinrichtungen</li> <li>• Qualifizierte Unternehmen</li> <li>• Spezialisierte Agenturen</li> <li>• Qualifizierte Nichtregierungsorganisationen und Nichtregierungsverbände</li> </ul>  | Technisch fundierte Planung          |
| <b>Öffentliche Akzeptanz</b>              | Wer versteht die Meinungen der Bürger:innen und der Interessenträger:innen?                          | <p>Regierungsstellen, die einen guten Zugang zu Bürger:innen haben sowie anderen Interessenträger:innen und den Medien. Innerhalb der städtischen Verwaltung können es folgende Stellen sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikationsressort</li> <li>• Polizei</li> <li>• Ressort für wirtschaftliche Entwicklung, Job-Coaches</li> <li>• Bürger:innenbeauftragte:r / Mediator:in der Stadt</li> <li>• Bildungsressort</li> <li>• Moderator:innen von Beiräten aus verschiedenen Politikbereichen (Verkehrs- und Raumplanung, Wirtschaftsentwicklung, kommunaler Jugendrat usw.)</li> </ul> | Werte, Sinn für Dringlichkeit        |



### Konstellationsanalyse von Handlungsträger:innen

Nachdem die Interessenträger:innen bestimmt wurden, sollten die Konstellationen zwischen diesen Interessenträger:innen analysiert werden. Diese Analyse sollte sich auf eine Liste verschiedener Kriterien oder Attribute stützen, die für den jeweiligen Fall relevant sind, z. B. Interesse, Macht, gegenseitige Beeinflussung, Koalitionen usw. Auf diese Weise können Sie herausfinden, welche Ziele die einzelnen Interessenträger:innen haben, was ihre heimlichen Motive sind und ob sie sich als „Gewinner“ oder „Verlierer“ sehen, wenn ein gegebenes Projekt umgesetzt wird.

Das Ziel einer systematischen Konstellationsanalyse von Handlungsträger:innen besteht darin, ein klares Bild von Interessenkonflikten oder potenziellen Koalitionen zu erhalten und Gruppen von Interessenträger:innen, die unterschiedlich starke Interessen, unterschiedliche Kapazitäten und unterschiedliche Kenntnisse in der jeweiligen Frage aufweisen, besser identifizieren zu können. In diesem Zusammenhang können Sie bspw. eine „Einfluss-Interessen-Matrix“ erstellen, die die Interessenträger:innen nach ihrem Grad an Einfluss/Relevanz einordnet:

Abbildung 12: Einfluss-Interessen-Matrix (nach UN-Habitat, 2001. Tools to Support Urban Decision Making, Nairobi, p. 24)

|                    | Geringer Einfluss  | Großer Einfluss  |
|--------------------|--|--|
| Geringes Interesse | Interessengruppe mit der geringsten Priorität                      | Nützlich für Strategien und Meinungsbildung, Vermittlung |
| Hohes Interesse    | Wichtige Interessengruppe, die möglicherweise befähigt werden muss | Kritischste Interessengruppe                             |

Versuchen Sie herauszufinden, welche Personen die Rolle „kommunaler Vorreiter“ innehaben, während Sie die Interessenträger:innen ermitteln. Sie sind die Schlüsselpersonlichkeiten im kommunalen Netzwerk, die aufgrund ihrer persönlichen Fähigkeiten, ihrer Kontakte und ihrer bedeutsamen Rolle bei der Mobilisierung von Ressourcen, der Bildung von Allianzen usw. anerkannte Größen sind. Sie sollten im Rahmen des SUMP ihre Rolle möglicherweise frühzeitig strategisch bewerten, denn diese Personen können einen außerordentlichen Einfluss auf den Prozess haben und Sie möchten sie möglicherweise an Ihrer Seite haben.

### PRAXISBEISPIEL

## Budapest, Ungarn: Regelmäßige Gespräche am runden Tisch für Entscheidungsträger:innen

Um eine neue Form der institutionellen Strategieentwicklung für die SUMP-Maßnahmenplanung zu unterstützen, hat das Budapester Verkehrsunternehmen BKK einen „SUMP-Ausschuss“ eingerichtet. Mit regelmäßigen Gesprächen am runden Tisch dient er als Forum, um über Maßnahmen- und Projektpläne zu sprechen und sie zu koordinieren. Der Ausschuss kann dem Stadtrat auch Vorschläge zu neuen SUMP-Maßnahmen unterbreiten. Ihm gehören 21 Mitglieder aus den wichtigsten Institutionen der Interessenträger:innen an, darunter die Stadtverwaltung, Ministerien und staatliche Stellen für Verkehrsplanung, die nationale Eisenbahngesellschaft, der Regionalrat, die Hauptbetreiber und Expert:innen aus Universitäten. Persönliche Kontakte und die professionelle Organisation der Veranstaltungen sind notwendig, um einen erfolgreichen Ausschuss zu bilden.

Autor: Budapester Verkehrsunternehmen BKK, Zusammenstellung durch UBC  
Bild Budapester Verkehrsunternehmen BKK



## PRAXISBEISPIEL

## London, Brüssel, Dresden, Groningen, Ljubljana: Vom SUMP überzeugte Bürgermeister:innen

In jüngster Vergangenheit haben mehrere hochrangige Politiker:innen in europäischen Städten ihre tatkräftige Unterstützung für die nachhaltige Mobilität und ihren kommunalen SUMP angeboten. Die Bürgermeister:innen legen den Schwerpunkt häufig auf eine bestimmte Maßnahme, ein Leitziel oder ein Leitbild. Londons (Vereinigtes Königreich) Bürgermeister Sadiq Kahn hat seine Strategie auf Erreichbarkeit und Luftqualität ausgerichtet. In der Region Brüssel (Belgien) hat Pascal Smet, ehemaliger Minister für Mobilität, den Wandel von einer autoorientierten Stadt zu einer Stadt, in der der Mensch im Mittelpunkt steht, forciert. In Dresden (Deutschland) wirbt Stadtrat Raoul Schmidt-Lamontain stolz für die Marke „MOBI“, die sich auf nachhaltige Verkehrsträger und Mobilitätsangebote bezieht. Paul de Rook, Vize-Bürgermeister für Mobilität in Groningen (Niederlande) setzt die lange fahrradfreundliche Tradition der Stadt fort. Dejan Crnek, Vize-Bürgermeister von Ljubljana (Slowenien), hat eine europäische Förderrolle inne, da er den Vorsitz im politischen CIVITAS-Beratungsausschuss führt. Er hat die Multimodalität in seiner Stadt tatkräftig vorgebracht.

Zusammenstellung durch Polis  
Bild Polis



## AKTIVITÄT 1.4: Beteiligung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen planen

### Hintergrund

Ein Übergang zu nachhaltiger Mobilität erfordert die Akzeptanz von Interessenträger:innen und der breiten Öffentlichkeit. Die Arbeit mit Interessenträger:innen gilt allgemein als gängige Praxis, aber oft haben nur bestimmte Gruppen tatsächlich ein Mitspracherecht in der Planung. Es ist von ausschlaggebender Bedeutung, alle relevanten Interessenträger:innen in den gesamten Planungsprozess einzubeziehen und ihre spezifischen Anforderungen zu berücksichtigen. Dies trägt dazu bei, dass der SUMP legitimiert und seine Qualität optimiert wird. Nur ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan, der in Zusammenarbeit mit wichtigen Interessenträger:innen und den Bürger:innen aufgestellt wurde, wird akzeptiert und ist in praktischer und finanzieller Hinsicht wirksam. Die Einbeziehung von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen ist daher ein grundlegendes Element eines SUMP.

Um Interessenträger:innen einzubeziehen, ist eine dedizierte Strategie erforderlich, die sich im Umgang mit Behörden, Privatunternehmen, zivilgesellschaftlichen Organisationen oder allen zusammen auf verschiedene Formate und Methoden, stützt. Die Beteiligung der Bürger:innen ist von grundlegender Bedeutung, um Legitimität und Qualität der Strategien zu gewährleisten und wird auch von der EU und internationalen Konventionen gefordert.

### Ziele

- Sorgen Sie für eine gut strukturierte Einbindung aller relevanten Interessenträger:innen in allen Schlüsselphasen des Planungsprozesses.
- Schaffen Sie eine transparente, dialogbasierte Planungskultur, die auf regelmäßiger Kommunikation und Rücksprache beruht.
- Bestärken und ermächtigen Sie die Bürger:innen, sich zu engagieren und in die Debatte einzugreifen, insbesondere in den frühen Planungsphasen, wenn die Prozesse noch offen und flexibel sind.
- Entwerfen Sie nachhaltige und unterstützte Ansätze für den Beteiligungsprozess, die darauf abzielen, die Lebensqualität der Einwohner:innen zu verbessern und eine öffentliche Akzeptanz für den Planungsprozess zu schaffen.
- Stärken Sie die Vitalität der Zivilgesellschaft und der kommunalpolitischen Kultur.
- Verbessern Sie die Gesamtqualität, Wirksamkeit, (Kosten-) Effizienz, Transparenz, Akzeptanz und Legitimität der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung.



## Was sind „Bürger:innen“ und „Interessenträger:innen“?

**Der Begriff Bürger:in** bezieht sich auf alle Menschen, die im funktionalen Stadtgebiet leben und/oder arbeiten, für das Ihr SUMP ausgearbeitet wird. In diesem Dokument wird der Begriff weitgehend synonym mit den Begriffen Menschen, Einwohner:innen und Öffentlichkeit verwendet.

**Interessenträger:innen** sind alle Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die vom SUMP betroffen sind und/oder Einfluss auf den SUMP nehmen können. Während die Bürger:innen ein Teil davon sind, bezieht sich der Begriff „Interessenträger:innen“ in diesem Dokument hauptsächlich auf institutionelle Interessenträger:innen, darunter Behörden, politische Parteien, Bürger:innen- und Gemeindegruppen, Wirtschaftsverbände, Verkehrsunternehmen und Forschungseinrichtungen.

Die wichtigsten Interessenträger:innen sind in der Regel enger in den SUMP-Prozess eingebunden als die Bürger:innen. Daher muss gewährleistet werden, dass die Interessen aller betroffenen Menschen der Gesellschaft, einschließlich der typischerweise unterrepräsentierten, „schwer erreichbaren“ Gruppen, bei den beteiligten Interessengruppen angemessen vertreten sind.

## Aufgaben

- Führen Sie Beteiligungsprozesse als Teil des Standardplanungsansatzes ein. Legen Sie die Planungsschritte fest, in die Bürger:innen sowie Interessenträger:innen einbezogen werden sollen (siehe Empfehlungen in Abbildung 13 zur Einbeziehung von Bürger:innen während des SUMP-Prozesses) und die Beteiligungsmethoden, die für sie geeignet sind (siehe Abbildung 14 zu Beteiligungsmethoden und -instrumente). Prüfen Sie Präsenz- sowie Online-Beteiligungsmethoden und treffen Sie eine Auswahl, die für Sie den größten Nutzen verspricht.
- Richten Sie einen ständigen „Lenkungskreis“ ein, der sich aus wichtigen Politiker:innen und anderen wichtigen Interessenträger:innen zusammensetzt. Diese Gruppe unterstützt beratend und kommentiert zu strategische Entscheidungen während des gesamten Planungsprozesses. Verwenden Sie die Einordnung von Interessenträger:innen, die in Aktivität 1.3 (S. 41) durchgeführt wurde, um festzulegen, welche Interessenträger:innen einbezogen werden sollen. Binden Sie den „Lenkungskreis“ regelmäßig in Sitzungen oder Besprechungen ein und bitten Sie um Rückmeldung, um den Rahmen für wichtige Entscheidungen festzulegen.
- Konzipieren Sie eine Kommunikations- und Beteiligungsstrategie und einen entsprechenden Zeitplan, einschließlich einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeitstrategie (bspw. Einbeziehung der Medien).
- Streben Sie so viel interaktive Beteiligung wie möglich an (siehe Abschnitt „Ergänzende Aufgaben“), aber berücksichtigen Sie in Ihrer Strategie, die Bürger:innen mindestens einmal aus Eigeninitiative zu informieren (d. h., Sie gehen auf die Menschen zu und nicht umgekehrt).
- Vergewissern Sie sich, dass alle betroffenen Menschen der Gesellschaft eingebunden werden, darunter Menschen mit Behinderung, junge und ältere Menschen, ethnische Minderheiten, weniger wohlhabende Menschen,

Alleinerziehende und andere typischerweise unterrepräsentierte, „schwer erreichbare“ Gruppen. Sehen Sie sie nicht nur als Begünstigte an, sondern beziehen Sie sie in den Planungsprozess ein. Seien Sie vorsichtig mit Lobbygruppen, die den Prozess blockieren können.

- Planen Sie Pressemitteilungen, um mitzuteilen, dass ein neuer SUMP aufgestellt wird und dass alle Gruppen von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen die Gelegenheit haben, sich einzubringen. Sie können verschiedene Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit kombinieren, darunter herkömmliche Formate wie Annoncen in Zeitungen, Ankündigungen auf Webseiten, Newsletter oder Briefe an Haushalte, aber auch neuere Formate wie soziale Medien, kurze Videos, eine Anlaufstelle oder eine dedizierte Webseite. Weitere Informationen finden Sie in Abbildung 14.

## Ergänzende Aufgaben

- Planen Sie eine aktivere Einbeziehung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen mithilfe eines breiteren Spektrums an Beteiligungsinstrumenten während des gesamten Prozesses (z. B. Studienreisen, Veranstaltungen für Interessenträger:innen, ein Internetforum, Bürger:innenforen).
- Erweitern Sie den Rahmen von Interessenträger:innen auf mehr Gruppen einschließlich Interessen- und Lobbygruppen (aber sorgen Sie dafür, dass kritische Diskussionen gut moderiert werden).
- Gewährleisten Sie maximale Transparenz und lassen Sie eine demokratische, partizipative Strategieentwicklung während des gesamten Planungsprozesses zu (Aarhus-Konvention).
- Für fortgeschrittene Städte: Beziehen Sie die Interessenträger:innen aktiv in die Entscheidungsfindung und die Aufstellung des SUMP ein.



## Details zu den Aufgaben

### Fragen, die bei einer Beteiligungsstrategie berücksichtigt werden müssen

Es gibt vier zu berücksichtigende Hauptfragen bei der Konzeption der Beteiligungsstrategie:

- **Warum?** Warum wird der Beteiligungsprozess durchgeführt? Wie beeinflusst er die Strategie/den Plan?
- **Wer?** Wer sollte in den Entscheidungsprozess einbezogen werden? Wie können diese Personen bestimmt werden?
- **Wie?** Wie wird die Beteiligung durchgeführt? Welche Instrumente und Methoden sollten verwendet werden?
- **Wann?** Wann sollten verschiedene Aktivitäten stattfinden? Wann ist eine Beteiligung nicht angebracht?

## Zeitplan und Koordination

- Schließen Sie die Planung der wichtigsten Beteiligungsprozesse ab, bevor Sie den Planungsprozess einleiten.
- Richten Sie den „Lenkungsreis“ aus Politiker:innen und anderen wichtigen Interessenträger:innen zusammen mit dem (neu zusammengestellten) SUMP-Kernteams ein (siehe Aktivität 1.2, S. 39) und berücksichtigen Sie dabei die Planungsanforderungen und das Planungsgebiet Ihres SUMPs (siehe Aktivität 2.1, S. 52).
- Binden Sie die Interessenträger:innen während des gesamten Planungsprozesses ein.
- Sorgen Sie dafür, dass die Bürger:innen an wichtigen Entscheidungen in ausgewählten Planungsschritten beteiligt werden. Die Einbeziehung von Bürger:innen ist möglicherweise erfolgreicher, wenn sie in ausgewählten Planungsschritten gut durchgeführt wird, statt zu versuchen, die Bürger:innen in zu viele Planungsschritte einzubinden und dadurch eine Teilnahmemüdigkeit zu riskieren. Die folgende Abbildung zeigt die Planungsschritte auf, in denen eine Bürger:innenbeteiligung gewinnbringend ist.

Abbildung 13: Einbeziehung von Bürger:innen in den SUMP-Prozess



## Bürger:innenbeteiligung im SUMP-Prozess — Tipps und Tricks



Bürger:innen müssen während des gesamten SUMP-Zyklus einbezogen werden, aber nicht in jedem der 12 Schritte. Abbildung 13 zeigt, in welchen Planungsschritten der Schwerpunkt liegen sollte. Dies sind Schritte und Prozesse, bei denen wichtige Entscheidungen getroffen werden müssen und der Planungsprozess von den Ideen, Visionen und dem Engagement der Anwohnenden profitieren würde.

Es zahlt sich aus, Bürger:innen gleich von Anfang an einzubeziehen. Wenn die Entscheidung getroffen wird, einen SUMP aufzustellen, können diese informiert und Interessierte mobilisiert werden. Die vier wichtigsten Planungsschritte, bei denen Bürger:innen beteiligt werden sollten, sind die Diskussion von Szenarien (Aktivität 4.2, S. 85), die Entwicklung von Leitbildern (Aktivität 5.1, S. 88), die Auswahl und Bewertung von Maßnahmenpaketen (Aktivität 7.2, S. 114) und die Umsetzung (Aktivität 11.2, S. 157). Darüber hinaus profitiert Ihr SUMP von Beteiligungsformaten an folgenden Stellen im SUMP-Prozess: Probleme und Chancen analysieren (Aktivität 12.1, S. 160), weitgehende politische und öffentliche Unterstützung sichern (Aktivität 8.4, S. 137), Erfolge und Misserfolge analysieren (Aktivität 12.1, S. 160).

Neben diesen Prozessen stellen die Meilensteine einen guten Zeitpunkt dar, um die Ergebnisse der abgeschlossenen Phase der Öffentlichkeit zu vermitteln. Insbesondere der dritte Meilenstein bietet eine Gelegenheit, die strategische Ausrichtung mit den Bürger:innen zu bewerten und der vierte Meilenstein profitiert davon, dass die Verabschiedung des SUMP gemeinsam mit den Bürger:innen gefeiert wird. Wann immer Sie Veranstaltungen oder andere Methoden für Bürger:innenbeteiligung planen, sollten Sie sich dieser wenigen Regeln bewusst sein:

- Gehen Sie kreativ vor, aber auch selbstkritisch, was vorgeschlagene Planungsinstrumente und Formate für die Einbeziehung anbelangt. Bspw. erreichen Apps und Online-Erhebungen möglicherweise nicht alle Zielgruppen (etwa ältere Menschen, Menschen ohne Internetzugang). Stellen Sie daher immer ein Offline-Format zusätzlich zu einem Online-Format zur Verfügung.
- Es ist von entscheidender Bedeutung mitzuteilen, wie die Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung in den Prozess einfließen und hervorzuheben, dass sie nicht einfach in einer Schublade verschwinden. Versprechen Sie den Teilnehmenden, dass jeder Beitrag in Betracht gezogen wird und lassen Sie verlautbaren, wenn etwas für den SUMP berücksichtigt wird.
- Machen Sie sich Gedanken über die Sprache. Sie könnten Menschen mit Migrationsgeschichte ausschließen, wenn Sie nur die Landessprache verwenden. Achten Sie auch darauf, keinen Fachjargon zu verwenden.
- Wählen Sie für jede öffentliche Sitzung den Ort sorgfältig aus und achten Sie darauf, dass er leicht zugänglich, barrierefrei und mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar ist und eine angemessene Ausstattung, sowie einen gut beleuchteten Raum mit guter Akustik bietet. Planen Sie die Sitzanordnung und greifen Sie auf Sitzkonzepte zurück, die keine Machthierarchien implizieren.
- Nehmen Sie Rücksicht auf die unterschiedlichen Terminpläne der Teilnehmenden und beraumen Sie Ihre Veranstaltung vorzugsweise für den Abend an. Wenn die Veranstaltung am Nachmittag stattfindet, könnten Arbeitende ausgeschlossen werden, während Abendveranstaltungen für Eltern problematisch sein können.
- Sorgen Sie für eine professionelle und respektvolle Moderation.

### Checkliste

- ✓ zeitliche Abfolge, Methoden und relevante Zielgruppen ermittelt und festgelegt.
- ✓ Beteiligungs- und Kommunikationsansatz endgültig festgelegt.
- ✓ Lenkungskreis mit wichtigsten Interessenträger:innen eingerichtet.



**Abbildung 14:** Empfohlene Beteiligungsinstrumente und -methoden für die Aufstellung eines SUMP (wichtige Einträge sind fettgedruckt) abhängig von den vier SUMP-Phasen und klassifiziert nach dem Grad der Beteiligung (von der niedrigsten Beteiligungsebene „Informieren“, über „Beraten“ und „Zusammenarbeiten“, bis zum höchsten Grad „Ermächtigen“)

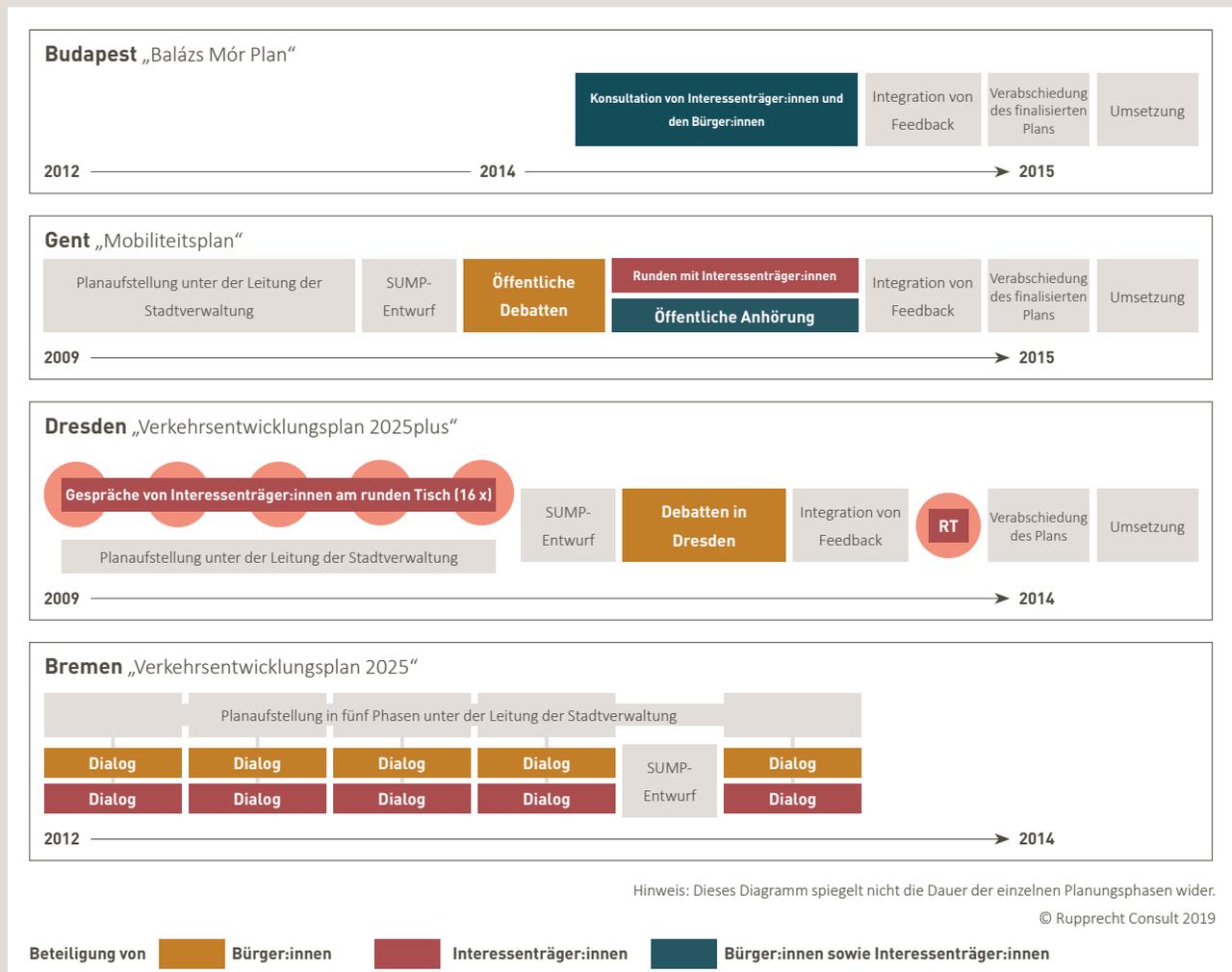
|                  | Vorbereitung und Analyse  | Strategieentwicklung   | Maßnahmenplanung   | Umsetzung und Monitoring   |
|------------------|---|--|--|--|
| Informieren      | <p><b>Präsenz:</b> Informationsveranstaltung, Pressekonferenz, Informationsstand im öffentlichen Raum, Ausstellung im öffentlichen Raum, Informationskampagne mit „bekannter kommunaler Persönlichkeit“, kommunale Bürger:innen/Interessenträger:innen als Kommunikatoren und Multiplikatoren für die Gemeinde</p> <p><b>Printmedien:</b> Poster, Faltblatt, Broschüre</p> <p><b>Online:</b> Beiträge in sozialen Medien, Webseiten, Informationsapp, Rundfunk/Podcasts, Videokanal, Newsletter</p> |  |  |  |
| Beraten          | <p><b>Soziale Medien (Erhebungen),</b> Feedbackformular auf der Webseite, Erhebung-/Feedbackformulare über App</p>  |  |  |  |
|                  | <p><b>Fragebogen und Erhebungen, Interviews</b><br/>(Telefon, Schlüsselpersonen ...)</p>  | <p>Delphi-Erhebung zu zukünftigen Trends</p>   | <p>Erhebung zur Maßnahmenauswahl, <i>Crowdsourcing</i>-Daten</p> | <p><b>Evaluationsfragebogen und Erhebungen, Evaluationsinterviews</b><br/>(Telefon, Schlüsselpersonen ...), <b>Crowdsourcing-Daten</b>, (Wege-) Tagebuch, Blind Walk</p> |
| Zusammenarbeiten | <p><b>Crowdsourcing-Daten</b>, z. B. <b>kartenbasierte Online-Erhebung</b> oder Problemberichte über App, (Wege-)Tagebuch, <b>Untersuchung der Fußgängerfreundlichkeit</b></p>  |  |  |  |
|                  | <p><b>Fokusgruppen, Worldcafé</b>, aktuelle Ereignisse, runder Tisch der Interessenträger:innen, öffentliche Diskussion</p> <p><b>Problemanalyse-Workshop, Brainstorming/ Brainwalking, Blind Walk</b></p>  | <p>Szenario-/Visions-Workshop, <b>Workshop zur Zukunftsforschung, Open-Space-Veranstaltung</b>, partizipatives Geodesign</p> | <p>Hackathon, <b>Maßnahmen-Workshop, Planning for real</b></p>   | <p>Exkursion zum Umsetzungsort, <b>Co-Maintenance</b> (Adoptionsprogramme), <b>Living Lab</b></p>  |
| Ermächtigen      | <p>Bürger:innenjury/<b>Bürger:innenbeirat</b>, <i>Voting</i></p>  |  |  | <p><b>Co-Maintenance/Co-Implementation</b> (Adoptionsprogramme, z. B. Baumadoption)</p>  |
|                  |   |  | <p>Bürger:innenhaushalt</p>                                      |  |



## Praxisbeispiele für die Beteiligung von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen während des SUMP-Prozesses

Die Städte Budapest, Gent, Dresden und Bremen haben individuelle Ansätze entwickelt, um die Bürger:innenbeteiligung in den SUMP-Prozess zu integrieren – abhängig von kommunalem Kontext, Planungskompetenz, Ressourcen und Kapazitäten. Es kamen sowohl Mischformate (z. B. Budapest, Gent), als auch die getrennte, aber parallele Beteiligung von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen (z. B. Bremen, Gent) und die stufenweise Beteiligung (Dresden) zur Anwendung. Beachten Sie, dass diese Abbildung ausgewählte Fallbeispiele darstellt, um die Vielfalt der möglichen Ansätze zu zeigen. Natürlich gibt es je nach individuellem Planungskontext der Stadt verschiedene andere Möglichkeiten, Bürger:innen sowie Interessenträger:innen einzubinden.

**Abbildung 15:** Praxisbeispiele für die Beteiligung von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen während des SUMP-Prozesses, Rupprecht Consult, 2016 (nach Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. CHALLENGE Participation Manual: Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, p. 17, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)).



## PRAXISBEISPIEL

## Brünn, Tschechische Republik: Bürger:innenbeteiligungsstrategie mit kombinierten, traditionellen und digitalen Formaten

Die Stadt Brünn entwickelte in Zusammenarbeit mit einem Beratungsunternehmen, das auf Kommunikation und Beteiligung spezialisiert ist, eine SUMP-Beteiligungsstrategie, mit deren Hilfe die Stadt einen professionellen und sinnvollen Beteiligungsprozess durchführen konnte. Die Strategie setzte sich aus traditionellen Methoden wie öffentlichen Diskussionen, Gesprächen am runden Tisch und die Kommunikation über eine dedizierte Webseite, aber auch aus neuen Ansätzen wie dem „Brno Mobility – 2050 Vision – Experts Workshop“ zusammen. Im Beteiligungsprozess von 2015 bis 2018 wurden mehr als 2500 Kommentare von Bürger:innen analysiert, waren mehr als 500 Personen an rund 30 Veranstaltungen beteiligt und wurden mehrere Workshops mit Bürger:innen, Expert:innen, Stadtbezirken und Stadtverwaltungen sowie Politiker:innen organisiert.

**Autor:** Iva Rorečková (Machalová) und Lukáš Bača, Stadt Brünn, Zusammenstellung durch EUROCIITIES | **Bild** Marie Schmerková (Stadtverwaltung Brünn)



## PRAXISBEISPIEL

## Vilnius, Litauen: Umfassende Beteiligung fördert in großem Umfang Eigenverantwortung für den SUMP

Der erste Schritt im Rahmen des SUMP-Prozesses von Vilnius bestand darin, einen Fahrplan für das Projektmanagement zu erstellen, in dem Strategien festgelegt wurden, wie sich die Zusammenarbeit mit relevanten Interessenträger:innen sowie Bürger:innen gestaltet. Es wurden vier klare Ziele definiert: Erwartungen klären, kontinuierlich über den Prozess auf dem Laufenden halten, bestimmte Zielgruppen erreichen und Veranstaltungen zur Bewusstseinschärfung organisieren. Vilnius arbeitete mit Verhaltensforscher:innen und Soziolog:innen zusammen, um die effektivsten Wege der Kommunikation mit verschiedenen Zielgruppen (Politiker:innen, Interessenträger:innen, Bürger:innen) zu identifizieren. Eine engagierte Person, welche die Prozesse koordiniert, ein ausreichendes Budget, klare Leitziele und Leistungskennzahlen trugen dazu bei, eine erfolgreiche Kampagne durchzuführen und die Diskussion über den SUMP in der kommunalen Öffentlichkeit, den Medien und bei Politiker:innen anzuregen.

**Autor:** Kristina Gaučė, Zusammenstellung durch UBC  
**Bild** Saulius Žiūra





Wenn die Arbeitsstrukturen eingerichtet werden, muss gleichzeitig auch der Planungsrahmen festgelegt werden, um die Aufstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans auf die kommunale Situation zuzuschneiden. Hierzu zählt auch, das Planungsgebiet zu definieren, der sich idealerweise auf das „funktionale Stadtgebiet“ erstrecken sollte. Weitere wichtige Aspekte bilden die Einhaltung gesetzlicher Planungsvorgaben und die Verknüpfung mit Planungsprozessen zugehöriger Bereiche. Die Ergebnisse aller vorausgegangenen Prozesse werden dann in einem abgestimmten Zeitrahmen und Arbeitsplan zusammengefasst. Dieser Plan sollte politisch genehmigt werden, damit sich beteiligte Handlungsträger:innen darauf beziehen können. Wenn zuvor ein Kapazitätsmangel festgestellt wurde, müssen geeignete Vorkehrungen getroffen werden, um externe Unterstützung für die Aufstellung des SUMP's einzuholen.

## AKTIVITÄT 2.1: Planungsanforderungen bewerten und Planungsgebiete definieren (anhand verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland)

### Hintergrund

Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist in einen breiteren regionalen und nationalen Planungsrahmen eingebettet. Hierzu zählen bspw. Vorschriften, Fördermittelströme oder übergeordnete Strategien für die Raum- und Verkehrsentwicklung (z. B. ein Bundesverkehrswegeplan, sofern vorhanden). Die Auswirkungen landes- und bundesrechtlicher Planungsvorgaben müssen analysiert werden, um Chancen zu nutzen und spätere Konflikte mit übergeordneten Behörden zu vermeiden.

Ein SUMP sollte sich auf das funktionale Stadtgebiet (d. h. dem Pendlereinzugsgebiet) erstrecken, das in den meisten Fällen über die Verwaltungsgrenzen einer Gemeinde hinausgeht.

Falls es auf Landes- oder Bundesebene keine Vorschriften für das Planungsgebiet eines SUMP's gibt, muss das am besten geeignete Einzugsgebiet von den betroffenen Interessenträger:innen definiert und vom politischen Gremium genehmigt werden. Einerseits hängt dieses Gebiet von dem Landkreis ab, für den die jeweiligen kommunalen oder regionalen Behörden zuständig sind. Andererseits muss dieses aber auch so weit wie möglich die tatsächlichen Verkehrsströme abdecken. Ein Plan, der das gesamte städtische Ballungsgebiet abdeckt, ist viel wirksamer als ein Plan, der nur Teile davon erfasst.

## Aufgaben

- Achten Sie darauf, dass die relevanten gesetzlichen Planungsvorgaben der Landes-, Bundes- und EU-Ebene für den SUMP bestimmt werden.
- Verschaffen Sie sich einen klaren Überblick darüber, wie Planungsvorgaben der Landes-, Bundes- und EU-Ebene den Planungsprozess beeinflussen.
- Definieren Sie das Planungsgebiet Ihres Plans, der in der Regel das funktionale Stadtgebiet die tatsächlichen Verkehrsströme abdeckt (z. B. Pendlereinzugsgebiet).
- Bestimmen Sie die geeigneten Gremien, die die Führung im Planungsprozess übernehmen sollen.
- Lassen Sie sich das Planungsgebiet und die organisatorische Federführung von politischer Seite genehmigen.
- Stellen Sie sicher, dass die Anbindung an Fernverkehrskorridore berücksichtigt wird.

## Ziele

### Planungsanforderungen

- Identifizieren, dokumentieren und werten Sie Folgendes aus:
  - gesetzliche Vorschriften und Leitfäden zur Aufstellung eines SUMP einschließlich möglicher Anforderungen an das Planungsgebiet und die Zuständigkeiten verschiedener Planungsbehörden (falls vorhanden)
  - relevante Förderkriterien auf Landes- und Bundesebene
  - übergeordnete Pläne, Strategien und Leitziele, die sich auf den SUMP auswirken. Bspw. könnten die Pläne einer nationalen Straßenbehörde für neue oder erweiterte Straßen, den Leitzielen eines SUMP entgegenwirken, indem diese mehr Autofahrten in die Stadt induzieren.
- Erstellen Sie eine Zusammenfassung der landes- und bundesrechtlichen Planungsvorgaben. Entwickeln sie darauf basierend Vorschläge, wie in Ihrem SUMP darauf eingegangen werden kann.

### Planungsgebiet

- Analysieren Sie Verkehrsströme und Verwaltungsgrenzen. Definieren Sie Ihr funktionales Stadtgebiet (weitere Hinweise hierzu finden Sie im Bereich Planungsinstrumente weiter unten). Stellen Sie zudem Anbindungen zu Fernverkehrskorridoren (z. B. transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V), nationales Bahnnetz) sicher.

- Binden Sie die wichtigsten Interessenträger:innen und Behörden innerhalb des vorgesehenen Planungsgebiets ein und visieren Sie formale Vereinbarungen über das Planungsgebiet der Planungsprozesse an.
- Wählen Sie einen offenen und transparenten Ansatz, mit dem die Einbeziehung der betroffenen Behörden gesichert wird. Sorgen Sie für eine regelmäßige Kommunikation und den regelmäßigen Austausch zwischen den zuständigen Planungsträger:innen.
- Vereinbaren Sie, wer die Gesamtverantwortung für den Plan trägt.
- Wenn es nicht möglich ist, ein Planungsgebiet zu definieren, welches mit dem funktionalen Stadtgebiet übereinstimmt, sollte zumindest eine gute Zusammenarbeit mit den Handlungsträger:innen für die Herausforderungen auf Balungsgebietebene forciert werden. Diese kann auf der bestehenden Zusammenarbeit aufbauen oder neue Vorgehensweisen einbeziehen (z. B. offizielle Verfahren, wie etwa gemeinsame Flächennutzungspläne oder inoffizielle Verfahren, wie etwa Arbeitsgruppen).
- Sorgen Sie dafür, dass die Interessenträger:innen aus dem gesamten Planungsgebiet im Lenkungskreis vertreten werden.
- Gewährleisten Sie die Beteiligung an Bürger:innen aus dem gesamten Planungsgebiet in Beteiligungsprozessen.

## Ergänzende Aufgaben

- Sorgen Sie dafür, dass Gebiete abgedeckt werden, in denen große sozioökonomische und ökologische Verkehrsauswirkungen vorliegen.

## Zeitplan und Koordination

- Informieren Sie sich gleich zu Beginn über Vorschriften sowie relevante Planungsanforderungen und berücksichtigen Sie diese während des gesamten Prozesses.
- Berücksichtigen Sie diese insbesondere, wenn Sie die Beteiligung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen (siehe Aktivität 1.4, S. 45), das Planungsgebiet (diese Aktivität), die Verknüpfungen mit anderen Planungsprozessen (siehe Aktivität 2.2, S. 57) und den Zeit- und Arbeitsplan (siehe Aktivität 2.3, S. 62) festlegen.
- Definieren Sie das Planungsgebiet frühzeitig, so dass dies bei der Konzeption von Arbeits- und Beteiligungsstrukturen berücksichtigt werden kann (siehe Schritt 1, S. 35) – Es ist eine klare Abstimmung erforderlich, bevor der offizielle Prozess der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung eingeleitet wird (siehe Aktivität 2.3, S. 62).

## Checkliste

- ✓ Relevante landes- und bundesrechtliche Planungsvorgaben überprüft und Ergebnisse zusammengefasst.
- ✓ Chancen und Auswirkungen ermittelt, die sich aus den landes- und bundesrechtlichen Planungsvorgaben ergeben können.
- ✓ Planungsgebiet definiert (wenn möglich, das funktionale Stadtgebiet).
- ✓ Politische Zustimmung zum Planungsgebiet, grundlegenden Rollen und Verantwortlichkeiten von Behörden und Politiker:innen definiert.
- ✓ Schlüsselbehörden aus dem Planungsgebiet in das SUMP-Kernteam und/oder den Lenkungskreis eingebunden.
- ✓ Politische Übereinkunft unterzeichnet und von den Stadträt:innen verabschiedet.



### Funktionale Stadtgebiete in EU-Mitgliedstaaten

Die OECD und die Europäische Kommission haben gemeinsam eine Methode entwickelt, um funktionale Stadtgebiete länderübergreifend einheitlich zu definieren. Wenn Bevölkerungsdichte und arbeitswegbedingte Verkehrsströme als Schlüsselinformationen zugrunde gelegt werden, besteht ein funktionales Stadtgebiet aus einer dicht besiedelten Stadt und einer Umgebung (Pendlereinzugsgebiet), deren Arbeitsmarkt in die Stadt integriert ist.

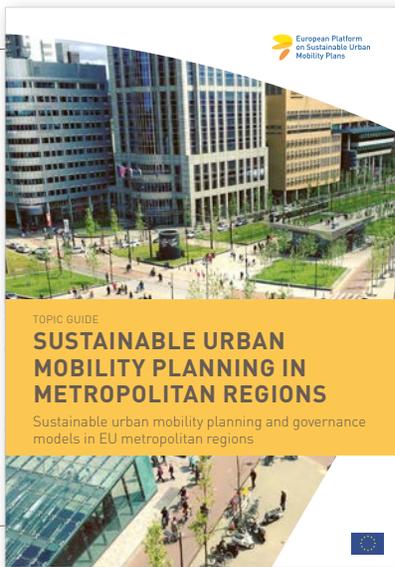
- Der Stadtkern setzt sich aus einer Bevölkerung mit einer Dichte von mindestens 1.500 Einwohner:innen pro km<sup>2</sup> zusammen.
- Eine Gemeinde ist Teil des Stadtkerns, wenn mindestens 50 % ihrer Bevölkerung in diesem Gebiet leben.
- Das „Hinterland“ wird als „Pendlereinzugsgebiet“ des städtischen Arbeitsmarkts, außerhalb des dicht besiedelten Kerns, bezeichnet. Alle Gemeinden, bei denen mindestens 15 % ihrer erwerbstätigen Einwohner:innen in einem bestimmten Stadtkern arbeiten, werden als Teil des städtischen Hinterlands definiert.

Das ultimative Ziel des OECD-EU-Ansatzes für funktionale Stadtgebiete besteht darin, eine harmonisierte Definition von Städten und ihren Einflussgebieten für internationale Vergleiche, sowie für die politische Analyse von Themen der Stadtentwicklung zu schaffen.

Die OECD stellt Profile von funktionalen Stadtgebieten aus jedem EU-Land bereit. Darin sind eine Karte des Landes mit allen funktionalen Stadtgebieten (auch als kostenloses Shapefile erhältlich), eine Liste der funktionalen Stadtgebiete nach Bevölkerungsgröße und der in diesen funktionalen Stadtgebieten lebenden Bevölkerung enthalten. Um auf die Profile zuzugreifen, rufen Sie die Webseite [www.oecd.org](http://www.oecd.org) auf und suchen Sie den Begriff „functional urban area“ (funktionales Stadtgebiet).

Quelle: OECD 2019

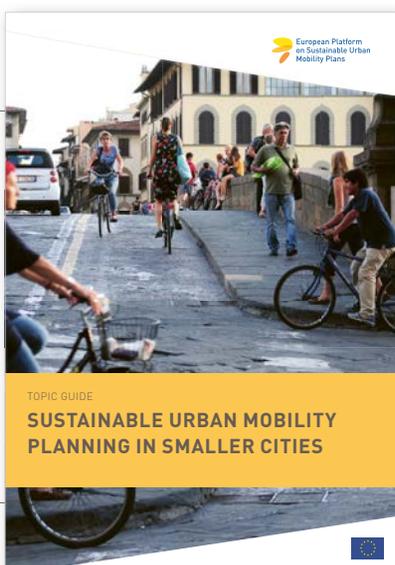
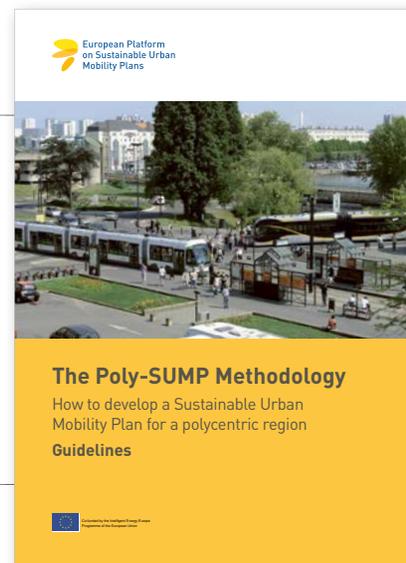




Auf der Grundlage der gemeinsamen OECD-EU-Methodik werden Ballungsgebiete als zusammenhängende, dichte und bebaute funktionale Stadtgebiete mit mindestens 250.000 Einwohner:innen definiert. Sie verfügen in der Regel über hohe wirtschaftliche Attraktivität, große Pendlerströme und komplexe multimodale Verkehrssysteme, sind aber in der Regel auch Verkehrsknotenpunkte von nationaler und europäischer Bedeutung. Ballungsgebiete können aufgrund der vielen betroffenen Stadtverwaltungen und anderen Akteuren eine besondere Herausforderung für eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung darstellen.

Das Themenhandbuch **Sustainable Urban Mobility Planning in Metropolitan Regions** ist ein Leitfaden für SUMP für Ballungsgebiete. Es erläutert die vier Arten von Governance (inoffizielle/weiche Koordination, interkommunale Behörden, Bezirksverwaltungsbehörden, Ballungsgebiete mit Sonderstatus) und veranschaulicht dies anhand von Beispielen und Planungsprinzipien für die verschiedenen institutionellen Strukturen.

Es gibt verschiedene Arten von funktionalen Stadtgebieten mit unterschiedlichen Erfordernissen, was die Aufstellung eines SUMP betrifft. Die Poly-SUMP-Methodik stellt einen Leitfaden für polyzentrische Regionen mit mehreren Gemeinden oder Städten mit großen Interdependenzen bereit. Sie enthält Planungsempfehlungen, wie die regionale Verkehrskooperation in derart komplexen Regionen angestoßen oder ausgebaut werden kann. Auf Basis der Terminologie des **Poly-Sump Handbuches** zeichnen sich polyzentrische Regionen durch eine Kernstadt mit einer relativ geringen Einwohner:innenzahl (weniger als 200.000 in einer größeren Region oder weniger als 100.000 Einwohner:innen in einer kleineren Region) und eine Reihe von intermediären Zentren aus, die kleiner als die Kernstadt sind, aber mehr als 5.000 Einwohner:innen haben.



Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung kann für kleine Städte ebenso effektiv wie für Ballungsgebiete sein, allerdings weisen kleine Städte andere Bedürfnisse als größere auf und verfügen in der Regel nur über sehr begrenzte Kapazitäten für die strategische Planung. Das Themenhandbuch **Sustainable Urban Mobility Planning in Smaller Cities** passt den SUMP-Prozess an die Planungsrealität kleinerer Städte an. Es bietet sowohl für Städte, die einen eigenen SUMP aufstellen, als auch für Städte, die Teil eines regionalen SUMP sind, dessen Aufstellung von einer größeren benachbarten Stadt angestoßen wurde, eine Orientierungshilfe. Neben Planungsinstrumenten und Beteiligungsmethoden, die sich in ihrem Kontext gut bewährt haben, legt das Themenhandbuch den Schwerpunkt auf Maßnahmen, welche für kleinere Städte mit einer hohen MIV-Abhängigkeit und einem schlecht ausgebauten öffentlichen Nahverkehr geeignet sind.



### Status von SUMP-Vorschriften in EU-Mitgliedsstaaten

Weitere Informationen über regionale und nationale Vorschriften zur Aufstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans in den EU-Mitgliedsstaaten finden Sie hier: CIVITAS SUMP-UP und CIVITAS Prosperity: THE STATUS OF SUMPS IN EU MEMBER STATES

[http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_\\_\\_PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf)

### PRAXISBEISPIEL

## Basel, Schweiz: Grenzüberschreitende Planungszusammenarbeit für ein trinationales Ballungsgebiet

Der SUMP des Kantons Basel-Stadt enthält verschiedene grenzüberschreitende Maßnahmen (Schweiz, Frankreich und Deutschland), um den Autopendelverkehr zu reduzieren und die Staus während der Verkehrsspitzenzeiten zu begrenzen. Ein Beispiel ist der „Pendlerfond“; ein Fond, in den die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung im Kanton einfließen. Aus diesem Fond werden Projekte finanziert, welche sich nachweislich positiv auf den Pendlerverkehr von und nach Basel auswirken. Bei den meisten der finanzierten Projekte handelt es sich um Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Parkplätze an wichtigen Bahnhöfen des regionalen Eisenbahnnetzes. Seit der Gründung des Fond im Jahr 2012 wurden insgesamt 394 Fahrrad- und 966 Autoparkplätze an verschiedenen Bahnhöfen mitgefördert.

**Autor:** Martin Dollesche, Kanton Basel-Stadt, Zusammenstellung durch EUROCITIES | **Bild:** EUROCITIES

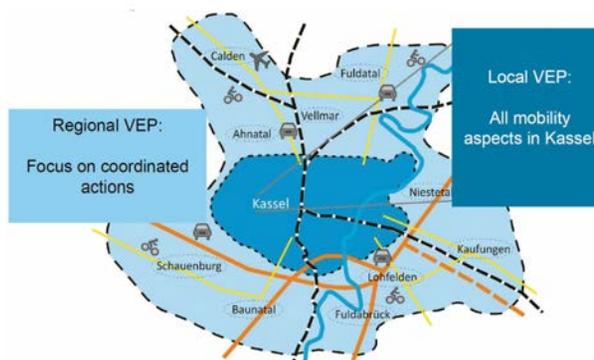


### PRAXISBEISPIEL

## Kassel, Deutschland: Synchronisierte Aufstellung eines kommunalen und regionalen SUMP

Aufgrund der dichten Verflechtung des regionalen Verkehrsnetzes von Kassel und Umgebung wurde der „SUMP Kassel 2030“ durch einen regionalen Mobilitätsentwicklungsplan ergänzt. Während der SUMP den Schwerpunkt auf den innerstädtischen Verkehr und die Verkehrsströme legt, konzentriert sich der regionale Mobilitätsentwicklungsplan auf den regionalen Verkehr und die Erreichbarkeit. Beide Pläne wurden inhaltlich und räumlich synchronisiert und ein regionales Verkehrsmodell als Grundlage für beide Pläne erstellt. Das gemeinsame Leitziel prägt die Aufstellung von Maßnahmen in beiden Plänen und legt die Standards für anschließende Evaluation fest. Beide integrierten Maßnahmenkonzepte enthalten ein koordiniertes Programm zur Maßnahmenumsetzung.

**Autor:** Simone Fedderke, Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität des Landes Hessen, Zusammenstellung durch Rupprecht Consult  
**Bild:** Stadt Kassel



## PRAXISBEISPIEL

## Grand Nancy, Frankreich: Interkommunaler städtischer Plan für Wohnungsbau und Entwicklung im Ballungsgebiet

Grand Nancy arbeitet einen Ballungsgebiet-SUMP aus, der mehrere sektorale Fachpläne in einen integriert. Durch die Ausrichtung von Ressourcen und Kompetenzen auf Ballungsgebietebene zielt dieses spezifische Dokument darauf ab, die öffentliche Politik in den Bereichen Stadtplanung, Wohnungsbau, Mobilität, wirtschaftliche und gewerbliche Entwicklung sowie Umwelt zu harmonisieren, um ein gemeinsames, kohärentes und einheitliches Gebietsprojekt zu schaffen. Den Plan arbeitet ein transdisziplinäres technisches Team aus, das aus Mitarbeiter:innen der Abteilungen für Stadtplanung, Wohnungsbau, Wirtschaftsentwicklung, nachhaltige Entwicklung und Mobilität der Stadtverwaltung von Grand Nancy besteht und von der regionalen Agentur für Entwicklung und Stadtplanung unterstützt wird.

**Autor:** Aurélie Dore-Speisser, Gemeindeverband Grand Nancy,  
Zusammenstellung durch EUROCITIES  
**Bild:** Gemeindeverband Grand Nancy



## AKTIVITÄT 2.2: Mit anderen Planungsprozessen verknüpfen

### Hintergrund

Ein Hauptmangel der urbanen Mobilitäts- und Verkehrsplanung – abgesehen von der Integration der Verkehrsträger – ist heute die mangelnde Abstimmung mit anderen Politikbereichen und Organisationen. Die Behebung dieses Defizits stellt eine große Herausforderung für die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung dar (z. B. Koordination mit der Flächennutzungsplanung, Umweltschutz, sozialen Inklusion, Geschlechtergleichstellung, wirtschaftliche Entwicklung, Verkehrssicherheit, Gesundheit, Bildung, Informationstechnologien, Energie, Wohnungsbaus), ist aber auch eine Hauptquelle für Innovation und Verbesserung.

Die Verknüpfung mit anderen Planungsprozessen und die Koordination von Strategien und Leitzielen stärkt Ihren nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan und die Pläne, die sie mit ihm verknüpfen.

### Ziele

- Sensibilisieren Sie relevante kommunale Abteilungen und Behörden für die Wechselwirkungen zwischen Veränderungen der urbanen Strukturen (Dichte, Funktionen, sozioökonomische Muster, Ökosysteme) und der Mobilität.

- Definieren Sie, wie eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in andere Politikbereiche auf kommunaler und regionaler Ebene integriert werden kann.
- Streben Sie die Harmonisierung des SUMP-Zeitplans mit verschiedenen technischen und politischen Entscheidungsprozessen an (z. B. Gesamtstrategien, Fachpläne, Wahlen).
- Richten Sie die Planung von Mobilität und Verkehr als gemeinschaftlichen Politikbereich ein.

### Aufgaben

- Identifizieren Sie kommunale sektorale Fachpläne für Verkehr und Mobilität (z. B. Strategien für verschiedene Verkehrsträger) sowie kommunale Pläne aus anderen Politikbereichen, die sich auf die urbane Mobilität auswirken können (z. B. Flächennutzungsplanung, Energie, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Inklusion, Gesundheit und Verkehrssicherheit). Identifizieren Sie zudem relevante Pläne von kommunalen Verkehrsbetrieben, Dienstleistern und anderen Gemeinden im Planungsgebiet.

- Bewerten Sie, ob die Ziele der Pläne den Leitzielen des SUMP entsprechen oder widersprechen. Bspw. unterstützt eine Flächennutzungsplanung, welche Brachflächen belässt, die Grundsätze der nachhaltigen urbanen Mobilität. Hingegen steht eine Flächennutzungsplanung, welche Zersiedlung fördert, im Widerspruch zu den SUMP-Grundsätzen. Ein weiterer Konflikt könnte sich bspw. ergeben, wenn ein Plan zur Gesundheitsförderung nur auf körperliche Aktivität im Rahmen von organisiertem Sport, statt auf mehr Zufußgehen und Radfahren bei täglichen Wegen setzt oder eine Bildungspolitik längere Schulwege fördert.
- Identifizieren Sie den Koordinationsbedarf in allen relevanten Politikbereichen. Ein Beispiel ist die Beziehung zwischen Flächennutzungsplanung und Verkehr. Die Auswirkungen des Verkehrs müssen bei der Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden, um den Einsatz von nachhaltigen Verkehrsmitteln für neue Entwicklungen zu maximieren.
- Stellen Sie Kontakt zu etablierten Regionalgesellschaften her (z. B. einer Organisation im Ballungsgebiet). Hierzu zählen auch Fernverkehrskorridore (z. B. transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V), nationales Bahnnetz).
- Berücksichtigen Sie die spezifischen Anforderungen der strategischen Umweltprüfung (SUP).
- Entwickeln Sie gemeinsame Maßnahmen in Zusammenarbeit mit Handlungsträger:innen aus relevanten Politikbereichen. Streben Sie eine Modifikation von sektorspezifischen Politiken und Verfahren und/oder schaffen Sie neue abteilungsübergreifende Aktivitätsfelder.
- Sorgen Sie für regelmäßige Kommunikation und einen regelmäßigen Austausch zwischen den zuständigen Planungsträger:innen (innerhalb der Behörden, z. B. durch regelmäßige Besprechungen zwischen Verkehrs- und Flächennutzungsplaner:innen). Sie können Flächennutzungsplaner:innen in Ihr SUMP-Kernteam oder Ihren Lenkungskreis aufnehmen und ihnen eine klar definierte Rolle im Planungsprozess zuweisen, um Eigenverantwortung zu schaffen.

Ein Beispiel für die Verknüpfung verschiedener Planungsprozesse ist die Harmonisierung der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung mit Sustainable Energy and Climate Action Plans (SE-CAP). Damit wird die Notwendigkeit aufgegriffen, die strategische Planung von nachhaltiger Mobilität, Klimaanpassung und Energie zusammenzuführen. Dies führt zu zwei harmonisierten Plänen mit gut angepassten Umsetzungs- und Monitoringphasen. Einen ausführlichen Leitfaden finden Sie in den Leitlinien **Harmonisation of Energy and Sustainable Urban Mobility Planning**.

- Versuchen Sie, die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in den Entwicklungs- und Umsetzungsplan anderer bestehender Politikbereiche und Strategien vollständig einzubetten.

### Ergänzende Aufgaben

- Streben Sie die Integration in umfassendere langfristige Strategien an. Einige Städte und Regionen verfügen über eine langfristige kommunale Entwicklungsstrategie oder Entwicklungsvision mit einer Perspektive von 20 bis 30 Jahren. Wenn eine solche Strategie vorhanden ist, kann sie dem SUMP Orientierung hinsichtlich der Festlegung übergreifender Ziele vermitteln.

### Zeitplan und Koordination

- Richten Sie die Aktivität von Anfang an als kontinuierlich ein. Die erste Bewertung des Koordinationsbedarfs und Koordinationspotenzials muss abgeschlossen sein, bevor der Zeitrahmen festgelegt wird (siehe Aktivität 2.3, S. 62).

### Checkliste

- ✓ Relevante politische Verknüpfungen bestimmt (Synergien und Konflikte).
- ✓ Ausgangssituationen für die politische Integration analysiert.
- ✓ Dialog mit besorgten Handlungsträger:innen über Integrationsmöglichkeiten eingeführt.
- ✓ Erste Priorisierung von Integrationsoptionen beschlossen.



## Strategische Umweltprüfung (SUP) und nachhaltige urbane Mobilitätsplanung

Bei einigen Maßnahmen ist es zwingend erforderlich, eine strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen. Da SUP und SUMP gemeinsame Elemente aufweisen, empfiehlt sich eine Verknüpfung der beiden Prozesse. Wenn Sie eine SUP auf SUMP-Ebene durchführen, schaffen Sie einen konsistenten und ganzheitlichen Rahmen für die Strategieentwicklung. Mit der Einbeziehung relevanter Umweltinformationen und Umweltüberlegungen in die Planungsphase, können nachhaltigere und wirksamere Lösungen generiert werden. Die SUP sollte nicht als separate Übung, sondern als integraler Bestandteil der Entwicklung des SUMP behandelt und in getrennten Schritten durchgeführt werden, die in den Plan einfließen und aus ihm hervorgehen:

- Zusammenstellung von grundlegenden Umweltinformationen
- Scoping und SUP-Zielsetzungen
- Analyse
- Vorhersage und Evaluation von Auswirkungen
- Vorschlag von Schutz- und Monitoringmaßnahmen

Alle oben genannten Schritte müssen eng mit den verschiedenen Schritten des SUMP verknüpft werden. Grundpfeiler für effektive Strategien der SUP für SUMP sind klar definierte Verantwortlichkeiten zwischen den Behörden, effektive Informationsbereitstellung und Konsultation der Bürger:innen sowie Berücksichtigung der geäußerten Meinungen, bevor der Plan verabschiedet wird.

Autor: EIB/JASPERS

Abbildung 16: Entsprechende Prozesse bei SUMP und SUP (EIB/JASPERS)

| SUMP   |                                    | Strategische Umweltprüfung   |
|--|------------------------------------|--|
| Aktivität 3.1 (S. 68): Informationsquellen identifizieren und mit Dateneignern zusammenarbeiten<br><br>Aktivität 3.2 (S. 75): Probleme und Chancen analysieren (alle Verkehrsträger) |                                    | Methodik<br><br>Ermittlung anderer relevanter Pläne, Programme, Zielsetzungen für den Umweltschutz<br><br>Datenerfassung<br><br>Analyse/Ermittlung von Umweltproblemen |
| Aktivität 5.2 (S. 93): Leitziele vereinbaren, die auf Kernprobleme sowie alle Verkehrsträger eingehen  | Querverweis/<br>harmonisieren      | SUP-Zielsetzungen  |
| Schritt 7 (S. 106): Maßnahmenpakete mit Interessenträger:innen auswählen (einschließlich Analyse, Auswahl und Ausrichtung von Maßnahmen)   | Koordinieren                       | Analyse von Maßnahmen/Maßnahmenpakete (Alternativen) im Vergleich zu SUP-Zielsetzungen<br><br>Öffentliche Konsultation (dringend empfohlen)                            |
| Aktivität 9.2 (S. 143): Dokument „Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“ fertigstellen und dessen Qualität sichern   |                                    | Vorhersage und Evaluation von Maßnahmen<br><br>Schutzmaßnahmen<br><br>Monitoringmaßnahmen  |
| Einbeziehung der Bürger:innen (z. B. Aktivität 4.2, S. 85; 5.1, S. 88; 8.4, S. 137; 11.2, S. 157)  | Möglicherweise zusammen entwickeln | Umweltbericht (SUP)<br><br>Öffentliche Konsultation zum Thema SUP  |

### Verknüpfung von SUMP mit Maßnahmen zur sozialen Inklusion

In mehreren belgischen Städten wird die Aufstellung eines SUMP durch Maßnahmen ergänzt, welche die soziale Inklusion im Mobilitätsbereich fördern. Was den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr betrifft, haben mehr als 140 flämische Gemeinden und Städte eine Vereinbarung über die Bezahlung von Busfahrten durch Dritte mit öffentlichen Nahverkehrsunternehmen geschlossen. Das bedeutet, dass ihre Bürger:innen den öffentlichen Nahverkehr zu einem ermäßigten Tarif nutzen können, oft mit zusätzlichen Ermäßigungen für Kinder, Studierende und/oder hochbetagte Menschen. Darüber hinaus gibt es für Menschen, die kein Auto fahren können und ein geringes Einkommen haben, in sechzehn Gemeinden und Städten eine Sozialabgabe für Taxifahrten. Viele weitere Gemeinden haben ein System für den Abrufverkehr mit Freiwilligen eingerichtet. Darüber hinaus bieten Städte und Gemeinden zunehmend Schulungen für mobilitätseingeschränkte Gruppen an: Die Städte Antwerpen und Löwen haben eine eigene Fahrradschule für Erwachsene, während die Stadt Ostende Menschen beim Führerscheinwerb unterstützt.

Autor: Els Vandenbroeck und Evelien Bossuyt, Mobil 21



Bild © Roman Babakin auf istock.com

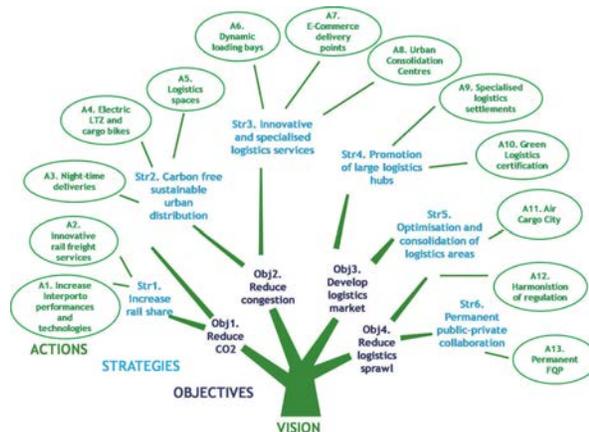
### PRAXISBEISPIEL

## Bologna, Italien: Ballungsgebiet-SUMP, der Territorial-, Mobilitäts- und Logistikplanung verknüpft

Die Stadt Bologna hat bei der Aufstellung des Mobilitätsplans einen innovativen Ansatz verfolgt, der sowohl auf territorialer als auch auf thematischer Ebene integriert: Ihr SUMP wurde für das gesamte Ballungsgebiet aufgestellt und eng mit den sektorbezogenen Plänen für Stadtlogistik und Radverkehr abgestimmt. Um den Planungsprozess gemeinsam durchführen zu können, plante das Team der Mobilitätsplanungsstelle von Anfang an, verschiedene Akteure zusammenzubringen. Das wichtigste Ergebnis im Fall von Bologna ist, dass die Beteiligung der Interessenträger:innen eine ausschlaggebende Rolle für Entscheidungsprozesse in einem Ballungsgebiet spielt. Die Hauptherausforderung für die politischen Entscheidungsträger:innen bestand darin, praktikable und effektive Steuerungsmöglichkeiten der urbanen Logistik zu identifizieren. Die urbane Logistik stellt einen Bereich dar, welcher von Privatunternehmen mit wenig Erfahrung in der Stadtplanung dominiert wird.

Autor: Catia Chiusaroli, Metropolitanstadt Bologna, Zusammenstellung durch Polis

Bild: Metropolitanstadt Bologna



## PRAXISBEISPIEL

**Monzón, Spanien:** Harmonisierte Aufstellung von SUMP und SECAP

Auf der Grundlage des SUMP-SECAP-Harmonisierungsleitfadens stellte Monzón seinen SUMP und Aktionsplan für nachhaltige Energie und Klimaschutz (SECAP) auf integrierte Weise auf. Zu den Hauptprozessen gehörten (1) die Aufstellung eines Harmonisierungsteams, das für die Aufstellung beider Pläne und die Ausschöpfung von Synergien zuständig ist, (2) die gemeinsame Nutzung des Verkehrsemissionsverzeichnisses durch beide Pläne, (3) die Verwendung desselben Bezugsjahres für das Emissionsverzeichnis, (4) die Durchführung einer Studie zur Maßnahmenidentifikation für beide Pläne, (5) die Priorisierung von SUMP-Maßnahmen nach Kriterien, die sich auf Auswirkungen auf SECAP beziehen und (6) die Beteiligung aller Abteilungen, die von der Umsetzung des SUMP und des SECAP betroffen sind, in gemeinsamen Sitzungen.

**Autor:** Andrea Conserva, Circe-Stiftung, Zusammenstellung durch EUROCITIES

**Bild:** Leitlinien „Harmonisation of Energy and Sustainable Urban Mobility Planning, 2018



## PRAXISBEISPIEL

**Lahti, Finnland:** Integration der Flächennutzungs- und Mobilitätsplanung

Lahti hat einen integrierten strategischen Prozess, „Lahti Direction“, für die kombinierte Planung von Flächennutzung und Mobilität entwickelt. Das Ziel des neuen Ansatzes, der erstmals 2019 umgesetzt wurde, besteht darin, gemeinsam mit Bürger:innen, Interessen- und Entscheidungsträger:innen eine nachhaltige Stadt zu entwickeln. Es handelt sich um einen fortlaufenden und zyklischen Prozess, dessen Strategie alle vier Jahre oder in jeder Ratsperiode, aktualisiert wird. Dieser umfasst den Stadtplan, SUMP, das Umweltprogramm und Dienstleistungsnetzprogramm. Es hat sich bis jetzt gezeigt, dass dieser integrierte Ansatz ausgezeichnet funktioniert. Er steigert die Zusammenarbeit zwischen den Flächennutzungs- und Mobilitätsplaner:innen und verbessert die Beteiligung der Bürger:innen am Mobilitätsplanungsprozess.

**Autor:** Anna Huttunen, Stadt Lahti, Zusammenstellung durch UBC

**Bild:** Lassi Häkkinen, Stadt Lahti



## AKTIVITÄT 2.3: Zeitrahmen und Arbeitsplan vereinbaren

### Hintergrund

Ein Zeitrahmen und ein definierter Arbeitsplan – die Schlüssel zum Erfolg. Die Schritte zum Aufstellen eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans hängen teilweise voneinander ab. Interdependenzen müssen sorgfältig in eine logische Abfolge gebracht werden, die mit den kommunalen Gegebenheiten im Einklang stehen. Bei der Festlegung des Zeitrahmens ist es von entscheidender Bedeutung, laufende politische und planerische Prozesse zu berücksichtigen, welche den SUMP beeinflussen können, bspw. Wahlen, Gesetzgebungsprozesse und andere Planungsprozesse.

Die Aufstellung und Umsetzung eines SUMP ist auch institutionell ein komplexer Prozess. Er erfordert in der Regel eine Überarbeitung der Planungspraktiken und sektorenübergreifendes Arbeiten. Dieses Management erfordert hinsichtlich einer allgemeinen Akzeptanz ein politisches Mandat. Ein Arbeitsplan, der alle Meilensteine enthält und klar definiert, welche beteiligten Handlungsträger:innen was und wann durchführen, sollte genehmigt werden.

### Ziele

- Entwickeln Sie einen maßgeschneiderten Planungsprozess, der in den kommunalen Kontext passt und die Prozesse gut koordiniert.
- Streben Sie die Harmonisierung des Zeitplans mit verschiedenen planerischen und politischen Entscheidungsprozessen an (z. B. Gesamtstrategien, sektorale Fachpläne, Wahlen). Ermitteln Sie die Zeitfenster für die Koordination.
- Klären und formalisieren Sie die Rollen aller Handlungsträger:innen und ihre Ressourcenbeiträge.
- Sorgen Sie dafür, dass der Planungsprozess zuverlässig und transparent ist.
- Ermöglichen Sie einen effizienten Planungsprozess, der zeitliche Interdependenzen zwischen den Prozessen berücksichtigt, die Risiken in Zusammenhang mit der Zeitplanung minimiert und die Ressourcen optimal nutzt.

### Aufgaben

#### Zeitrahmen:

- Nehmen Sie sich genügend Zeit, um den Planungsprozess gut vorzubereiten. Die benötigte Zeit, um die Aufstellung eines SUMP zu entscheiden, Arbeitsstrukturen einzurichten und einen Planungsrahmen festzulegen, ist von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich. Sie

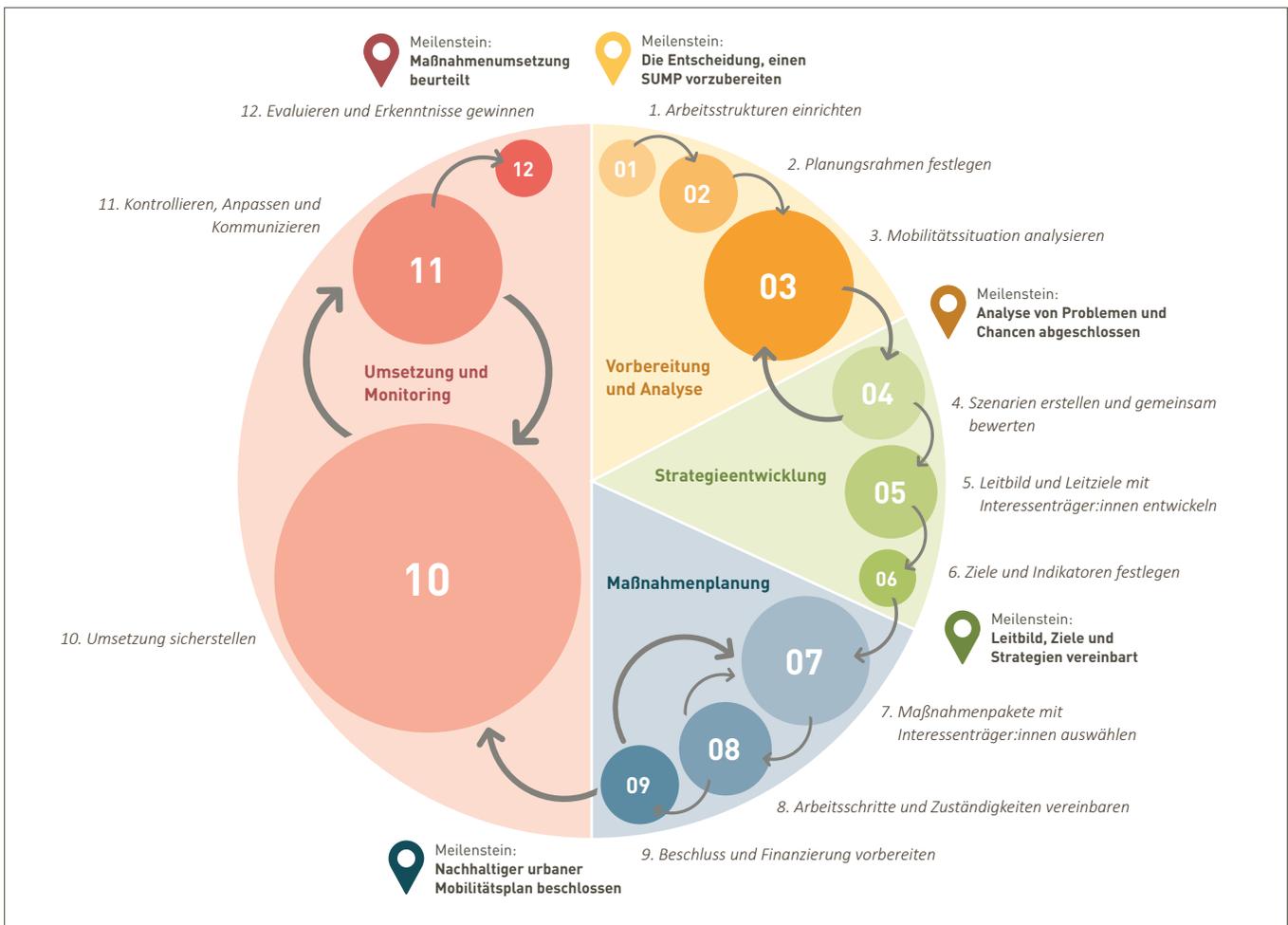
hängt in hohem Maße von den Praxiserfahrungen einer Stadt hinsichtlich strategischer Planungsprozesse, institutionellen Strukturen, dem politischen Kontext sowie der politischen „Planungskultur“ ab.

- Definieren Sie einen Zeitrahmen für die Aufstellung des SUMP einschließlich der Phasen, die für Analyse, Strategieentwicklung und Maßnahmenplanung erforderlich sind. Insgesamt benötigen die Städte in der Regel mindestens ein Jahr vom offiziellen Start des Planungsprozesses bis zur Verabschiedung, üblicherweise aber länger.
  - Die Analyse dauert normalerweise etwa zwei bis sechs Monate, kann aber auch mehr Zeit in Anspruch nehmen, sofern viele zusätzliche Daten erfasst werden müssen.
  - Die Strategieentwicklung (einschließlich Leitbild, Ziele und Strategien) dauert in der Regel etwa zwei bis fünf Monate.
  - Die Planung von Maßnahmen nimmt üblicherweise etwa drei bis acht Monate in Anspruch. Diese Planung beinhaltet Maßnahmen, welche von anfänglichen potenziellen Maßnahmen bis zu Maßnahmenpaketen mit definierter Finanzierung und definierten Verantwortlichkeiten reichen und in einem endgültigen SUMP-Dokument enthalten sein sollen. Dieser Wert hängt jedoch stark vom Detaillierungsgrad ab, mit dem die Maßnahmen im SUMP-Prozess vorbereitet werden.
  - Normalerweise ist etwas mehr Zeit für die Verabschiedung des SUMP nach dessen Aufstellung erforderlich. Je nach politischen Umständen variiert dieser Zeitaufwand und reicht von wenigen Wochen bis zu einem halben Jahr oder mehr. Eine gute Integration der Entscheidungsträger:innen in den Planungsprozess trägt dazu bei, das Risiko von Verzögerungen bei der Verabschiedung zu verringern.
- Berücksichtigen Sie potenziell schwierige Zeiten (z. B. Wahlen oder Haushaltsplanungsperioden). In den Monaten vor einer Wahl kann es schwierig sein, schnell voranzukommen. Hierdurch kann der zeitliche Ablauf des Planungsprozesses verzögert werden.

- Kalkulieren Sie einige „ruhige“ Arbeitszeiträume ein, um die allgemeine Planung flexibler zu gestalten und Verzögerungen zu vermeiden. Kalkulieren Sie außerdem Zeit für die Kommunikation und die Beteiligung von Interessenträger:innen und Bürger:innen ein.
- Veröffentlichen Sie einen vorläufigen Zeitrahmen, damit die beteiligten Handlungsträger:innen ihre Beiträge rechtzeitig einplanen können.
- Bleiben Sie dabei, Maßnahmen mit hoher Sichtbarkeit umzusetzen, während Sie den Plan vorbereiten und den SUMP aufstellen. Auf diese Weise können Sie den Eindruck von Untätigkeit vermeiden, was hinsichtlich der Entscheidungsträger:innen besonders wichtig ist.
- Wählen Sie einen vorläufigen Zeitrahmen für die Maßnahmenumsetzung aus, der noch bei der konkreten Maßnahmenplanung präzisiert wird.
- Konzentrieren Sie sich bei der Detailplanung auf die nächsten zwei bis drei Jahre und veröffentlichen Sie darüber hinaus auch eine Grobplanung für die nächsten 10 Jahre. Berücksichtigen Sie auch langfristige Maßnahmen, die während des 10-Jahres-Zeitraums beginnen und danach weitergeführt werden (z.B. Großprojekte wie der Bau einer Straßenbahnlinie).
- Einige Städte ziehen es vor, ihren Zeitrahmen durch wichtige Meilensteine zu definieren und verwenden keine genauen Zeitspannen. Ein Beispiel wären die Eröffnung einer neuen Bus-Rapid-Transit-Linie und Maßnahmen, die vor und nach der Eröffnung durchgeführt werden. Dies kann dazu beitragen, dass der Zeitrahmen realistisch bleibt und für die Stadt und die Öffentlichkeit leichter zu verfolgen ist.
- Bauen Sie Zeit für das Monitoring und die Aktualisierung der Maßnahmen nach der SUMP-Verabschiedung ein (siehe Aktivität 11.1, S. 154).

**Abbildung 17:** Relativer Zeitbedarf der SUMP-Schritte

Die Visualisierung der 12 Schritte stellt den relativen Zeitaufwand dar, welcher erforderlich ist, um den jeweiligen Schritt relativ zu allen anderen Schritten in einem typischen SUMP-Prozess durchzuführen. Bspw. erfordert das Management des Umsetzungsprozesses in der Regel die meiste Zeit in der Umsetzungs- und Monitoringphase und ist mit dem Monitoringschritt verknüpft. Die Pfeile stellen typische Rückkopplungen dar. Wenn sich bspw. in Schritt 8 (S. 126) zeigt, dass bestimmte Maßnahmen zu viel Kapazität benötigen, müssen die ausgewählten Maßnahmenpakete in Schritt 7 (S. 106) möglicherweise nachjustiert werden. (Diese Abbildung stützt sich nicht auf genaue Messungen und stellt nur eine Orientierungshilfe für Planer:innen dar).



Die Häufigkeit der Evaluation und Bewertungen und Aktualisierungen hängt von Ihrer individuellen Situation ab. Berücksichtigen Sie auch die gesetzlichen Anforderungen und die Wahlzyklen. Sie sollten jedoch mindestens alle zwei Jahre eine Evaluation und Aktualisierung durchführen.

- Der gesamte SUMP sollte alle fünf bis zehn Jahre evaluiert und aktualisiert werden. Nach 10 Jahren ist das Dokument in der Regel veraltet, während die Maßnahmen viel häufiger aktualisiert werden sollten.

#### Arbeitsplan

- Stärken Sie das politische Mandat für die Aufstellung eines SUMP. Vergewissern Sie sich, dass sich die Entscheidungsträger:innen bei der Entscheidung zur Fortsetzung des Planungsprozesses weitgehend einig sind, dass die Nachhaltigkeitsprinzipien den Kern des SUMP bilden. Dies bedeutet, dass der Schwerpunkt auf ökologische und soziale Aspekte der Mobilität gelegt werden sollte, nicht nur auf einen besseren Verkehrsfluss.
- Entwerfen Sie einen Gesamtarbeitsplan für den SUMP-Prozess, der alle notwendigen Meilensteine aufzeigt. Behalten Sie eine gewisse Flexibilität bei, um den Arbeitsplan im Laufe des Prozesses anzupassen.

- Entwickeln Sie Ansätze, um Barrieren zu bewältigen und treibende Kräfte für die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung vollständig auszuschöpfen (mit den Ergebnissen der Selbsteinschätzung aus Aktivität 1.1, S. 35).
- Vereinbaren Sie einen Zeitplan mit Interessenträger:innen, die für Planungsaufgaben zuständig sind (auch innerhalb Ihrer eigenen Organisation).
- Werten Sie Risiken aus und planen Sie relevante Eventualitäten ein.
- Kontrollieren Sie den Fortschritt, setzen Sie die Umsetzung des Arbeitsplans durch und nehmen Sie Anpassungen aufgrund von Veränderungen vor.

#### Ergänzende Aufgaben

- Sie können Ihren Planungsprozess durch eine Marke (z. B. Name, Logo) kennzeichnen, um eine professionelle und wiedererkennbare Sichtbarkeit in der gesamten öffentlichen Kommunikation und bei allen Veranstaltungen während des gesamten Prozesses zu erzielen.



#### Details zu den Aufgaben

Der Aufstellungsprozess eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans ist in der Regel als kommunales Projekt eingerichtet, das auch einen spezifischen Titel erhält. Es ist sinnvoll, die englische Terminologie zu verwenden. Dies kann jedoch bei Interessenträger:innen und Bürger:innen in nicht englischsprachigen Ländern Widerstände hervorrufen. Um dies zu vermeiden, ist es ratsam, einen (kommunalen) spezifischen Begriff zu wählen, der von den Interessenträger:innen bestätigt oder gemeinsam definiert wird. Die Verwendung eines geeigneten Begriffs ist auch wichtig, um Akzeptanz für die Beteiligung und den Prozess zu schaffen. Es ist auch möglich, den Prozess direkt nach dem Endprodukt zu benennen, wenn bereits ein bestimmter Titel gewählt wurde (siehe Aktivität 9.1 „Ihren Plan zur Marke machen“, S. 140).

#### Zeitplan und Koordination

- Zeitrahmen wird festgelegt, nachdem die Arbeitsstrukturen eingerichtet und die Planungsanforderungen analysiert wurden, aber bevor die Mobilitätsanalyse gestartet wird.
- Kontinuierliche Feinabstimmung des Zeitplans bei bestimmten Prozesse (z. B. Pressemitteilungen, Sitzungskalender).
- Verabschiedung des Arbeitsplans als Meilenstein vor Beginn der offiziellen Aufstellung des SUMP.

#### Checkliste

- ✓ Realistischer Zeitrahmen für den SUMP-Prozess erstellt.
- ✓ Politisches Mandat für die Aufstellung Ihres SUMP erhalten.
- ✓ Strategie für Risiko- und Qualitätsmanagement ausgearbeitet.
- ✓ Zeitrahmen und Arbeitsplan aufgestellt und politisch genehmigt.

## AKTIVITÄT 2.4: Einholung externer Unterstützung erwägen

### Hintergrund

Bei den meisten Behörden übersteigen die spezifische Kompetenzen, die zur Aufstellung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans erforderlich sind, die Kapazität ihrer Mitarbeiter:innen. Das Ziel besteht darin, den unmittelbaren Kompetenzbedarf zu decken, indem gegebenenfalls externe Expert:innen hinzugezogen werden, aber auch darin, die Fachkenntnisse im Bereich der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung innerhalb der eigenen Organisation zu stärken und weiterzuentwickeln.

### Ziele

- Erfüllen Sie kurzfristigen Weiterbildungsbedarf und bauen Sie die Kompetenzen in Ihrer eigenen Organisation und in der größeren fachspezifischen Community aus.
- Ermöglichen Sie einen effizienten Planungsprozess, der die Ressourcen optimal nutzt.
- Generieren Sie Wertschöpfung für den SUMP, indem Sie mit Expert:innen zusammenarbeiten, die bei Schlüsselfragen neue Ansätze oder frische Perspektiven beitragen.

### Aufgaben

- Entscheiden Sie auf der Grundlage Ihrer Strategie zum Ausgleichen von Kompetenzlücken (siehe Aktivität 1.1, S. 35), für welche Aufgaben externe Unterstützung benötigt wird, wenn sie nicht effizient durch internen Kapazitätsaufbau (oder die Einstellung neuer Mitarbeiter:innen) abgedeckt werden können.
- Sie können externe Unterstützung für Aufgaben einholen, die angesichts fehlender Kompetenzen in Ihrer Organisation nur mit verminderter Qualität durchgeführt werden könnten oder deren Durchführung beträchtlich länger dauern würde, wenn sie intern erledigt würden.
- Entscheiden Sie, ob Aufgaben gebündelt ausgeschrieben werden können oder getrennt ausgeschrieben werden müssen. In der Regel handelt es sich bei gebündelten Ausschreibungen um Aufgaben, die eng miteinander verknüpft sind, z.B. die Beteiligung von Bürger:innen und die Kommunikation mit Bürger:innen. Jene Aufgaben, die getrennt ausgeschrieben werden müssen, da diese sehr spezifische Kompetenzen erfordern, sind bspw. die

Datenerfassung oder- noch spezifischer- eine Haushaltsbefragung oder eine Qualitätsanalyse der Radverkehrsinfrastruktur.

- Schreiben Sie externe Dienstleistungen für die ausgewählten Aufgaben aus und schließen Sie einen entsprechenden Vertrag ab. Erstellen Sie eine klar definierte Leistungsbeschreibung, welche die Aufgaben so genau wie möglich beschreibt und geben Sie eine zeitliche Abfolge und konkrete Ergebnisse für jede Aufgabe vor. Verwenden Sie geeignete Kriterien für die Auswahl von Angeboten, die in der Leistungsbeschreibung aufgelistet sind. Neben dem Preis sollten Sie auch inhaltlichen Kriterien (z. B. Qualität des beschriebenen Konzepts und der Methoden sowie Fachkenntnisse des angebotenen Personals) angemessenes Gewicht beimessen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass sich Qualität auszahlt und unrealistisch preisgünstige Angebote oft zu qualitativ schlechten Ergebnissen oder Folgekosten für die Städte führen.
- Falls Sie den Projektmanagementprozess an eine:n Berater:in delegieren, belassen Sie die Gesamtkoordination in Ihrer Planungsbehörde. Planen Sie für alle delegierten Aufgaben immer ausreichend Zeit und Ressourcen ein, so dass Ihre Organisation das Qualitätsmanagement durchführen kann. Wann immer es möglich ist, integrieren Sie Weiterbildungsprozesse in die Leistungsbeschreibung, damit sich Ihre internen Mitarbeiter:innen die entsprechenden Kompetenzen für den nächsten Planungsprozess aneignen können.

### Zeitplan und Koordination

- Berücksichtigen Sie den Zeitplan der geplanten Ausschreibungen, wenn Sie den Zeitrahmen und den Arbeitsplan erstellen.
- Führen Sie Ausschreibungen und Auftragsvergabe erst durch, nachdem Sie das politische Mandat und die politische Genehmigung für den Arbeitsplan erhalten haben.

### Checkliste

- ✓ Entscheidung getroffen, für welche Aufgaben gegebenenfalls externe Unterstützung eingeholt wird.
- ✓ Dienstleistungen ausgeschrieben und einen geeigneten Auftragnehmer ausgewählt, der den SUMP-Ansatz versteht.



Beispiele für Aufgaben, für die externe Unterstützung eingeholt werden kann

| Aufgaben   | Details  |
|--|--|
| Vorbereitung, Organisation und Moderation von Veranstaltungen sowie Dokumentation und Analyse von Diskussionsergebnissen in Zusammenhang mit der Beteiligung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen | <p>Der administrative Aufwand, der für die Durchführung wirksamer Beteiligungsprozesse erforderlich ist, sollte nicht unterschätzt werden.</p> <p>Kommentare werden in der Regel manuell überprüft, was einen erheblichen Zeitaufwand erfordert. Insbesondere bei der Online-Beteiligung müssen Planungsbehörden ein enormes Volumen an Antworten verfassen (mehr als 1000 Kommentare sind keine ungewöhnliche Zahl).</p> <p>Die Beauftragung einer neutralen Moderation kann dazu beitragen, (alte) Konflikte zu vermeiden und einer Gruppe helfen, in konstruktiver Atmosphäre zusammenzuarbeiten.</p> |
| Öffentlichkeitsarbeit  | Kommunikationsprozess, bspw. attraktive Nachrichten für Print- und Online-Medien verfassen, öffentliche Berichte verfassen (z. B. Mobilitätsstrategie und SUMP), Social-Media-Kanäle moderieren (bei denen eine hohe Anzahl von Kommentaren eingehen kann) und professionelle Fotos bei Veranstaltungen aufnehmen.   |
| Analyse der Mobilitätssituation einschließlich Datenerfassung  | Hierbei kann es sich entweder um die gesamte Analyse oder spezifische technische Teilaufgaben oder Aufgaben handeln, die leicht zu trennen sind (z. B. Qualität der Radverkehrsinfrastruktur analysieren, Verkehrszählungen erfassen, Fußgänger:innenfreundlichkeit analysieren, Haushaltsbefragungen durchführen, Verkehrsmodell einrichten).   |
| Schulung zum spezifischen Prozess  | Eine Schulung könnte kommunalen Behörden helfen, größere Teile des SUMP-Prozesses intern durchzuführen. Dies könnte bspw. auf die Modellierung zutreffen. Wenn ein Verkehrsmodell angewendet wird, wäre es auch wichtig, dass die Stadt über das Fachwissen hinsichtlich des Modelleinsatzes verfügt, selbst wenn ein:e Berater:in das Modell betreibt.  |
| Rechtsberatung   | In Ländern, in denen ein verbindlicher rechtlicher Rahmen besteht, sollte das Risiko gemindert werden, dass ein SUMP vor Gericht angefochten wird.   |



Bild © Budapesti Közlekedésközvetítő Részvénytársaság

## PRAXISBEISPIEL

## Cluj-Napoca, Rumänien: Aufstellung von SUMPs – von externen Berater:innen vorangetrieben

Der urbane Mobilitätsplan von Cluj-Napoca wurde von einem externen Beratungsunternehmen unter der Koordination und Anleitung von Jaspers und der EBRD aufgestellt. Berater:innen leiteten die Organisation und Umsetzung des gesamten Prozesses einschließlich der Datenerfassung, der Bestandsanalyse und der Aufstellung des SUMP-Aktionsplans. Interne Mitarbeiter:innen waren ebenfalls eng in alle Schritte einbezogen, trugen wertvolles Wissen über den kommunalen Kontext bei und unterstützten auf diese Weise die Berater:innen dabei, maßgeschneiderte Lösungen und einen soliden SUMP aufzustellen. Insgesamt flossen durch die Beauftragung externer Berater:innen detailliertes Fachwissen und frische Denkansätze ein. Dies trug dazu bei, die Effizienz des Planungsprozesses zu verbessern.

**Autor:** Stadt Cluj-Napoca, Zusammenstellung durch ICLEI

**Bild:** Stadt Cluj-Napoca



## PRAXISBEISPIEL

## Thessaloniki, Griechenland: Fachliche Unterstützung für die Einrichtung einer Monitoringstelle

Die kommunalen Behörden von Thessaloniki haben ein breites Spektrum von Mobilitätsdaten analysiert, um den SUMP aufzustellen und die Maßnahmen zu evaluieren. Die Stadtverwaltung hat ein Kooperationsabkommen (2016 – laufend) mit einem Forschungsinstitut unterzeichnet und profitiert von dessen wissenschaftlichen Kompetenzen in den Bereichen nachhaltige Mobilitätsplanung sowie IVS, Big-Data-Management und Verkehrsmodellierung. Die Zusammenarbeit war hinsichtlich einer technischen sowie wissenschaftlichen Umsetzung wichtig. Dies trug dazu bei, die Effizienz des Planungsprozesses zu verbessern.

**Autor:** Maria Zourna, Stadtverwaltung Thessaloniki, sowie Georgia Aifantopoulou und Maria Morfoulaki, CERTH/Griechisches Verkehrsinstitut, Zusammenstellung durch Polis

**Bild:** Logo des SUMP von Thessaloniki





Den letzten Schritt einer guten Vorbereitung des SUMP bildet die Analyse der Mobilitätssituation in Ihrer Stadt. Dies ist ein wichtiger Meilenstein, der die Grundlage für eine rationale und transparente Strategieentwicklung bildet. Bevor Probleme und Chancen im Bereich der urbanen Mobilität analysiert und Bürger:innen in diese Analyse einbezogen werden, müssen Informations- und Datenquellen bestimmt und die Zusammenarbeit mit den Dateneignern aufgebaut werden. Anvisiert werden eine zielgerichtete und fokussierte Erfassung und Analyse von Daten, die sämtliche Verkehrsträger und wichtigen mobilitätsbezogenen Ziele und Trends für das gesamte funktionale Stadtgebiet berücksichtigen.

## AKTIVITÄT 3.1: Informationsquellen identifizieren und mit Dateneignern zusammenarbeiten

### Hintergrund

Bevor Sie eine Entscheidung über zukünftige Strategien treffen, müssen Sie wissen, welchen Problemen Sie derzeit gegenüberstehen. Bei der urbanen Mobilitäts- und Verkehrsplanung sind diese Kenntnisse oft sehr bruchstückhaft und unvollständig. Daten und Informationen müssen wie Teile eines Puzzles zusammengefügt werden, um die aktuelle Situation zu beschreiben. Um eine aussagekräftige Analyse durchführen zu können, müssen Sie zunächst feststellen, welche Daten erforderlich sind (um alle SUMP-Aspekte und insbesondere die politischen Prioritäten Ihres Prozesses zu analysieren), welche Informationen verfügbar sind und welche noch fehlen. Städte, die sich erstmals mit diesem Thema auseinandersetzen und keine oder nur wenige Daten zur Verfügung haben, sollten sich nicht entmutigen lassen und es als Chance ansehen, die Datenerfassung als Teil des SUMP-Prozesses zu verbessern. Eine Herausforderung besteht für die meisten Städte darin, dass ihre Daten weder zeitlich noch räumlich harmonisiert

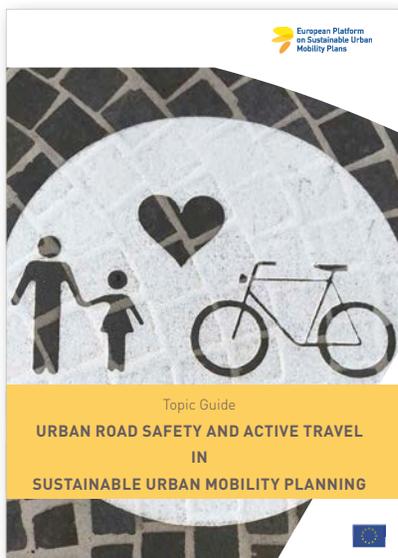
sind und diese oft auf verschiedene Eigner, Inhaber oder Speichersysteme verteilt sind. Infolgedessen kann der Datenzugang ein Problem darstellen, da es an Informationen über vorhandene Datenbanken mangelt und Widerwille besteht, Informationen weiterzugeben, insbesondere bei kommerziellen Betreibern, die möglicherweise hohe Summen für ihre Daten verlangen oder sich auf Geschäftsgeheimnisse berufen. Ein gründliches Datenaudit, ausgezeichnete Kommunikation mit Dateneignern und gegenseitiger Datenaustausch können helfen, diese Hürden zu überwinden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die frühzeitige Einbeziehung interner und externer Dateneigner und klare Vereinbarungen eine höhere Kooperationsbereitschaft fördern können.

## Ziele

- Ermitteln Sie den Datenbedarf mit Blick auf politische Prioritäten und voraussichtliche Leitziele.
- Verschaffen Sie sich einen guten Überblick über die verfügbaren Daten einschließlich ihrer Qualität und Verfügbarkeit.
- Identifizieren Sie Datenlücken und zusätzliche Informationen, die für Ihre Mobilitätsanalyse benötigt werden.
- Arbeiten Sie mit externen und internen Organisationen zusammen, um Ihren Datensatz zu vervollständigen. Treffen Sie hierbei idealerweise langfristige Vereinbarungen, um auch in Zukunft eine gute Datenversorgung zu gewährleisten.
- Stellen Sie sicher, dass Datenlücken nach Möglichkeit geschlossen werden.
- Wenn Sie Daten kombinieren, die in verschiedenen Teilen Ihrer Organisation, in anderen Organisationen und (bei Bedarf) durch die Erfassung neuer Daten verfügbar sind, gewinnen Sie viele Informationen über urbane Mobilität und verwandte Bereiche, die eine Bestandsanalyse ermöglichen.

## Aufgaben

- Führen Sie ein Datenaudit durch. Verschaffen Sie sich einen Überblick über Datenbedarf und Datenquellen. Ermitteln Sie alle verfügbaren Daten, welche für Ihren nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan relevant sind und werten Sie deren Qualität und Erreichbarkeit aus.
- Rufen Sie verfügbare Daten ab, fassen Sie ihren Inhalt zusammen und identifizieren Sie Datenlücken in Zusammenhang mit Ihren wesentlichen Mobilitätsfragen. Wählen Sie geeignete Daten aus, welche die Verkehrs- und Mobilitätssituation in Ihrer Stadt beschreiben. Hierbei muss der Schwerpunkt auf den allgemeinen Zielen der nachhaltigen urbanen Mobilität (siehe erster Meilenstein) und den politischen Prioritäten liegen, die zur Entscheidung geführt haben, einen SUMP aufzustellen. Wenn bspw. eine politische Priorität lautet, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, sind Daten über Todesfälle erforderlich. Ihre Daten sollten Informationen zu Status und Trends bei folgenden Punkten liefern:
  - Alle in Ihrer Stadt genutzten Verkehrsmittel einschließlich des Güterverkehrs und des Integrationsgrads der Verkehrsträger (Multimodalität)
  - Alle wichtigen Aspekte der nachhaltigen Mobilität, die für Ihre Stadt relevant sind (z. B. Luftverschmutzung, Verkehrslärm, Straßenverkehrssicherheit, Lebensqualität im öffentlichen Raum, gerechte Erreichbarkeit von Diensten, Beschäftigung und Fortbildung).
- Gehen Sie über eine einfache Beschreibung des Status hinaus und versuchen Sie, die eigentlichen Gründe zu verstehen. Warum zum Beispiel fahren die meisten Menschen immer noch ins Stadtzentrum und parken dort, obwohl gute Park-and-Ride-Angebote verfügbar sind? Bemühen Sie sich um Daten, welche die Motive für das Mobilitätsverhalten erklären, das Sie beeinflussen wollen, indem Sie bspw. qualitative verhaltensbezogene Fragen in Mobilitätserhebungen implementieren. Diese Informationen helfen zu einem späteren Zeitpunkt dabei, wirksame Maßnahmen auszuwählen.
- Beraten Sie sich mit Interessenträger:innen und Bürger:innen über Probleme und Fragen, auf die der SUMP ihrer Meinung nach eingehen sollte. Bürger:innen und Interessenträger:innen werden für den Planungsprozess sensibilisiert, indem dafür gesorgt wird, dass ihre Stimmen gehört werden und die die Bürger:innen das Gefühl haben, eigenverantwortlich den SUMP mitzugestalten, da ihre Ideen mit in den Prozess einfließen.
- Bemühen Sie sich um eine Datenaustauschvereinbarung mit externen Dateneignern, die Sie für Ihre Analyse benötigen. Respektieren Sie den Datenschutz (nach europäischer und nationaler Gesetzgebung), anonymisieren Sie persönliche Informationen und gehen Sie umsichtig mit den Daten um, um Kooperationsprobleme zu vermeiden (Sie können Sicherheitsstrategien für Ihr Datenmanagement einrichten). Erläutern Sie klar und deutlich, warum die Daten benötigt werden. Zeigen Sie den Nutzen auf, der durch ihre Verwendung entsteht und informieren Sie, wie Ihre Organisation die Daten einsetzt und speichert. Stimmen Sie den Prozess zusammen ab, wie Daten erfasst und ausgetauscht werden, so dass sich alle Partner:innen auf einen einzigen, gemeinsamen Informationssatz verlassen können (z. B. eine sichere Wissensplattform für den Datenaustausch).
- Um wichtige, weiterhin vorhandene Datenlücken zu schließen, sollten Sie die Verfügbarkeit von Standardwerten überprüfen, wie sie bspw. auf Bundesebene zur Verfügung gestellt werden oder zusätzliche Daten erfassen, die bei internen oder externen Dateneignern nicht zugänglich sind. Daten können auf verschiedene Art und Weise erfasst werden. Bspw. können Trends bei der Anzahl der Fußgänger:innen anhand jährlicher manueller Zählungen an Schlüsselpunkten in der Stadt ermittelt werden, etwa durch die Aufstellung von Zählmaschinen oder die Durchführung einer Haushaltsbefragung. Die Wahl der Methode hängt von den verfügbaren Ressourcen, der Größe der Stadt und dem erforderlichen Zuverlässigkeitsgrad ab. Die folgenden allgemeinen Datentypen könnten unterschieden werden:
  - Quantitative Daten aus Messungen (z. B. Zählmaschinen, Infrarot- und andere Sensoren, Kameras, Satelliten) oder GPS-Daten (z. B. Fahrzeugverfolgung, Mobiltelefonpositionen, die über Apps oder von Mobilfunkanbietern erfasst werden)



Bei der Datenerfassung ist es wichtig, präzise, spezifische und vollständige Datensätze zu erstellen, aber auch Prioritäten und klare Ziele festzulegen, die den Zweck der Daten betreffen. Das Themenhandbuch **Urban Road Safety and Active Travel in Sustainable Urban Mobility Planning** enthält unter anderem eine Prioritätenliste für die Datenerfassung bezüglich Straßenverkehrssicherheit:

- Bestimmung der Hauptunfallarten als Basis, um die richtigen Zielgruppen anzusprechen und die Maßnahmen zu entwickeln
  - Bestimmung von Gefahrenstellen im multimodalen Verkehrsnetz
  - Festlegung realistischer, aber dennoch ehrgeiziger Ziele für die Verkehrssicherheit
  - Bewusstseinsbildung: Richtige Unfallzahlen können zur Bewusstseinsbildung beitragen.
- Darüber hinaus wird zudem der Mindestumfang von Daten definiert, der zum Analysieren der Verkehrssicherheitssituation in einer Stadt erforderlich sind. Sehr wichtig ist, dass in der Analyse folgende Punkte berücksichtigt werden:
- Gesamtzahl der Todesfälle und Verletzten in der Stadt pro Jahr, über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren
  - Gesamtzahl der Unfälle ohne Verletzungen, gruppiert nach den verschiedenen Verkehrsträgern, über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren und
  - Ort und Art der Unfälle im (multimodalen) Verkehrsnetz der Stadt

- Quantitative und qualitative Daten aus Erhebungen (Haushalt, Straße, Fahrzeug) oder aus Beobachtungen auf der Straße (z. B. manuelle Verkehrszählungen, Ortsbesichtigungen, Liste mit Daten zur Parkraumbelegung in Straßen)
- Qualitative Daten aus Interviews oder Fokusgruppen
- Qualitative Daten aus Zeitschriften, Blogs, sozialen Medien
- Modellierung von Daten, um Datenlücken zu schließen

### Ergänzende Aufgaben

- Verwenden Sie so weit wie möglich offene Daten. Dadurch wird der Prozess transparenter, so dass Bürger:innen und Interessenträger:innen auf die Daten zugreifen und sie nutzen können. Dies wiederum kann Ihrem Planungsprozess zugute kommen (z. B. Studierende, die ein Mobilitätsproblem eingehend analysieren oder eine Mobilitäts-App für Ihre Stadt programmieren). Vergewissern Sie sich, dass die verwendeten offenen Daten qualitativ hochwertig sind.
- Richten Sie ein zentrales kommunales Datenzentrum ein, welches die Daten aller Abteilungen verwaltet. Dies erleichtert den internen Datenaustausch und die integrierte Planung, so dass die Daten und politischen Aspekte anderer Abteilungen einfacher berücksichtigt werden können.

### Zeitplan und Koordination

- Kann eingeleitet werden, sobald das SUMP-Kernteam zusammengestellt und das Planungsgebiet definiert ist (siehe Aktivität 1.2, S. 39 und 2.1, S. 52), jedoch spätestens nachdem der Zeitrahmen und Arbeitsplan vereinbart wurden.
- Fließt direkt in die Mobilitätsanalyse der Aktivität 3.2 (S. 75) ein.
- Die Ermittlung der Datenquellen und des Datenbedarfs ist mit der Definition von Leitzielen (siehe Aktivität 5.2, S. 93), strategischen Indikatoren (siehe Aktivität 6.1, S. 96) und dem Monitoringprozess (siehe Aktivität 11.1, S. 154) verknüpft.

### Checkliste

- ✓ Datenbedarf mit Blick auf politische Prioritäten und voraussichtliche Leitziele spezifiziert.
- ✓ Verfügbare Daten ermittelt und auf Qualität überprüft.
- ✓ Datenlücken definiert und zusätzliche Datenquellen bestimmt.
- ✓ Sicheres Datenmanagement eingerichtet.
- ✓ Datenaustausch mit externen Eignern relevanter Daten vereinbart.
- ✓ Zusätzliche Daten erfasst, sofern erforderlich.



## Planungsinstrument zum Messen der Qualität des öffentlichen Raums

Es gibt eine Reihe von Planungsinstrumenten, die analysieren, wie Menschen den öffentlichen Raum nutzen und wie dieser für das dort stattfindende öffentliche Leben verbessert werden kann. Als einer der Vorreiter auf diesem Gebiet bietet das Gehl Institute auf seiner Webseite eine Auswahl derartiger Planungsinstrumente an, u. a.:

- „Twelve Quality Criteria“ ist ein Instrument, mit dem erforscht wird, wie der öffentliche Raum von ihren Nutzer:innen wahrgenommen wird. Es dient der Beurteilung, ob verschiedene Merkmale eines öffentlichen Raums für Menschen Schutz bieten, bequem und angenehm sind.
- „People Moving Count“ misst, wie viele Menschen sich mit welchen Verkehrsmitteln an einem Ort bewegen. Diese Informationen zeigen auf, wie stark ein Ort zu verschiedenen Tageszeiten frequentiert ist und wie gut er mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreichbar ist.
- Mit dem Planungsinstrument „Stationary Activity Mapping“ können Sie herausfinden, was Menschen zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem Ort tun, bspw. auf einer Bank sitzen, Sport treiben oder Live-Musik machen. Das Ergebnis ist eine „Momentaufnahme“ der Abläufe in Ihrem Erhebungsgebiet. Durch die Auswertung dieses Ortes haben Sie schon einen Ausgangspunkt, um potenzielle Verbesserungen für das öffentliche Leben zu ermitteln.
- Apps werden zunehmend dafür eingesetzt, den öffentlichen Raum zu analysieren. Auf diese Weise ist es für die Städte einfacher, Daten vor Ort zu erfassen und später in einer öffentlichen Datenbank zu organisieren und bereitzustellen.

Weitere Informationen finden Sie auf dieser Webseite: <https://gehl.institute.org/tools/>





## Hören Sie zu und lernen Sie! – Kartenbasierte Online-Erhebungen zur Datenerfassung<sup>47</sup>

Planung für Menschen erfordert die (frühzeitige) Beteiligung von Bürger:innen am Prozess – zum Beispiel durch Datenerfassung mit „Public Participation GIS“ (Geographic Information System). Dabei werden Daten online, durch die Verknüpfung einer digitalen Datenerfassung mit einer interaktiven Karte, erhoben. Dieses Instrument verbindet die Bürger:innenbeteiligung mit der Datenerfassung zur Konzeption einer intelligenten Planung, die auf den Bedürfnissen, Wahrnehmungen und Ideen der Menschen basiert. Das Planungsinstrument „PPGIS“ gestattet es, Daten einer umfangreichen und vielfältigen Personengruppe zu erfassen, während es gleichzeitig die Bürger:innenbeteiligung verbessert, Eigenverantwortung für den Prozess schafft und zudem die Perspektive von Bürger:innen aufgreift. Für Planer:innen können die erfassten Daten eine Informationsquelle sein. „PPGIS“ kann auch genutzt werden, um Bürger:innen Entscheidungskompetenz im Prozess zu vermitteln: bspw. durch Definition von Interventionsbereichen mit Kartierung der Bereiche, in denen Verbesserungsbedarf besteht (z. B. Wahrnehmung des öffentlichen Nahverkehrsdiensts, Kartierung unsicherer Bereiche, unzulänglicher Fahrradwege usw.). Auf diese Weise stellte die Stadt Helsinki ihren Masterplan gemeinsam mit den Bürger:innen auf und die Stadt Stockholm sammelte Ideen für die Gestaltung eines neuen Viertels. Anstatt traditionelle Methoden zu ersetzen, können kartenbasierte Online-Erhebungen diese ergänzen, um mehr Bürger:innen zu erreichen und die Qualität der erfassten Daten zu erhöhen. Das Instrument „Public Participation GIS“ kann ein Türöffner sein, um eine große Zielgruppe in der gesamten Region zu erreichen.

### Welche Art von Daten können Sie mit kartenbasierten Online-Erhebungen erfassen?

Wenn Sie Daten direkt von und mit Bürger:innen erfassen, kann sich Ihnen ein neuer Einblick in das Lebensumfeld der Menschen erschließen, der im Planungsprozess genutzt werden kann. Wenn Sie Teilnehmer:innen auffordern, verschiedene Orte auf einer Karte zu kennzeichnen (z. B. ihre täglichen Aktivitätsorte oder Orte, die sie bevorzugen/vermeiden), die Qualität der Infrastruktur zu bewerten oder ihre Ideen für die zukünftige Entwicklung der Stadt in die Karte einzutragen, erhalten Sie für den SUMP genauere Informationen über die Perspektive der Bürger:innen. So können Sie analysieren, wo Handlungsbedarf besteht. Mithilfe der Erfassung räumlicher Daten können geografische Muster mit soziodemografischen Aspekten, Einstellungen und Umweltqualität verknüpft werden. Anhand von Daten aus kartenbasierten Online-Erhebungen können Sie bspw. mehr über folgende Punkte erfahren:

- Mobilitätsverhalten (z. B. durch Kartierung der besuchten Orte, Routen, Wegezwecke, Besuchsfrequenzen, Verkehrsmittelwahl)
- Sehenswürdigkeiten und Aktivitätsräume
- (Un-)Zufriedenheit und Wahrnehmung des Viertels, des städtischen Raums, der Erreichbarkeit, der öffentlichen Sicherheit, der Grünflächen, der Mobilitätsangebote, der Infrastruktur usw.
- Bestimmung von verbesserungsbedürftigen Bereichen (z. B. unzulänglicher öffentlicher Nahverkehrsdienst)
- Mobilitätsbezogener Gesundheitszustand und mobilitätsbezogenes Wohlbefinden sowie
- demografische Daten

### Welche Online-Instrumente stehen zur Verfügung?

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>

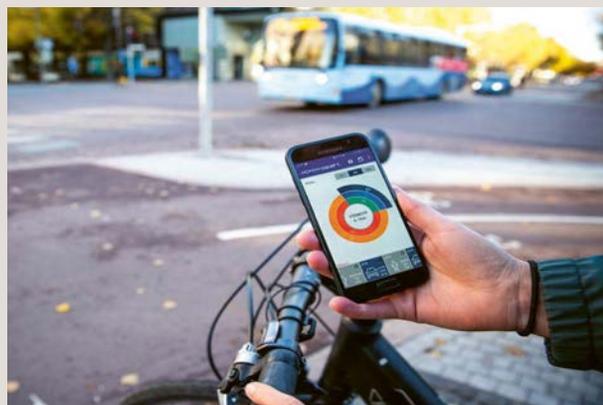


Bild © Stadt Lahti

<sup>47</sup> Quelle und weiterführende Literatur: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikula, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning-methods, applications and challenges. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35. 9–35.



## Erreichbarkeitsmessung mit dem flämischen „MobiScore“-Ansatz

Die urbane Mobilitätsplanung sollte sich nicht nur auf die Mobilität im engeren Sinne konzentrieren (d. h. auf bequeme Transportmöglichkeiten in der Stadt), sondern auch auf das Ziel der Erreichbarkeit von Orten und gesellschaftlichen Veranstaltungen. Erreichbarkeit beschreibt das tatsächliche Potenzial, an außerhäuslichen Veranstaltungen teilzunehmen. Eine der zu überwindenden Hürden, um auf die Erreichbarkeit im Rahmen eines SUMP's expliziter einzugehen, ist die Schwierigkeit, diese zu messen.

### Das flämische Instrument und seine Verwendung in Flandern

Im Mai 2019 führte das Ministerium für Umwelt, Natur und Energie (LNE) der flämischen Regierung das webbasierte Instrument „MobiScore“ ein, das einem bestimmten Haus oder Grundstück einen „Erreichbarkeitspunktwert“ zuweist. Der Punktwert informiert potenzielle Käufer:innen oder Mieter:innen eines Hauses darüber, wie gut verschiedene Einrichtungen – Bahnhof, Bushaltestelle, Schule usw. – auf nachhaltige Weise, bspw. zu Fuß oder mit dem Fahrrad, erreichbar sind. Mit der Entwicklung dieses Instruments möchte das Ministerium das Bewusstsein der Bürger:innen für Auswirkungen schärfen, welche sich aus der Wahl des Wohnsitzes auf die Mobilität ergeben. Die Kauf- oder Mietentscheidung ist ein Schlüsselmoment, welcher die Veränderung des Mobilitätsverhaltens, bspw. die Verkehrsmittelwahl, forciert. Menschen, die in ein neues Haus umziehen wollen, können die Erreichbarkeit verschiedener Orte auf der MobiScore-Webseite ([www.mobiscore.be](http://www.mobiscore.be) – nur auf Niederländisch) leicht vergleichen. Das Planungsinstrument könnte auch zu einem nützlichen Analyseinstrument für die urbane Mobilitätsplanung weiterentwickelt werden. Da jedem Hektar (100 x 100 m) ein Erreichbarkeitspunktwert zugeordnet wird, würde die Karte eines funktionalen Stadtgebiets mit den verschiedenen Punktwerten Bereiche mit hoher und niedriger Erreichbarkeit kennzeichnen. Diese Informationen können bspw. bei der Entscheidung helfen, wo der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs oder der Fahrradverbindungen am dringendsten erforderlich ist. Darüber hinaus kann das Instrument sicherlich die Stadtentwicklungspolitik besser mit der Mobilitätsplanung verknüpfen, indem es aufzeigt, wo Wohnraum, Schulen usw. gebaut werden müssen, um nachhaltige Verkehrsträger zu fördern.

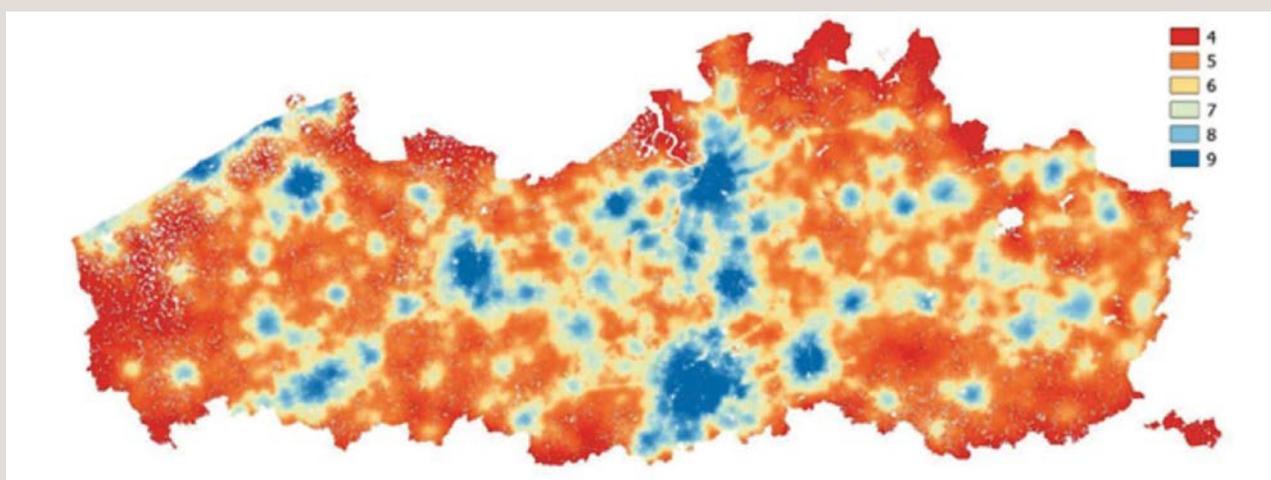
### So kann der flämische Ansatz Ihren SUMP inspirieren

Es ist unwahrscheinlich, dass in Ihrer Stadt ein einsatzbereites Instrument zur Verfügung steht, um die Erreichbarkeit der gängigen Tagesziele zu messen. Im Rahmen der Aktivität 3.1 (S. 68, „Informationsquellen identifizieren und mit Dateneignern zusammenarbeiten“) sollten Sie jedoch in Zusammenarbeit mit der Raumplanungs- oder Stadtplanungsabteilung oder Forschungsinstituten in Ihrem Gebiet herausfinden, ob GIS-basierte Daten zum Standort von Geschäften, Schulen usw. verfügbar sind. Auf Basis dieser Dichtewerte können Erreichbarkeitspunktzahlen für verschiedene Gebiete in der Stadt entwickelt werden. Des Weiteren können die Dichte der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs oder der Bereiche bestimmt werden, die sich in Laufweite zu diesen Haltestellen befinden (bspw. 400 Meter für Bushaltestellen und 800 Meter für Straßenbahnhaltstellen). In der zweiten SUMP-Phase der Strategieentwicklung kann die Kartierung von Erreichbarkeitsindikatoren als Grundlage für Gespräche mit öffentlichen Nahverkehrsunternehmen, Bürger:innen und anderen Interessenträger:innen dienen. Dies ist besonders bei der Zusammenarbeit mit Stadtentwicklungsabteilungen nützlich, um eine sogenannte TOD-(Transit-Oriented-Development-)Strategie zu entwickeln, d. h. eine Stadtentwicklungsstrategie, die sich an Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs orientiert und gleichzeitig Entwicklungen in MIV-abhängigen Gebieten mit geringer Erreichbarkeit durch den öffentlichen Nahverkehr entgegentritt. Auf Stadtviertelebene kann die Erreichbarkeitskartierung die Entwicklung von Wegen für aktive Mobilität fördern und die Planung von Entwicklungen mit gemischter Nutzung einschließlich Schulen, Geschäften und Diensten unterstützen.

Ausführlichere Informationen zur Methodik, die dem in Flandern entwickelten Indikatorinstrument „MobiScore“ zugrunde liegt, finden Sie unter: <https://www.tml.eu/en/project/Mobiscore> (nur auf Niederländisch).

Autor: Dirk Lauwers, Zentrum für Mobilitäts- und Raumplanung, Universität Gent

**Abbildung 18:** Geografische MobiScore-Verteilung in Flandern (Punktbewertung für Zellen mit einem Hektar Größe. Rot (4) ist am schlechtesten erreichbar, Blau (9) ist am besten erreichbar; Transport & Mobility, Löwen, 2019. Mobiscore, [www.tml.eu/en/project/Mobiscore](http://www.tml.eu/en/project/Mobiscore).)





## Weitere Analyse-Instrumente

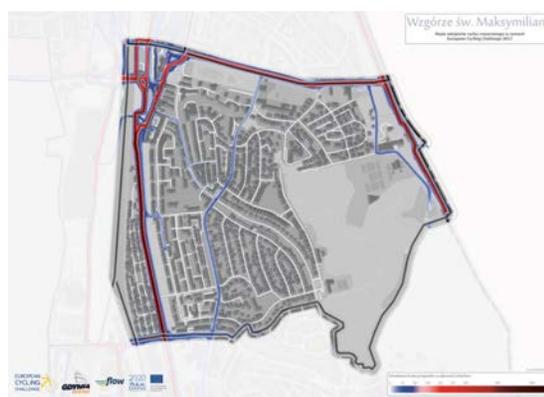
- Das „Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Walking and Cycling“ (WHO/Europa) wertet die Auswirkungen des Zufußgehens und des Radfahrens auf die Gesundheit in einer Stadt wirtschaftlich aus: [www.heatwalkingcycling.org/#homepage](http://www.heatwalkingcycling.org/#homepage)
- „AirQ+“ (WHO) führt Berechnungen durch, die es ermöglichen, die gesundheitlichen Auswirkungen der Exposition gegenüber Luftverschmutzung zu quantifizieren. Hierzu zählen auch Schätzungen, die sich auf Einbußen bei der Lebenserwartung beziehen: [www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution](http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution)
- Das britische Verkehrsministerium stellt einen Leitfaden zur Planung von Rad- und Fußwegenetzen einschließlich eines Instruments zur Bewertung von Fußwegen bereit: [www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools](http://www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools)
- Als Stadt können Sie die Bürger:innen dazu aufrufen, Verkehrssicherheits- und Infrastrukturprobleme auf einer bestimmten Plattform zu melden. Einige Städte oder Länder haben eigene Berichtsplattformen. Beispiele sind der Radkummerkasten für Wien, Österreich ([www.radkummerkasten.at](http://www.radkummerkasten.at)) oder FixMyStreet für das Vereinigte Königreich ([www.fixmystreet.com](http://www.fixmystreet.com)).
- Mit „BYPAD“ (Bicycle Policy Audit) können Sie die Radfahrpolitik einer Stadt evaluieren: [www.bypad.org/cms\\_site.phtml?id=552&sprache=en](http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en)
- Weitere Planungsinstrumente zur Datenerfassung finden Sie auch im CIVITAS Urban Mobility Tool Inventory: [https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field\\_application\\_area%3A923](https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923).

## PRAXISBEISPIEL

### Gdynia, Polen: Kooperation zur Datenerfassung zwischen Stadtverwaltung und Nahverkehrsbehörde

In den vergangenen Jahren hat Gdynia eine wertvolle Partnerschaft mit verschiedenen Handlungsträger:innen aufgebaut, um Daten für die Mobilitätsplanung zu erfassen. Dazu werden folgende Methoden eingesetzt: ausführliche Interviews mit Bürger:innen zu Mobilitätspräferenzen und -verhalten (von den Nahverkehrsbehörden durchgeführt), GPS-Daten, welche im Rahmen verschiedener Kampagnen und Projekte erfasst werden, sowie Verkehrsbeobachtungen und Interviews auf der Straße mit Fußgänger:innen, Autofahrer:innen und Ladenbesitzer:innen. Sie werden u. a. für Heatmaps, Animationen von Fahrradverkehrsströmen und Güterstatistiken verwendet, die für Verkehrs- und Stadtplaner:innen nützlich sind. Wenn Sie eine vertrauenswürdige Beziehung zu Ihren Partner:innen aufbauen und sie in den Gesamtprozess einbinden, können Sie sich sowohl Daten beschaffen, als auch die Partnerschaft nachhaltig stärken.

Quelle: Stadt Gdynia, Zusammenstellung durch UBC



## PRAXISBEISPIEL

## Bremen, Deutschland: Online-Bürger:innenbeteiligung zur Bewertung der Mobilitätssituation

Als Ergänzung zu traditionellen Datenerfassungsmethoden hat die Stadt Bremen Methoden eingesetzt, die sich auf Crowdsourcing stützen, um die Probleme und Chancen der Mobilitätsentwicklung in der Stadt zu analysieren. Dank einer proaktiven Beteiligungsstrategie und innovativer Online-Beteiligungsmodule konnten Bürger:innen wichtige Daten bereitstellen. Die Bürger:innen beantworteten die Fragen: „Wo laufen die Dinge schlecht?“ und „Wo laufen sie reibungslos?“ auf einer Online-Plattform, welche es Nutzer:innen gestattete, bestimmte Orte auf einer Karte zu markieren und Einträge je nach Verkehrsträger farblich zu kennzeichnen. Die Portalseiten wurden mehr als 100.000-mal aufgerufen, es wurden 4.000 Beiträge und 9.000 Kommentare abgegeben. Darüber hinaus wurde 100.000-mal auf „Like“ oder „Dislike“ geklickt.

Autor: Michael Glotz-Richter, Stadt Bremen, Zusammenstellung durch ICLEI

Bild: Stadt Bremen



## AKTIVITÄT 3.2: Probleme und Chancen analysieren (alle Verkehrsträger)

### Hintergrund

Eine tragfähige Mobilitätsanalyse ist von ausschlaggebender Bedeutung, um eine geeignete Politik zu gestalten und die erforderlichen Bezugswerte zu definieren, an denen der Fortschritt gemessen werden kann. Die Analyse sollte so umfassend wie möglich sein, muss aber auch unter Berücksichtigung der gegebenen Ressourcen durchführbar sein. Alle Verkehrsnetze, Verkehrsträger und Schlüsselaspekte der nachhaltigen urbanen Mobilität müssen zielgerecht analysiert werden. Sie sollten aber nicht zu viel Zeit und Energie aufwenden und Daten analysieren, welche für die Schlüsselfragen in Ihrer Stadt irrelevant sind. Wenn möglich, sollte der Planungsprozess auf den Ergebnissen bereits bestehender Pläne und Strategien aufbauen.

### Ziele

- Stellen Sie eine Übersicht über den aktuellen Stand wichtiger Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungen im gesamten funktionalen Stadtgebiet auf, die auf Daten und relevanten Planungsunterlagen sowohl für die Personen- als auch für den Güterverkehr basiert.

- Erstellen Sie eine Liste mit Problemen und Chancen, welche sich auf die urbane Mobilität beziehen (z. B. Erreichbarkeit von Diensten, Umweltverschmutzung, soziale Ungerechtigkeit, Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Flächennutzungsmuster und Belastbarkeit des Netzes).
- Identifizieren und priorisieren Sie die Kernprobleme, auf die als Teil Ihres SUMP eingegangen werden soll.

### Aufgaben

- Überprüfen Sie wichtige, für die urbane Verkehrsplanung relevante Planungsdokumente, um eine tragfähige Bestandsanalyse der aktuellen Probleme und Strategien zu erstellen. Bei diesen Dokumenten kann es sich um sektorbezogene Mobilitätsstrategien und Mobilitätspläne (z. B. zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Straßenverkehr, Parken, Güter) sowie Pläne und Dokumente aus anderen relevanten Politikbereichen (z. B. Flächennutzung, Energie, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Inklusion, Gesundheit und Verkehrssicherheit) von kommunalen Verkehrsbetrieben und anderen Gemeinden handeln. (Baut auf Aktivität 2.2 (S. 57) in Ihrer Analyse von Planungsdokumenten auf.)

- Beachten und analysieren Sie den kommunalen Haushalt. Welche Summen wurden in die verschiedenen Verkehrsträger und in verschiedene nachhaltige Maßnahmen investiert? Bestehen hier Übereinstimmungen mit den Prioritäten Ihrer Stadt oder gibt es Diskrepanzen?
- Analysieren Sie Ihre (in Aktivität 3.1, S. 68) gewonnenen Daten. Verwenden Sie unbedingt auch Raumanalysemethoden, um bspw. Verkehrsunfälle, Luftverschmutzungs- und Lärmwerte, Gebiete fernab von Parks, Gebiete, welche mit dem öffentlichen Nahverkehr nicht erreichbar sind oder Lücken im Netz der Rad- und Fußwege zu kartieren. Legen Sie vorhandene Informationen und Auswertungen von Expert:innen zugrunde, ermitteln Sie auf vorläufiger Basis die Hauptprobleme und legen Sie Strategien fest.
- Bereiten Sie gemeinsam mit den wichtigsten Interessenträger:innen sowie Bürger:innen eine Ausgangsanalyse vor, um die Hauptprobleme, auf die Ihr SUMP eingehen soll, zu identifizieren und zu priorisieren. Versuchen Sie so weit wie möglich, den aktuellen Stand von Mobilität und Verkehr zu quantifizieren und auf Karten zu visualisieren. In Ihrer Ausgangsanalyse sollten Status quo, Trends und folgende Problembereiche berücksichtigt werden:
  - Alle in Ihrer Stadt genutzten Verkehrsmittel einschließlich des Güterverkehrs und des Integrationsgrads der Verkehrsträger (Multimodalität)
  - Alle wichtigen Aspekte der nachhaltigen Mobilität, die für Ihre Stadt relevant sind (z. B. Luftverschmutzung, Verkehrslärm, Straßenverkehrssicherheit, Lebensqualität im öffentlichen Raum, gerechte Erreichbarkeit von Diensten, Beschäftigung und Fortbildung).
- Beziehen Sie die Einwohner:innen in die Analyse von Problemen und Chancen ein (indem Sie bspw. Online-Karten bereitstellen, auf denen sie negative und positive Bereiche für bestimmte Verkehrsträger angeben können).
- Werten Sie Aspekte der sozialen Ausgrenzung im Rahmen der Verkehrspolitik aus. Dies bedeutet, dass die Bedürfnisse aller berücksichtigt werden müssen. Hierzu zählen auch benachteiligte Gruppen wie Kinder, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, ältere Menschen, Haushalte mit niedrigem Einkommen, Minderheitengruppen usw. Ebenso müssen geschlechtsspezifische Aspekte, d. h. gleiche Chancen für Frauen und Männer, aufgegriffen werden. Die folgenden wichtigen Fragen müssen berücksichtigt werden:
  - Erleichtern verkehrsrelevante Maßnahmen die Erwerbstätigkeit und unterstützen die Entwicklung eines integrativen Arbeitsmarkts?

### Ergänzende Aufgaben

- Nutzen Sie den Kontakt mit wichtigen Handlungsträger:innen, um sich einen Einblick in sektorbezogene politische Dokumente zu verschaffen (z. B. durch Interviews, Sitzungen).
- Legen Sie die vorläufige Bestimmung der Hauptprobleme und Hauptchancen zugrunde, um zielgerichtete Analysen zur Vervollständigung durchzuführen: bspw. eine hypothesengestützte Analyse zur spezifischen und vorab identifizierten Problembewertung, eine diagnosegestützte Analyse zur weiteren Problemidentifizierung oder eine visionsgestützte Analyse zur Untersuchung zukünftiger Schwerpunktthemen.

### Zeitplan und Koordination

- Baut direkt auf der Datenerfassung (siehe Aktivität 3.1, S. 68) und in geringerem Umfang auf der Selbsteinschätzung (siehe Aktivität 1.1, S. 35) und der Analyse zugehöriger Pläne auf (siehe Aktivität 2.2, S. 57).
- Die Schlussfolgerungen aus dieser Aufgabe bilden eine wichtige Ausgangsanalyse für die Aufstellung von Szenarien (siehe Aktivität 4.1, S. 82) und den gesamten Planungsprozess.

### Checkliste

- ✓ Probleme und Chancen mit wichtigen Interessenträger:innen sowie Bürger:innen diskutiert und analysiert.
- ✓ Bewertung und Problemanalyse abgeschlossen. Status quo aller Verkehrsträger und Hauptaspekte der nachhaltigen urbanen Mobilität beschrieben.
- ✓ Bezugswert festgelegt, an dem der Fortschritt gemessen werden kann.
- ✓ Wichtigste Chancen und Probleme priorisiert, die der SUMP aufgreifen soll.



**Abbildung 19:** Beispiel: So kann der Status quo des Verkehrssystems mithilfe einer Analysetabelle definiert werden (Ausgangsanalyse) (adaptiert nach Sundberg, R., 2018: SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Start, p. 10.)

| FUNKTIONEN/<br>VERKEHRSTRÄGER                                     | MODAL SPLIT                                  | QUALITÄT DER<br>INFRASTRUKTUR                      | VERKEHRSSICHERHEIT<br>UND LEBENSQUALITÄT  | UMWELT UND<br>GESUNDHEIT   | GERECHTE<br>ERREICHBARKEIT   | STATUS DER<br>MASSNAHMEN-<br>UMSETZUNG                                 | HAUPTEMPFEH-<br>LUNGEN   |
|---|--|--|---|--|--|--|--|
| Fußverkehr  | 12 %   | Schlecht   | Viele Unfälle auf Straßenkreuzungen in der Nähe von Schulen   | Immer weniger Schüler:innen gehen zu Fuß zur Schule                                  | Einige Gebiete haben keinen begehbaren Zugang zu Parks und Sporteinrichtungen                                      | Geringe Aktivität. Neue Kampagne „Zu Fuß zur Schule gehen“             | Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind erforderlich   |
| Radverkehr  | 7 %  | Mittel   | Radfahrer:innen fühlen sich oft nicht sicher, attraktive Radwege in Parks   | Geringe Nutzung bringt geringe Vorteile  | Wenige Radwege entlang der Hauptstraßen  | Fahrradnetz wird momentan kartiert; Geringes Budget für neue Maßnahmen | Budget der Stadtverwaltung für Fahrradmaßnahmen erhöhen  |
| Öffentlicher Nahverkehr (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Zug usw.)      | 16 %   | Gut  | Einige Bushaltestellen müssen repariert werden, abends Gefühl der Unsicherheit  | Neue Busflotte wurde eingeführt, Auswirkungen auf die Luftqualität wurden verringert | Ermäßigter Fahrpreis für Arbeitslose, aber nur selten Busse zu armen Vororten                                      | Hohe Aktivität, Strategie für den öffentlichen Nahverkehr geplant      | Fortschritte in die richtige Ausrichtung, weitermachen   |
| Gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen (Auto, Fahrrad, E-Scooter usw.) | 0,5 %  | Mittel   | E-Scooter versperrten Fußwege   | Geringe Nutzung bringt geringe Vorteile  | Sharing-Angebote nur im Zentrum verfügbar  | Keine Aktivität, rein privat betriebener Bereich                       | Richtige Regelung und Kenntnisse erforderlich  |
| Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad usw.)             | 64,5 %                                       | Gut  | Viele Unfälle mit Personen, die zu Fuß gehen oder Rad fahren  | Hohe Nutzung von Autos wirkt sich stark auf die Luftqualitäts- und Lärmwerte aus     | Straßennetz deckt alle Teile der Stadt gut ab  | Hohe Aktivität, neue Umgehungsstraße ist im Bau.                       | Maßnahmen zur Verringerung des Autoverkehrs im Stadtzentrum einführen, wenn die Umgehungsstraße fertiggestellt ist |
| Multimodalität (Bahnhof, Umsteigeorte)                            | –  | Gut  | Neuer Bahnhof ist attraktiv. Unzuverlässige Anschlüsse außerhalb von Geschäftszeiten schaffen Anreize zur Autonutzung | Der zentrale Busbahnhof liegt nicht in Gehweite zum Hauptbahnhof                     | Keine Park-and-Ride-Angebote in Außenbezirken. Mangel an sicheren Abstellplätzen für E-Bikes an Hauptumsteigeorten | Geringe Aktivität  | Umsteigeorte sowie Park-and-Ride und Bike-and-Ride in die Strategie für den öffentlichen Nahverkehr einbeziehen    |
| Güter   | –  | Gut  | Verkehr von Schwerlastwagen im Stadtzentrum verursacht Sicherheitsrisiko  | Lkw erzeugen Luftverschmutzung und Lärm im Stadtzentrum                              | Alle Industriegebiete gut angeschlossen  | Geringe Aktivität  | Strategie zum Umleiten des Schwerlastverkehrs um das Stadtzentrum entwickeln                                       |
| ANALYSE   | Das Auto ist der dominierende Verkehrsträger | Fuß- und Radverkehrinfrastruktur verbessert werden | Verkehrssicherheit muss priorisiert werden  | Luftverschmutzung durch Autos und Lastwagen ist das größte Problem                   | Busverbindungen zu Außenbezirken verbessern  | Kapazität muss in mehreren Bereichen verstärkt werden                  |  |



**„Don't tell me where your priorities are. Show me where you spend your money and I'll tell you what they are.“ (James W. Frick)**

Die Höhe der nachhaltigen Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur ist ein Gradmesser dafür, welche Relevanz dem Ausbau des Radverkehrs beigemessen wird. Im Umweltprogramm der Vereinten Nationen wurde empfohlen, mindestens 20 % des gesamten Verkehrsbudgets für den nicht motorisierten Verkehr aufzuwenden. In den Niederlanden, dem fahrradfreundlichsten Land Europas, werden jährlich etwa 35 € pro Person in die Entwicklung des Radverkehrs investiert, der größte Anteil stammt hierbei von den kommunalen Behörden. Im Rahmen der Mobilitätsanalyse sind die Investitionen, die für die verschiedenen Verkehrsträger getätigt werden, ein guter Indikator, um die priorisierten Handlungsfelder einer Stadt zu identifizieren und potenzielle Investitionslücken aufzudecken, die bspw. beim Radverkehr bestehen.

Weitere Hinweise, wie die Fahrradnutzung in der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung erfolgreich gefördert werden kann, finden Sie im **Practitioner Briefing: Supporting and Encourage Cycling in Sustainable Urban Mobility Planning**.



**Abbildung 20:** Beispiel: Wie die Übereinstimmung zwischen den Prioritäten der Kommune (in diesem Beispiel unter anderem bezüglich Verkehrsträger und Verkehrsvorgaben) und deren tatsächlichen Investitionen veranschaulicht werden kann (adaptiert nach Sundberg, R., 2018: SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up, p. 11.)

| Verkehrsmittel              | Priorität | Investitionen (im vergangenen Jahr) | Investitionen (in den vergangenen 5 Jahren) |
|-----------------------------|-----------|-------------------------------------|---|
| Fuß                         |           | 100                                 | 800   |
| Rad                         |           | 200                                 | 1.300                                       |
| ÖPNV                        |           | 5.000                               | 19.000                                      |
| Taxi, u.ä. Dienstleistungen |           | 200                                 | 1.000                                       |
| Carsharing                  |           | 100                                 | 200   |
| MIV                         |           | 2.000                               | 15.700                                      |
| Summe                       |           | 7.600                               | 38.000                                      |

| Ziel                                   | Priorität | Investitionen (im vergangenen Jahr) | Investitionen (in den vergangenen 5 Jahren) |
|--|-----------|-------------------------------------|---|
| Sicherheit verbessern                  |           | 1.000                               | 4.000                                       |
| Zu Fuß gehen und Radfahren fördern     |           | 200                                 | 1.300                                       |
| Qualität und Nutzung des ÖPNV steigern |           | 5.000                               | 19.000                                      |
| Effizienter Wirtschaftsverkehr         |           | 1.000                               | 3.000                                       |
| Erreichbarkeit MIV                     |           | 2.000                               | 15.700                                      |
| Summe                                  |           | 9.200                               | 43.000                                      |

PRAXISBEISPIEL

**Malmö, Schweden:** Ganzheitlicher Ansatz einschließlich manueller, automatischer, erhebungs- und App-gestützter Datenerfassung

Die Stadt Malmö verwendet einen Mix von Methoden, um Daten zur Mobilitätssituation sowie zur Lärmbelastung und Luftverschmutzung zu erfassen. Hierzu zählen manuelle und automatische Verkehrszählungen zweimal pro Jahr sowie Wegeerhebungen alle fünf Jahre, um Veränderungen und Einflussfaktoren des Mobilitätsverhaltens zu messen. Neben dem herkömmlichen Verfahren wurde die letzte Erhebung so eingerichtet, dass sie in einer App für Mobiltelefone durchgeführt werden konnte. Der entscheidende Erfolgsfaktor besteht darin, die erfassten Daten mit dem Verkehrsmodell und den Infrastrukturinvestitionen in der Stadt zu verknüpfen. Hierdurch werden die Entscheidungsträger:innen in ihrem Handeln für die Weiterentwicklung der Stadt unterstützt.

Autor: Andreas Nordin, Stadt Malmö, Zusammenstellung durch UBC  
 Bild: Stadt Malmö



PRAXISBEISPIEL

## Deinze, Belgien: Erreichbarkeitsuntersuchungen für Kinder und hochbetagte Personen

Der SUMP der Stadt Deinze enthält Erreichbarkeitsuntersuchungen in Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Raums und Straßen, die verschiedene Aktivitätsorte in der Stadt verbinden. Die Erreichbarkeitsuntersuchungen sind ein Beispiel dafür, wie die Stadt mit dieser Ausgangsanalyse die Prinzipien und Leitziele der „Priorisierung von Verkehrsträgern (STOP[1])“, der „Aufmerksamkeit für benachteiligte Zielgruppen“ und der „Nähe“ nach ihrer Definition im flämischen SUMP-Programm anwendet.

Autor: Stadt Deinze, Zusammenstellung durch Mobiel 21  
Bild: Stadt Deinze

[1] Niederländische Abkürzung, die die Verkehrsträger priorisiert: Fußverkehr, Radverkehr, Nahverkehr, (Sharing) und an letzter Position private Autos und diese Priorisierung zieht sich als roter Faden durch die SUMP-Planung für alle flämischen Städte und Gemeinden.



## Meilenstein: Analyse von Problemen und Chancen abgeschlossen

An diesem Punkt des Zyklus sollten Sie alle Vorbereitungs-schritte und die Bestandsanalyse abgeschlossen haben. Sie überblicken die Mobilitätssituation und den Planungsrahmen, Sie haben effektive Arbeitsstrukturen aufgebaut und Sie wissen, was bei der Entwicklung des Leitbildes, der Leitziele, der Teilziele und der Maßnahmen des SUMP in Ihrer Stadt berücksichtigt werden muss. Sie sollten sich – da es sich um einen fundamentalen Meilenstein der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung handelt – gemeinsam mit wichtigen Interessent:innen auf die Hauptprobleme und Hauptchancen verständigt haben. Wichtige Interessent:innen und Kommunalpolitiker:innen können wiederum eingebunden werden, um die Akzeptanz des SUMP zu fördern, den Prozess nachvollziehbar zu gestalten und eine solide Grundlage für die anstehende Strategieentwicklung zu legen. Sie sollten die zusammengefassten Ergebnisse Ihrer Analyse einschließlich aller Probleme und Chancen bekanntgeben und sich die Unterstützung für eine weitere Beteiligung an der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung sichern. Um Ihre Ergebnisse einfacher bekanntzugeben und die Hauptprobleme und Hauptchancen darlegen zu können, sollten Sie idealerweise die wichtigsten Ergebnisse in einem „Bericht zur Ausgangsanalyse“ zusammenfassen.

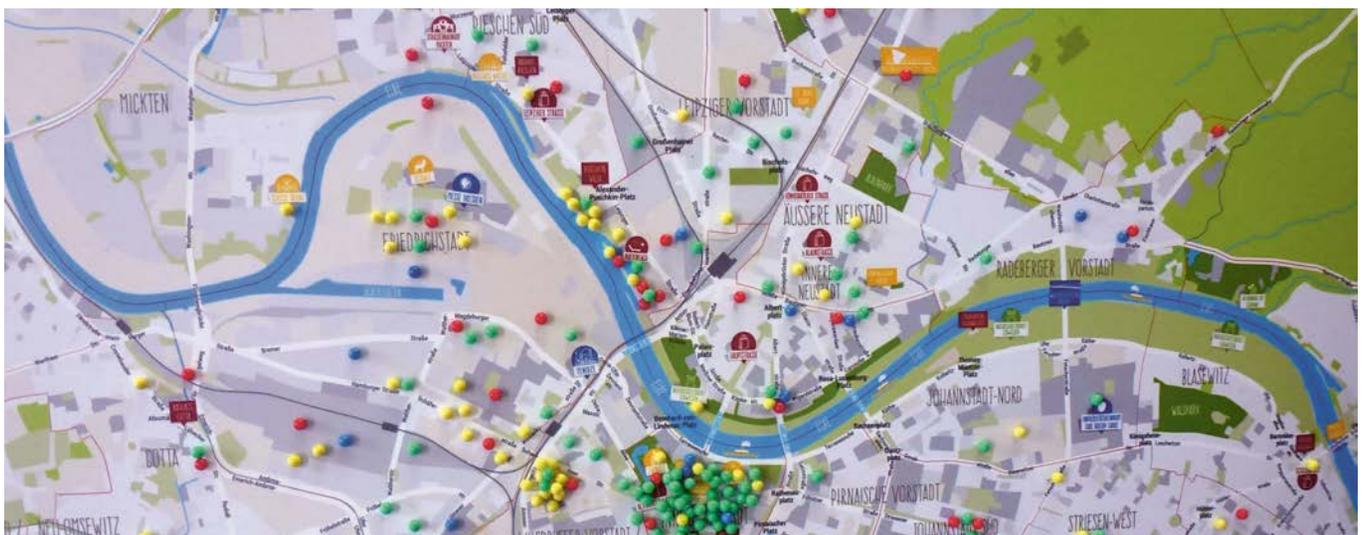
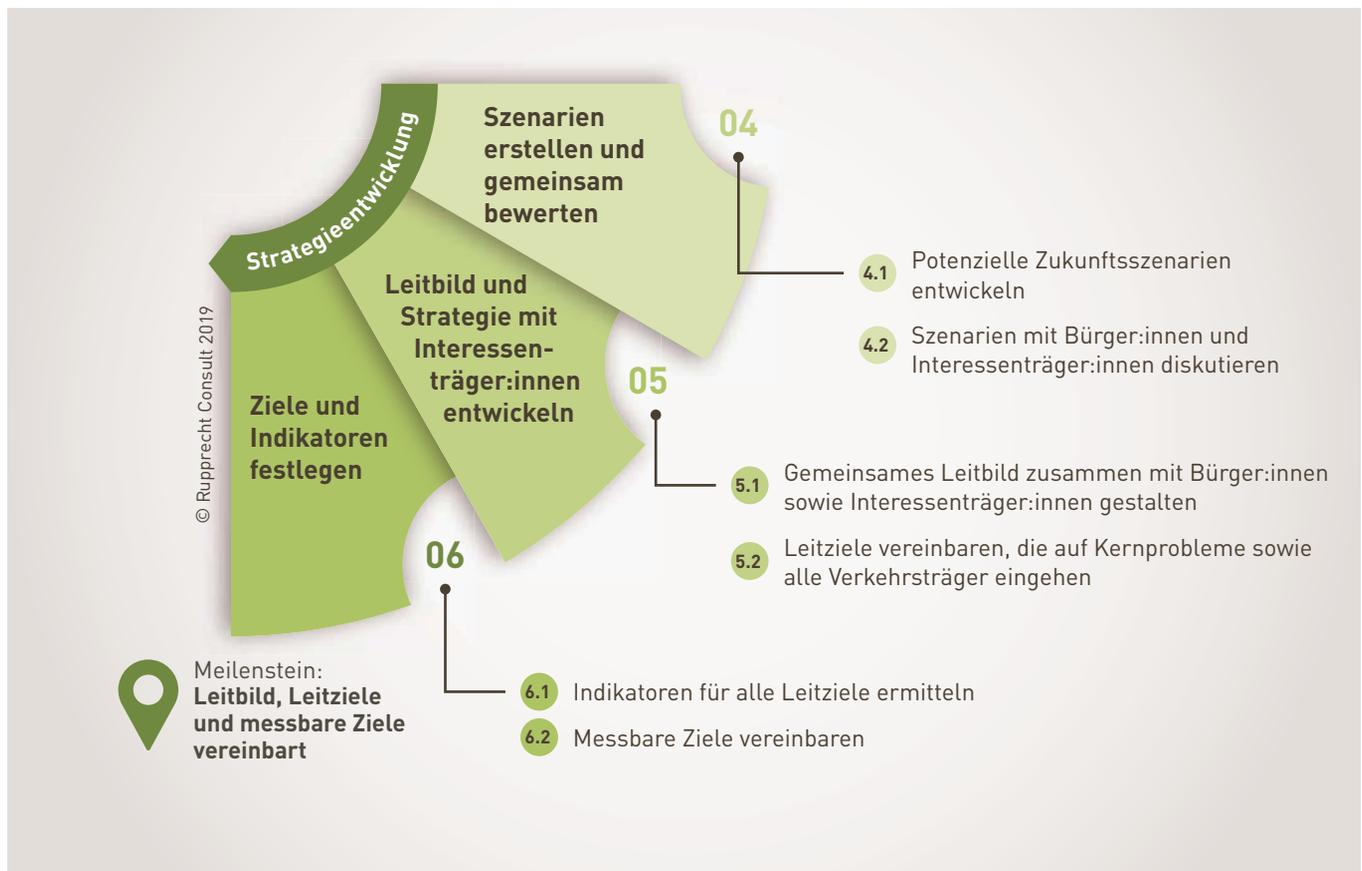


Bild © Rupprecht Consult

# PHASE 2: Strategieentwicklung



Ziel der zweiten Phase ist es, die strategische Ausrichtung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans in Zusammenarbeit mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen festzulegen. Die Schlüsselfragen sind:

## Welche Optionen haben wir für die Zukunft?

Analysieren Sie die wahrscheinlichen Veränderungen bei wichtigen externen Faktoren für die urbane Mobilität (z. B. Demografie, Informationstechnologie, Klima) und entwickeln Sie Szenarien, in denen alternative strategische Ausrichtungen untersucht werden. Szenarien versuchen, das Ausmaß der Unsicherheit zu erfassen, die mit dem „Blick in die Zukunft“ einhergeht, um eine bessere Faktengrundlage für strategische Entscheidungen bereitzustellen.

## Was für eine Stadt wollen wir?

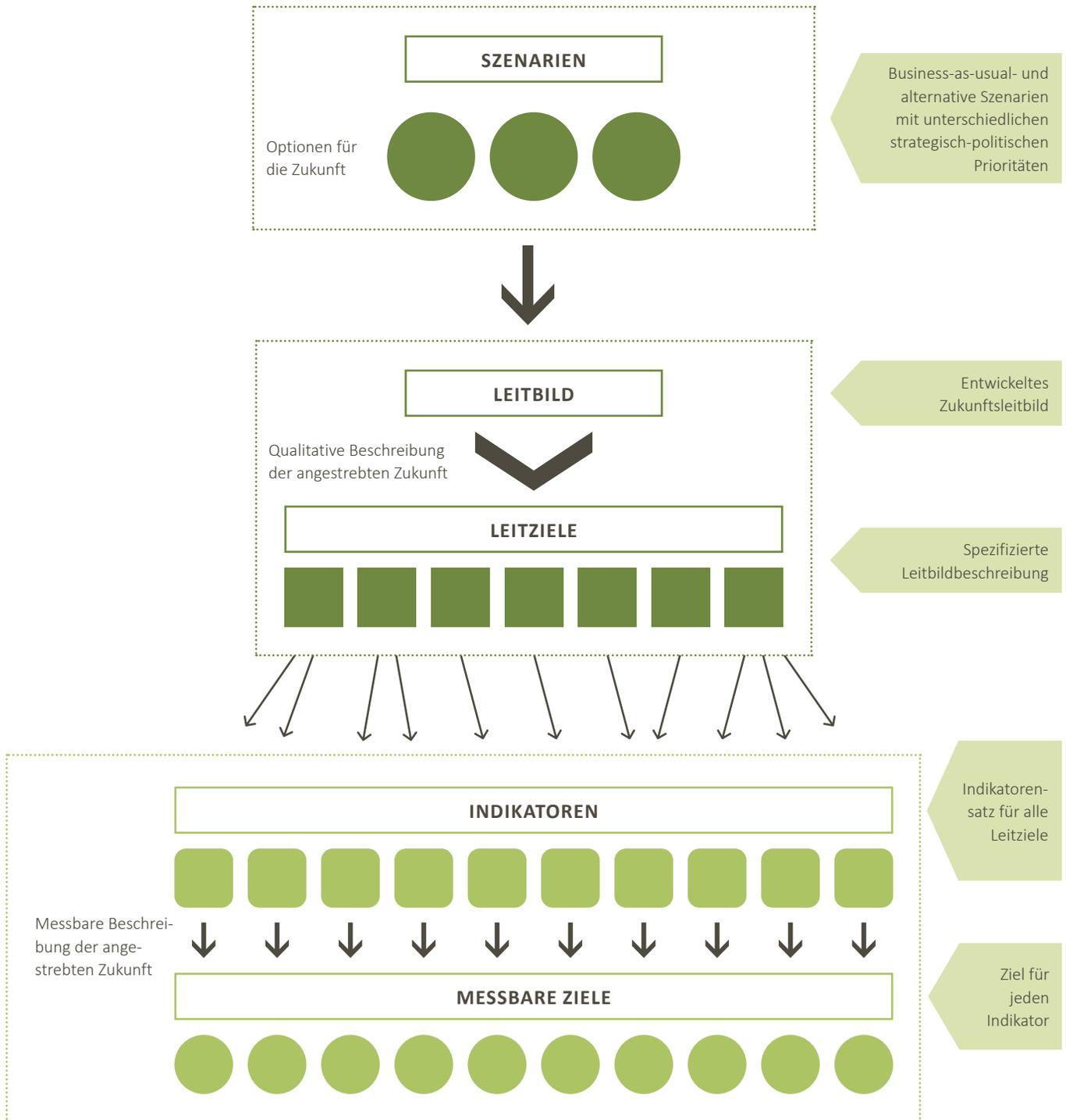
Führen Sie einen Leitbildprozess zusammen mit Interessenträger:innen sowie Bürger:innen durch, um auf Basis der Ergebnisse von Mobilitätsanalysen und der dargestellten Auswirkungen von Szenarien, ein Bild der angestrebten Zukunft zu entwerfen, welches alle Beteiligten teilen. Ein gemeinsames Leitbild und gemeinsame Leitziele sind die Eckpfeiler eines jeden SUMP. Vergewissern Sie sich, dass Ihre Leitziele auf die wichtigen Probleme eingehen und dass sie alle Verkehrsträger im funktionalen Stadtgebiet erfassen.

## Wie messen wir Erfolg?

Definieren Sie eine Reihe von strategischen Indikatoren und Zielen, mit denen Sie den Fortschritt messen können, der bei der Realisierung aller Leitziele erreicht wird, ohne dass eine Vielzahl an neuen Daten erfasst werden müssen. Wählen Sie ehrgeizige, aber realistische Ziele, die mit anderen Politikbereichen abgestimmt sind.

Am Ende der zweiten Phase haben Sie einen weiteren Meilenstein erreicht, an dem Leitbild, Ziele und Strategien festgelegt sind, die weitgehend unterstützt werden.

Abbildung 21: Überblick über die Schritte (Szenarien, Leitbild, Leitziele, Teilziele) von Phase 2



© Rupprecht Consult 2019

## SCHRITT 4: Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten

- 4.1 Potenzielle Zukunftsszenarien entwickeln
- 4.2 Szenarien mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen diskutieren

Abhängig von der Analyse von Problemen und Chancen sollten verschiedene Szenarien entwickelt und mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen diskutiert werden. Diese Szenarien schärfen Ihre Vorstellung, wie die urbane Mobilität in Ihrer Stadt in Zukunft aussehen könnte. Auf diese Weise liefern sie Beiträge für die nachfolgende Entwicklung Ihres Leitbildes und inspirieren diese.

### Aktivität 4.1: Potenzielle Zukunftsszenarien entwickeln

#### Hintergrund

Anhand von Szenarien lassen sich die wahrscheinlichen Auswirkungen externer Faktoren auf die urbane Mobilität (z. B. Veränderungen in den Bereichen Klima, Informationstechnologie, Finanzen und Verkehrssicherheit), zusammen mit alternativen Ansätzen besser verstehen, um auf sie reagieren zu können. Wenn verschiedene mögliche Zukunftssituationen veranschaulicht werden, können Planer:innen die Folgen aktueller Trends, potenzieller gesellschaftlicher und kommunaler Veränderungen sowie alternativer strategisch-politischer Prioritäten unabhängig voneinander bewerten. Werden die Auswirkungen dieser verschiedenen Szenarien untersucht, wird die faktische Grundlage für strategische Entscheidungen untermauert. Sie kann in die Entwicklung von Leitbildern und Leitzielen (siehe Schritt 5, S. 88) einfließen und sie inspirieren. Weiterhin werden Sie dabei unterstützt, realistische Ziele für strategische Indikatoren festzulegen (siehe Schritt 6, S. 96).

#### Ziele

- Setzen Sie sich zum besseren Verständnis mit den Risiken und Chancen auseinander, die mit aktuellen Trends und möglichen Veränderungen von externen Faktoren in Zusammenhang stehen.

- Entwickeln Sie alternative Szenarien, die Informationen über die wahrscheinlichen Auswirkungen der verschiedenen strategisch-politischen Ausrichtungen liefern.
- Schaffen Sie eine faktische Grundlage, so dass anschließend Leitbilder, Leitziele und Strategien entwickelt werden können.

#### Aufgaben

- Untersuchen Sie mögliche Zukunftsentwicklungen der relevantesten externen Faktoren für die urbane Mobilität (d. h. der Faktoren, die außerhalb der Kontrolle der Stadt liegen, darunter Demografie, Ölpreis, wirtschaftliche Situation, Klimakrise, technologischer Wandel oder Grad der politischen Unterstützung für nachhaltige Mobilität). Berücksichtigen Sie aktuelle Trends und wahrscheinliche Veränderungen, die in den jüngsten Berichten von Expert:innen prognostiziert werden. Analysieren Sie Trends in typischen Vorreiterstädten wie San Francisco und stellen Sie sich vor, was geschehen würde, wenn die dort verfügbaren digitalen Mobilitätsinnovationen auch in Ihrer Stadt zur Verfügung stünden. Außerdem sollten Sie sich weniger wahrscheinliche, aber in höchstem Maße disruptive Veränderungen vor Augen führen, die die Mobilität in Ihrer Stadt stark beeinflussen würden.

- Analysieren Sie die Auswirkungen zukünftiger externer Faktoren auf Ihr kommunales Verkehrssystem. Hierzu zählen sowohl die Auswirkungen globaler oder nationaler Veränderungen (z. B. neue Technologien, die Mobility as a Service ermöglichen, autonomes Fahren oder geteilte Free-Floating-Mobilität) als auch kommunale Trends (z. B. stark steigende oder sinkende Bevölkerungszahlen, die sich auf den Stadthaushalt und die Stadtentwicklung auswirken). Werten Sie aus, welche Chancen und Einschränkungen diese für Ihre Stadt bedeuten würden. Eröffnen sie neue Optionen? Oder erschweren sie die nachhaltige Entwicklung bestimmter Politikbereiche?
- Entwickeln Sie mehrere Szenarien, die alternative politische Prioritäten und ihre Auswirkungen auf strategischer Ebene beschreiben. Es sollten mindestens drei Szenarien entwickelt werden:
  - Ein Business-as-usual-Szenario, das die prognostizierte Entwicklung beschreibt, wenn die derzeitige politische Ausrichtung beibehalten wird und nur bereits geplante Maßnahmen umgesetzt werden.
  - Alternative Szenarien, die prognostizierte Entwicklungen beschreiben, die sich aus unterschiedlichen strategisch-politischen Prioritäten ergeben (z. B. die Schwerpunkte öffentlicher Verkehr, aktive Mobilität und Elektromobilität im Vergleich). Derartige Szenarien zeigen die Beiträge der verschiedenen politischen Ausrichtungen auf, womit Sie herausfinden, was priorisiert werden sollte. Es wird empfohlen, nur nachhaltige politische Ausrichtungen einzubeziehen, da das Business-as-usual-Szenario bereits den Vergleich mit einem weniger nachhaltigen Szenario gestattet.
- Verwenden Sie geeignete Methoden zur Szenarientwicklung, bspw. eine Modellierung oder eine rein qualitative Analyse (abhängig von der Einschätzung von Expert:innen oder von früheren Ergebnissen politischer Strategien in Ihrer Stadt oder in ähnlichen urbanen Kontexten) oder eine Kombination aus beiden. Bei der Modellierung werden in dieser Phase strategische und skizzengestützte Planungsmodelle empfohlen, da sie kostengünstig, schnell durchführbar und interaktiv nutzbar sind. Detaillierte Verkehrsmodelle werden in dieser Phase in der Regel nur dann verwendet, wenn sie ohne hohe Zusatzkosten schnell verfügbar sind.
- Werten Sie die Interdependenzen von Entwicklungen in verschiedenen Sektoren aus: Verkehr, Flächennutzung, Umwelt, Wirtschaft usw. Identifizieren Sie Synergien auf strategischer Ebene, das Potenzial für Integrationen sowie die negativen Auswirkungen von sektorbezogenen Trends.
- Werten Sie die Resilienz der Szenarien gegenüber wichtigen externen Faktoren aus und berücksichtigen Sie hierbei Ihre vorherige Analyse dieser Faktoren. (Es kann nützlich sein, gezielt nach anfälligen Faktoren zu suchen – Worst-Case-Szenarien –, um die Risiken und Einschränkungen zu erkennen). Eine solche Analyse hilft Ihnen, sich auf potenzielle Veränderungen und ihre Folgen vorzubereiten und zeigt auf, welche Szenarien zukunftssicherer sind. Diese kann auch dazu beitragen, die Grenzen und Risiken des Status quo (Business-as-usual-Szenario) anzugeben und zu erläutern, warum zukünftige Veränderungen der momentan zufriedenstellenden Situation erforderlich sind.



### Was versteht man unter einem „Szenario“?

Ein Szenario ist eine Beschreibung einer bestimmten Reihe von Entwicklungen in der Zukunft, die für die urbane Mobilität relevant sind. Hierzu zählen auch die wahrscheinlichen Auswirkungen externer Faktoren (wie demografische und wirtschaftliche Umstände) sowie der strategisch-politischen Prioritäten (etwa ein starker Fokus auf aktive Mobilität oder Elektromobilität).<sup>48</sup>

Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie auch im US-amerikanischen FHWA Scenario Planning Guidebook: [www.fhwa.dot.gov/planning/scenario\\_and\\_visualization/scenario\\_planning](http://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning)

### Ergänzende Aufgaben

- Binden Sie Interessenträger:innen bereits bei der Szenarientwicklung ein, zum Beispiel wenn diskutiert wird, wie viele und welche Szenarien entwickelt werden sollen. Dies erhöht ihre Eigenverantwortung und die Akzeptanz des Strategieentwicklungsprozesses.

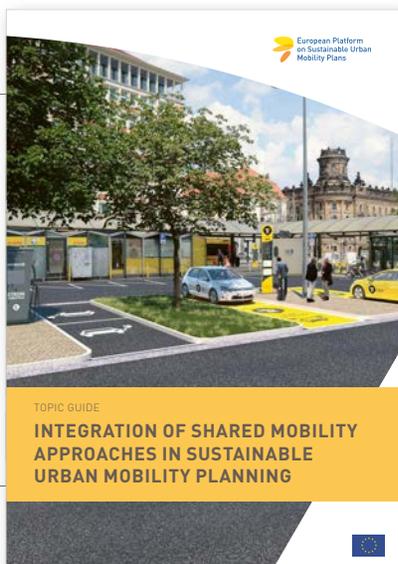
<sup>48</sup> Um Verwirrung zu vermeiden, sollte beachtet werden, dass einige Planer:innen später im Planungsprozess Szenarien im Sinne von Maßnahmen- oder Politikenszenarien verwenden. Dieser Aspekt, bei dem verschiedene Maßnahmenkombinationen überprüft werden, um den besten Weg zum Erreichen von Zielen und Strategien zu ermitteln, wird in diesem Dokument als Bewertung von Maßnahmenpaketen bezeichnet (siehe Aktivität 7.2, S. 114).

## Zeitplan und Koordination

- Folgt auf die Bestandsanalyse.
- Die Szenarienentwicklung begleitet die Konzeption eines gemeinsamen Leitbildes (siehe Aktivität 5.1, S. 88), von Leitzielen und Teilzielen (siehe Aktivität 5.2, S. 93).

## Checkliste

- ✓ Auswirkungen möglicher Veränderungen externer Faktoren untersucht.
- ✓ Verschiedene alternative Szenarien einschließlich eines Business-as-usual-Szenarios beschrieben.
- ✓ Geeignete Methoden angewendet, um die Entwicklung und Evaluation von Szenarien zu unterstützen.
- ✓ Resilienz von Szenarien bezüglich sich ändernden Umstände bewertet.



Wenn Zukunftsszenarien entwickelt werden, müssen mögliche Trends und politische Ausrichtungen berücksichtigt werden. Als einer der aktuellen Haupttrends werden in vielen Vorreiterstädten verschiedene Shared-Mobility-Konzepte umgesetzt und es ist zu erwarten, dass diese in den kommenden Jahren weitere Verbreitung finden. Mobilitätsoptionen wie öffentliches Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing, E-Motorbike-Sharing, (E-)Car-Sharing, Ride-Sharing und Ride-Hailing, sowie Shared Mobility im Güterverkehr könnten Teil der politischen Ausrichtung eines Szenarios sein. Weitere Informationen über die verschiedenen Shared-Mobility-Formen und deren Umsetzung im Rahmen eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans finden Sie im Themenhandbuch **Integration of Shared Mobility Approaches in Sustainable Urban Mobility Planning**.

## PRAXISBEISPIEL

### Maia, Portugal: Szenarienentwicklung mit unterschiedlichen Ambitionen, um das vereinbarte Leitbild zu verwirklichen

Die Stadt Maia stellte 2013 ihren ersten SUMP auf. Um der Verwirklichung urbaner Mobilität, die nachhaltige Verkehrsträger fördert näherzukommen, hat Maia drei verschiedene Szenarien definiert: ein Business-as-usual-, ein intermediäres und ein proaktives Szenario. Das intermediäre Szenario enthielt sowohl angestrebte als auch durchführbare Maßnahmen, während die Maßnahmen im proaktiven Szenario ehrgeiziger waren. Zwar hat das proaktive Szenario ein höheres Ergebnis bei der Evaluation erzielt, da mögliche Einschränkungen nicht berücksichtigt wurden, nichtsdestotrotz brachte eine beteiligungsorientierte Veranstaltung mit wichtigen Interessenträger:innen Maia dazu, sich für das intermediäre Szenario zu entscheiden, das realistisch verwirklicht werden kann. Der Prozess machte deutlich, wie wichtig die Beteiligung von Interessenträger:innen ist, wenn Zukunftsszenarien entwickelt werden und diese akzeptiert werden sollen.



Autor: Behörde für Energie und Mobilität, Stadt Maia, Zusammenstellung durch ICLEI  
Bild: Stadt Maia

## PRAXISBEISPIEL

## Leipzig, Deutschland: Szenarientwicklung, die durch Verkehrsmodellierung unterstützt wird

Die Stadt Leipzig entwickelte in einem wissenschaftlichen und offenen Prozess sechs verschiedene Zukunftsszenarien.

Dies sind die sechs Szenarien:

1. Fortführung der aktuellen Mobilitätsstrategie
2. Fortführung der aktuellen Mobilitätsstrategie mit Fahrpreiskonstanz
3. Nachhaltigkeitsszenario
4. Fahrradstadtszenario
5. ÖPNV-Vorrang-Szenario und
6. Gesellschaftsszenario

Die Szenarien wurden anhand verschiedener Kriterien (Attraktivität für die Nutzer:innen, ökologische Attraktivität, wirtschaftliche Attraktivität, systemische Attraktivität) und einer qualitativen Analyse beurteilt. Die Bewertung ergab die folgende Priorisierung: 1. Fahrradstadtszenario, 2. Nachhaltigkeitsszenario und 3. ÖPNV-Vorrang-Szenario.

Autor: Stadt Leipzig, Zusammenstellung durch Marlene Damerau, Rupprecht Consult  
Bild: Stadt Leipzig



## AKTIVITÄT 4.2: Szenarien mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen diskutieren

### Hintergrund

Der erste Schritt für ein weithin akzeptiertes Mobilitätsleitbild besteht darin, die verschiedenen Szenarien und ihre Auswirkungen mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen zu diskutieren. Da verschiedene potenzielle Zukunftsszenarien vorgestellt und ihre jeweiligen Aspekte gemeinsam untersucht werden, wird ein gemeinsames Verständnis hiervon geschaffen. Zudem wird für die Abhängigkeiten und Kompromisse zwischen verschiedenen Politikbereichen und Sektoren, für die Komplexität zutreffender strategischer Entscheidungen und für die Risiken sensibilisiert, denen man sich gegenüber sieht.

Das Ziel besteht darin, zu diskutieren und auf ein gemeinsames Verständnis hinzuarbeiten, welche Szenarien oder Elemente von Szenarien angestrebt werden. Wenn Bürger:innen und Interessenträger:innen bereits in dieser Phase eingebunden werden, lassen sich Eigenverantwortung und Akzeptanz für die Leitziele und Maßnahmen, die später ausgewählt werden, auf breiter Basis schaffen.

### Ziele

- Verwenden Sie alternative Szenarien als Ausgangspunkt, um allgemeine politische Prioritäten und Strategien für die künftige Entwicklung zu diskutieren.
- Erzeugen Sie Eigenverantwortung und Akzeptanz auf breiter Basis für den Prozess, um ein gemeinsames Leitbild und Leitziele auszuwählen.

### Aufgaben

- Stellen Sie den wichtigsten Interessenträger:innen Szenarien und ihre Ergebnisse vor. Regen Sie eine Diskussion über strategisch-politische Alternativen und deren Auswirkungen an. Gruppenarbeit und andere interaktive Formate können dazu beitragen, eine konstruktive und angenehme Atmosphäre in den Sitzungen zu schaffen. Achten Sie darauf, dass jeder dieselbe Chance erhält, seine Meinung zu solchen oder ähnlichen Fragen zu äußern:

- Was muss am Business-as-usual-Szenario geändert werden?
- Welche der alternativen politischen Prioritäten sind angestrebt?
- Welches Maß an Ambition ist erforderlich, um in der Zukunft nachhaltige Mobilität zu erzielen?
- Diskutieren Sie auch die Abhängigkeiten zwischen Veränderungen im Verkehrssektor und in anderen Sektoren. Wie lassen sich Synergien schaffen und negative Nebenwirkungen vermeiden? Untersuchen Sie die Belastbarkeit Ihres derzeitigen Verkehrssystems und verschiedener Szenarien, wenn externe Faktoren geändert werden.
- Diskutieren Sie die Szenarien mit einem breiten Spektrum von Menschen aus allen Teilen der Gesellschaft. Wenden Sie möglichst eine Vielzahl von Einbindungsmethoden an, die auch typischerweise unterrepräsentierte Gruppen wie junge und ältere Menschen, ethnische Minderheiten, Menschen mit niedrigem Einkommen, Alleinerziehende und Menschen mit Behinderung erreichen. Sie können Info- und Feedbackboxen oder -stände in verschiedenen Stadtteilen (z. B. auf Marktplätzen und in Einkaufszentren, auch in einkommensschwachen Gebieten) aufstellen, Feedback online und über soziale Medien erfassen, mit Organisationen zusammenarbeiten, die diese Gruppen vertreten (z. B. Kindergärten, Schulen, Universitäten,

Kulturvereine, Arbeitsämter), in mehreren Sprachen kommunizieren und repräsentative Erhebungen durchführen (siehe Aktivität 1.4, S. 45). Vergleichen Sie die demografische Zusammensetzung Ihrer Sitzungen und Online-Teilnehmer:innen mit der allgemeinen Bevölkerung in Ihrer Stadt, um unterrepräsentierte Gruppen zu identifizieren, die Sie aktiv ansprechen sollten.

- Wenn Sie Interessenträger:innen und Bürger:innen einladen, vermitteln Sie stets einen transparenten Prozess und eine übersichtliche Agenda, damit sie wissen, was von ihnen erwartet wird und wie viel Aufwand und Kapazitäten erforderlich sind. Als überzeugendes Argument, um sie zur Teilnahme zu bewegen, können Sie vorbringen, dass ihre Bedürfnisse im Planungsprozess ohne ihren Beitrag nicht berücksichtigt werden können.

### Ergänzende Aufgaben

- Organisieren Sie offizielle, persönliche Einladungen im Namen Ihres:r Bürgermeister:in (oder des Vorsitzenden Ihrer Organisation), um hochrangige Interessenträger:innen (z. B. Bürgermeister:innen benachbarter Kommunalbehörden, Gemeinderatsmitglieder oder Direktor:innen großer Organisationen) einzuladen. Ihre Teilnahme kann einen Beitrag dazu leisten, hochrangige politische Unterstützung für den SUMP-Prozess zu gewinnen.

### Zeitplan und Koordination

- Folgt auf die Entwicklung von Szenarien oder begleitet sie.
- Die Diskussion über Szenarien geht damit einher, ein gemeinsames Leitbild und Leitziele zu entwickeln (siehe Aktivität 5.1, S. 88 und 5.2, S. 93). Szenarien und Leitbilder sind eng verknüpft und die Reihenfolge ihrer Entwicklung kann von Stadt zu Stadt variieren, sogar ein paralleler Ablauf ist möglich.

### Checkliste

- ✓ Änderungsbedarf, der sich aus dem Business-as-usual-Szenario herauskristallisiert, mit Interessenträger:innen sowie Bürger:innen diskutiert.
- ✓ Mit Interessenträger:innen sowie Bürger:innen diskutiert, welche Szenarien oder Elemente von Szenarien angestrebt sind.



Bild © Stadt Bremen

## PRAXISBEISPIEL

## Prag, Tschechische Republik: Szenarienentwicklung mit starker Beteiligung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen

Im Jahr 2015 entwarf Prag drei mögliche Szenarien und organisierte einen Workshop für Expert:innen sowie eine soziologische Erhebung, um das am besten geeignete Szenario auszuwählen. 57 ausgewählte Expert:innen kamen in Gruppen zusammen und erörterten die Szenarien in einem halbtägigen Workshop. Im Rahmen einer soziologischen Erhebung wurde zusätzliche Meinungen von 2.224 Bürger:innen erfasst. Auf Basis der gesammelten Meinungen von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen entwickelte Prag die endgültige Verkehrsstrategie. Die Gestaltung eines Workshops mit Expert:innen und einer soziologischen Erhebung mit wesentlichen, einfachen Fragen ist eine einfache, kostengünstige und anschauliche Lösung für die Szenarienauswahl. Sie liefert auch eine tragfähige Grundlage für politische Zustimmung, da sie sich auf ein breites und ausgewogenes Meinungsspektrum von Expert:innen stützt.

**Autor:** Václav Novotný, Institut für Planung und Entwicklung, Prag,  
Zusammenstellung durch EUROCITIES | **Bild:** Stadt Prag



## PRAXISBEISPIEL

## Antwerpen, Belgien: Umfassende Beteiligung von Bürger:innen, politischen Entscheidungsträger:innen und Expert:innen an Diskussionen über Szenarien

Die Stadt Antwerpen hat innovative Governance-Methoden angewendet, um breite öffentliche Unterstützung für das entwickelte Leitbild zu gewinnen. Nachdem mögliche Szenarien bewertet worden sind, wählte ein Lenkungskreis ein Szenario aus, das den Ambitionen von Antwerpen am besten entspricht und welches adäquate und relevante Projekte für die Region umfasst. Dieser Ansatz führte zu dem vereinbarten Ziel, gemeinsam mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen innovative Ideen zu entwickeln. Insgesamt wurden 100 Arbeitstagungen organisiert, an denen etwa 3500 Expert:innen und politische Entscheidungsträger:innen sowie etwa 3000 Bürger:innen und Organisationen teilnahmen. Es wurde ein Bündnis gebildet, das eine Führungsstruktur zur Prozesssteuerung entwickelt hat. Die multidisziplinären Teams nutzten Beteiligungs- und Mitgestaltungsinstrumente, um Beiträgen von Bürger:innen einzuholen.

**Autor:** Annelies Heijns, Zusammenstellung durch ICLEI  
**Bild:** Stadt Antwerpen





Nun sind Sie bereit, die wichtigsten Schritte zum Aufstellen eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans einzuleiten. Die Entwicklung eines gemeinsamen Leitbildes und Leitziele sind die Eckpfeiler eines jeden SUMP. Ein Leitbild ist eine wichtige qualitative Beschreibung der angestrebten Zukunft für die Stadt und ihre Mobilität, die dann durch konkrete Leitziele spezifiziert wird, welche die Art der angestrebten Änderung beschreiben. Beides bildet die Grundlage für alle nachfolgenden Schritte, mit denen strategische Indikatoren und Ziele definiert und Maßnahmen ausgewählt werden. Szenarien und Leitbilder sind eng verknüpft und die Reihenfolge ihrer Entwicklung kann in unterschiedlichen Kontexten variieren, sogar ein paralleler Ablauf ist möglich. Leitbilder und Leitziele können nur dann richtungsweisend sein, wenn sie von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen weitgehend akzeptiert werden. Daher ist es unverzichtbar, sie gemeinsam zu gestalten und eine gemeinsame Verantwortung zu begründen.

## AKTIVITÄT 5.1: Gemeinsames Leitbild zusammen mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen gestalten

### Hintergrund

In was für einer Stadt wollen wir leben? Inwiefern unterscheidet sie sich von anderen Städten? Dies sind die zentralen Fragen, die durch ein Leitbildprozess beantwortet werden müssen. Ein Leitbild liefert eine qualitative Beschreibung eines Mobilitätsleitbildes und dient dazu, die Entwicklung entsprechender Planungsmaßnahmen zu steuern. Das Leitbild sollte den Verkehr wieder in den übergreifenden Kontext der städtischen und gesellschaftlichen Entwicklung einordnen. Mit anderen Worten: Wie kann der Verkehr zu einer positiven Zukunft beitragen?

Das Leitbild sollte so ausgearbeitet werden, dass alle politischen Perspektiven berücksichtigt werden, auf die sie abzielt: insbesondere bestehende allgemeine Stadtleitbilder oder strategische Pläne zu Stadt- und Raumplanung, wirtschaftliche Entwicklung, Umwelt, soziale Inklusion, Geschlechtergleichstellung, Gesundheit und Verkehrssicherheit.

Um zu sensibilisieren und weitgehende Akzeptanz zu schaffen, sollten die Bürger:innen aktiv in den Leitbildprozess und die Ergebnisfindung einbezogen werden. Die Bürger:innen sollten sich an der Leitbildentwicklung beteiligen, z. B. durch einen dedizierten Workshop. Die Ergebnisse einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung können nur dann erfolgreich sein, wenn die Bürger:innen das Leitbild verstehen und die übergreifende Ziele unterstützen.

### Ziele

- Einigen Sie sich auf ein weithin unterstütztes gemeinsames Leitbild, die auf die Ergebnisse der Diskussionen über Szenarien aufbaut: Ein langfristiges Ziel für die Mobilitätsentwicklung dient als Leitfaden für den Planungsprozess.

- Erweitern Sie die Perspektive, indem Sie über Verkehr und Mobilität hinausblicken, bspw. auf Lebensqualität, Gesundheit und Flächennutzung.
- Stärken Sie die Identität der kommunalen Gemeinde und die kollektive Verantwortung der Bürger:innen für das Leitbild.
- Stellen Sie den politischen Wert eines SUMP heraus und sichern Sie sich das Engagement der wichtigen Handlungs- und Entscheidungsträger:innen.

## Aufgaben

- Stellen Sie eine repräsentative Gruppe von wichtigen Interessenträger:innen auf, die für die Entwicklung des Leitbildes verantwortlich ist. Hierbei könnte es sich um den „Lenkungskreis“ des SUMP handeln, der in Aktivität 1.4 (S. 45) gegründet wurde.
- Bereiten Sie Sitzungen mit Interessenträger:innen vor, halten Sie sie ab und bereiten Sie diese nach. Verschiedene Formate können nützlich sein, um einen offenen, respektvollen und fruchtbaren Dialog zu führen (eine Formatübersicht finden Sie unten unter den Methoden zum Entwickeln eines Leitbildes und in Aktivität 1.4, S. 45). Stellen Sie den Interessenträger:innen in der ersten Sitzung grundlegende Informationen bereit, um einen gemeinsamen Kenntnisstand zu erzielen. Hierzu sollten Informationen über bereits entwickelte Leitbilder, sowie die Ergebnisse der Mobilitätsanalyse (Schritt 3, S. 68) und die Szenarien (Schritt 4, S. 82) gehören. Greifen Sie so weit wie möglich auf Karten, Visualisierungen und konkrete Beispiele aus anderen Städten zurück, um die Diskussionen anzuregen.
- Vermeiden Sie Geheimhaltung und Korporatismus: Nutzen Sie öffentliche Anhörungen und machen Sie Protokolle von Sitzungen mit Interessenträger:innen öffentlich, um Transparenz zu gewährleisten.
- Sie können Bürger:innen direkt in die Entwicklung des Leitbildes einbeziehen, z. B. in Sitzungen oder Workshops, die den Sitzungen mit den Interessenträger:innen gleichen. Zumindest sollten Sie Bürger:innen aktiv über den Prozess der Leitbildentwicklung auf dem Laufenden halten (z. B. im Rahmen einer Öffentlichkeitskampagne) und ihnen die Möglichkeit geben, Feedback zum Leitbildentwurf zu geben. Nehmen Sie alle Beiträge ernst, aber äußern Sie sich im Vorfeld klar und offen, dass nicht alle Vorschläge integriert werden können und dass Entscheidungen trotz divergierender Meinungen getroffen werden müssen.
- Arbeiten Sie einen Leitbildentwurf aus, der das gesamte Planungsgebiet und sämtliche relevanten Nachhaltigkeitsaspekte abdeckt, darunter Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Lebensqualität, Lärmbelastung und Luftqualität. Der Entwurf muss auch alle Verkehrsträger und Verkehrsformen berücksichtigen. Hierunter zählen der öffentliche und private Verkehr, der Personen- und Güterverkehr, der motorisierte und nicht motorisierte Verkehr, sowie Verkehrsströme und der ruhende Verkehr. Berücksichtigen Sie die Ergebnisse der Diskussion über Szenarien, wenn Sie das Leitbild entwickeln, indem Sie die Punkte aufgreifen, die auf positive Resonanz gestoßen sind und aktiv unterstützt wurden.
- Halten Sie die Entscheidungsträger:innen auf dem Laufenden. Sie können den Leitbildentwurf mit führenden Politiker:innen aller Parteien diskutieren, was auch bei inoffiziellen Zusammenkünften geschehen kann, um allgemeine Eigenverantwortung für das Leitbild zu erzielen. Es kann nützlich sein, einfache öffentliche Meinungsumfragen durchzuführen. Die Ergebnisse hiervon können als Argumente zur Überzeugung politischer Entscheidungsträger:innen fungieren.
- Diskutieren Sie den Leitbildentwurf und das Feedback von Bürger:innen und Entscheidungsträger:innen mit Interessenträger:innen und einigen Sie sich auf eine endgültige Version.
- Veröffentlichen Sie das Leitbild in einem Format, das leicht verständlich ist und verwenden Sie Visualisierungen, um sie zu vermitteln. Sorgen Sie für eine weite Verbreitung des Leitbilddokuments. Beziehen Sie hier auch die Medien ein (kommunale Presse, Radio, Fernsehen, soziale Medien).

## Zeitplan und Koordination

- Baut auf der Mobilitätsanalyse (Schritt 3, S. 68) und den Szenarien (Schritt 4, S. 82) auf.
- Szenarien und Leitbilder sind eng verknüpft und die Reihenfolge ihrer Entwicklung kann zwischen unterschiedlichen Kontexten variieren, sogar ein paralleler Ablauf ist möglich.



### Was versteht man unter einem „Leitbild“?

Ein Leitbild ist eine qualitative Beschreibung eines Mobilitätsleitbildes, das während des gesamten SUMP-Prozesses als Leitfaden dient, um Teilziele, strategische Indikatoren und Leitziele zu entwickeln und geeignete Maßnahmen auszuwählen. Das Leitbild hat in der Regel einen langfristigen Horizont, der sogar den Zeitrahmen des SUMP hinausgehen kann und Situationen in 20 bis 30 Jahren beschreibt.

## Checkliste

- ✓ Interessengruppe für die Entwicklung des Leitbildes gebildet.
- ✓ Bürger:innen aktiv in den Prozess der Leitbildentwicklung einbezogen.
- ✓ Erster Leitbildentwurf entwickelt und mit Bürger:innen sowie Entscheidungsträger:innen diskutiert.
- ✓ Einigung der Interessenträger:innen auf den endgültigen Entwurf des Leitbildes.
- ✓ Ergebnisse des Leitbildes dokumentiert.



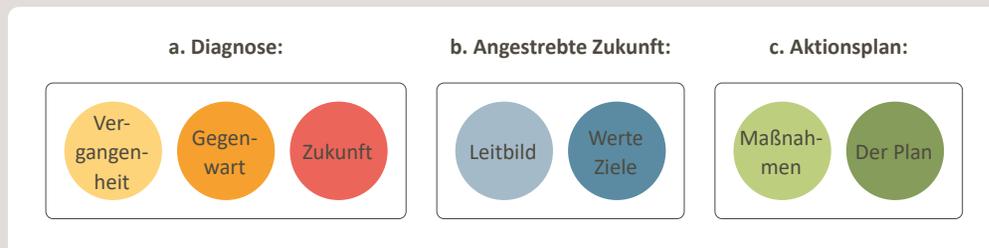
### Workshop zur Zukunftsforschung

Es gibt viele Formate, um Interessenträger:innen und Bürger:innen in den Leitbildprozess einzubeziehen. Eines davon ist der Workshop zur Zukunftsforschung. Der dreitägige Workshop soll alle wichtigen Interessenträger:innen zum Schaffen einer gemeinsamen Grundlage zusammenbringen. In einem komprimierten Format von 17 Stunden arbeiten die Teilnehmer:innen meist in Kleingruppen an der Mitgestaltung eines Leitbildes. Im Idealfall sollten Sie eine heterogene Gruppe von etwa 50 bis 60 Interessenträger:innen zusammenbringen, darunter Entscheidungsträger:innen, Planer:innen, Forscher:innen und Vertreter:innen aller wichtigen Gruppen.

In der Regel stehen drei Phasen eines Workshops zur Zukunftsforschung:

- a. Diagnose:** Blicken Sie zurück, um zu analysieren, wie sich die aktuelle Mobilitätssituation entwickelt hat. Blicken Sie im Anschluss in die Zukunft, indem Sie strukturelle Trends analysieren, welche das Mobilitätsverhalten in der Zukunft wahrscheinlich beeinflussen werden.
- b. Angestrebte Zukunft:** Definieren Sie die ideale Zukunftssituation und teilen Sie diese mit den anderen Teilnehmer:innen. Es wird eine gemeinsame Grundlage gesucht und Handlungsprinzipien skizziert, mit denen das angestrebte Leitbild realisiert werden soll. Alle Differenzen und Meinungsverschiedenheiten werden ebenfalls zusammengetragen.
- c. Aktionsplan:** Im letzten Prozessschritt wird der Schwerpunkt darauf gelegt, konkrete Projekte und Maßnahmen zu formulieren, die von den in der vorausgegangenen Phase entwickelten Leitbildern abgeleitet sind.

**Abbildung 22:** Die drei Phasen eines Workshops zur Zukunftsforschung (Quelle: Adell, E., Ljungberg, C., 2014: *The Poly-SUMP Methodology*, p. 21)



Weitere Informationen, wie ein Workshop zur Zukunftsforschung durchgeführt wird, finden Sie in den Poly-SUMP-Leitlinien und im praktischen Handbuch: [www.poly-sump.eu/tools](http://www.poly-sump.eu/tools)

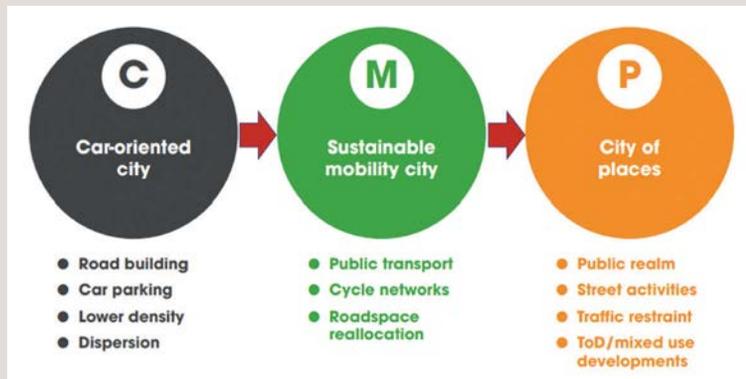


### Auf dem Weg zur Stadt der kurzen Wege

Im CREATE-Projekt sind die politischen Perspektiven von Stadtverwaltungen der letzten 50 bis 60 Jahre untersucht worden. Historisch gesehen konnten drei verschiedene Leitbilder bestimmt werden. In den meisten westeuropäischen Städten folgten diese Perspektiven weitgehend einem sequenziellen Prozess mit drei Stadien: Was als autoorientierte Stadt beginnt, entwickelt sich zu einer Stadt nachhaltiger Mobilität und später zu einer Stadt der kurzen Wege. In der Praxis ist die Verschiebung viel weniger scharf abgegrenzt, sie weist Überschneidungen und manchmal kurzfristige Kehrtwenden der Politik im Anschluss an eine Wahl auf. Die drei Stadien koexistieren in einer Stadt in der Regel, allerdings an verschiedenen Orten der Stadt. Die Raumplanungspolitik wird tendenziell zunächst im Stadtzentrum angewandt und dann auf die Vororte ausgeweitet, wo eine autoorientierte Perspektive länger dominiert. Der genaue Zeitrahmen kann zwar komplex sein und von Stadt zu Stadt variieren, nichtsdestotrotz ist unverkennbar, dass es einen allgemeinen Trend zu ortsbezogenen Leitbildern gibt.



Abbildung 23: Leitbilder zur urbanen Mobilität mit charakteristischen politischen Maßnahmen



Typische Leitziele von ortsbezogenen Leitbildern, welche die Leitbildentwicklung in Ihrer Stadt inspirieren, können folgende Punkte aufgreifen:

- Mobilitätsangebote zu schaffen, die es allen gestatten, sich ohne unangemessene Verspätungen frei und sicher fortzubewegen, hauptsächlich mit nachhaltigen Verkehrsmitteln.
- Flächennutzungsmuster zu schaffen, die hochfrequentierte und qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsmittel in den Hauptkorridoren unterstützen und Multimodalitätsmöglichkeiten bieten, so dass Anwohnende zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren können, um dann die Verkehrsmittel in Anspruch zu nehmen, die ihre täglichen Bedürfnisse erfüllen.
- Städte zu schaffen, die lebenswert sind und sichere und attraktive Orte (Straßen, Umsteigeorte usw.) bieten, um am wirtschaftlichen, sozialen und gesellschaftlichen Leben teilhaben können.
- übergreifende Leitziele der Politik und Maßnahmen für das Stadtgebiet erfolgreich umzusetzen, darunter Aufwertung, gute öffentliche Gesundheit und Wohlbefinden sowie gemeinschaftlicher Zusammenhalt.
- Governance-Maßnahmen festzulegen, die den Wandel unterstützen, z. B. Wissen und Sachkenntnis, Durchsetzungsmechanismen, integrierte Verkehrsplanung, Geschäftsmodelle usw.

Quelle: Peter Jones et al., 2018: CREATE Project Summary and Recommendations for Cities: <http://nws.euocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryReccommendations.pdf>

## PRAXISBEISPIEL

# Löwen, Belgien: Weitgehend akzeptiertes Klimaleitbild der Stadt Löwen

Mit dem Verweis auf die Wichtigkeit einer klimaneutralen Entwicklung, der Unterzeichnung des Bürgermeisterkonvents durch den Bürgermeister von Löwen und der Einleitung eines Konsultationsprozesses hat die Stadt Löwen die Organisation „Leuven 2030 klimaneutral“ (oder „Löwen 2030“) gegründet. Diese Organisation stellt den Rahmen bereit, um ein allgemeines langfristiges Leitbild für die Stadt zu definieren. Die Mitglieder der Organisation repräsentieren sämtliche Bereiche der Gesellschaft, auch die Stadtverwaltung ist stark in den Prozess eingebunden. Das Ziel, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist auch im kommunalen SUMP abgebildet. Festgelegt wurden die Ziele, den Modal Split des Fahrradverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs zu verdoppeln und die Nutzung von Autos in Löwen bis 2030 um 20 % zu verringern.

Autor: Tim Asperges, Stadt Löwen, Zusammenstellung durch Polis  
Bild: Karl Bruninx



PRAXISBEISPIEL

# Göteborg, Schweden: Verkehrssicherheit durch den Ansatz „Vision Zero“

Göteborg, eine Stadt mit 570.000 Einwohner:innen, verfolgt zusammen mit dem Rest Schwedens den langfristigen Ansatz „Vision Zero“, welcher sich auf Verkehrstote und Schwerverletzte bezieht. Die Zwischenvorgaben der Stadt bestehen darin, im Zeitraum 2010–2020 die jährliche Zahl der Verkehrstoten von 9 auf 3 und die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten von 227 auf 75 zu senken. 1978 gab es in ganz Göteborg eine Bremsschwelle. Im Jahr 2019 gibt es etwa 2500 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die Bürger:innen fordern mehr. Die Verkehrsberuhigung trug zusammen mit der Trennung der aktiven Verkehrsträger vom motorisierten Verkehr dazu bei, dass 80% der Verletzungen, die Menschen auf den Straßen der Stadt erlitten haben, nicht auf Autos zurückzuführen sind.

Autor: Dirk Engels, Transport & Mobility Löwen, Zusammenstellung



durch Rupprecht Consult  
Bild: Stadt Göteborg, 2007

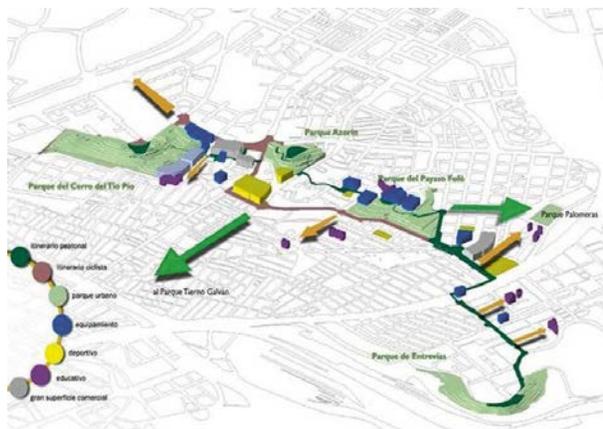
PRAXISBEISPIEL

# Madrid, Spanien: Leitziele für Vororte definieren

Der neue SUMP von Madrid setzt gezielt auf die Aufwertung der am stärksten gefährdeten Vororte der Stadt. Die Leitziele des Plans wurden abhängig von einer Reihe von partizipativen Prozessen mit Anwohner:innen definiert, um Bedürfnisse oder Probleme in den verschiedenen Randbezirken zu sammeln. Darüber hinaus wurde ein ganzer Tag für einen strukturierten Dialog mit Planer:innen, Expert:innen, Verbänden und Gruppen organisiert, um die strategischen Arbeitsbereiche des Mobilitätsplans vorzustellen, spezifische Probleme zu analysieren und mögliche Ansätze oder Lösungen vorzuschlagen. Im neuen SUMP werden Pilotaktionen entwickelt, um die Maßnahmenbereiche des Plans in der Stadt sichtbar zu machen, sie zu evaluieren und problemlos in anderen Teilen der Stadt zu reproduzieren.

Autor: Cristina Moliner Hormigos, Stadtrat von Madrid, Zusammenstellung durch EUROCITIES

Bild: Stadtrat von Madrid



## AKTIVITÄT 5.2: Leitziele vereinbaren, die auf Kernprobleme sowie alle Verkehrsträger eingehen

### Hintergrund

Um einen strategische Leitfaden bereitstellen zu können, muss ein Leitbild durch konkrete Leitziele beschrieben werden, mit denen die Art der angestrebten Veränderung verdeutlicht wird. Wenn Sie Leitziele definieren, müssen Sie angeben, welche sozialen, ökologischen oder wirtschaftlichen Verbesserungen angestrebt werden und zudem genau anführen, was „reduziert“, „gesteigert“ oder „erhalten“ werden muss. Leitziele sind die übergeordneten Ziele des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (z. B. Staus verringern), während Maßnahmen (z. B. Straßenbahn bauen) die Mittel sind, um diese Leitziele zu realisieren. Dieser zielorientierte Ansatz steht im Gegensatz zu einem Planungsansatz, der den Schwerpunkt auf die Bereitstellung von Programmen und Infrastruktur legt, ohne Bezug auf übergeordnete Ziele zu nehmen. Die durchgängige Beteiligung von Interessenträger:innen ist eine unbedingte Voraussetzung, um die Akzeptanz der ermittelten Prioritäten für die Mobilität zu gewährleisten.

### Ziele

- Legen Sie fest, was der SUMP erreichen soll und berücksichtigen Sie dabei alle Aspekte des gemeinsamen Leitbildes.
- Formulieren Sie klare Ziele und strategische Prioritäten, welche die Ausrichtungen für Verbesserungen vorgeben.

### Aufgaben

- Bauen Sie auf dem Leitbild auf, indem Sie analysieren, welche Verbesserungen damit erzielt werden. Berücksichtigen Sie außerdem die Ergebnisse der Szenarioentwicklung, insbesondere wenn Sie die strategischen Prioritäten und die Bereiche zur Verbesserung der Situation festlegen.
- Berücksichtigen Sie relevante Ziele auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene.
- Werten Sie die angestrebten Verbesserungen gemeinsam mit den Interessenträger:innen, indem Sie Workshops und Sitzungen mit diesen durchführen. Vereinbaren Sie eine Reihe strategischer Leitziele für übergreifende Themen, die die Bedürfnisse der Bürger:innen sowie Interessenträger:innen im Planungsgebiet abbilden. Möglicherweise sind nicht alle Ziele leicht umzusetzen, weshalb es notwendig sein kann, die wichtigsten Ziele zu definieren.

- Definieren Sie klare Leitziele, die der Auswahl und Gestaltung von Maßnahmen eine Richtung geben. Geben Sie an, was erreicht und wann es erreicht werden soll. Zu den Leitzielen gehört in der Regel das Setzen strategischer Prioritäten zur Verbesserung der Situation. Eine Stadt könnte bspw. nicht nur die Zielsetzung vorgeben, Luft- und Lebensqualität zu verbessern, sondern bereits jetzt beschließen, den Autoverkehr zu reduzieren oder eine „Stadt der kurzen Wege“ zu werden, um dies zu erreichen. Diese Prioritäten geben lediglich eine strategische Ausrichtung vor (zielorientierte Planung). Sie sollten nicht zu detailliert sein, da die genaue Ausgestaltung erst festgelegt wird, wenn die Maßnahmen geplant werden (siehe Aktivität 7.1, S. 106). Die Leitziele sollten einen integrierten Ansatz für alle Verkehrsträger enthalten, wobei eine Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger verfolgt werden soll.

### Ergänzende Aufgaben

- Diskutieren Sie den Entwurf der Leitziele mit Bürger:innen, berücksichtigen Sie ihr Feedback, wenn Sie die endgültigen Leitziele definieren.
- Sie können Ihre Leitziele an die Leitziele externer Fördermittelgeber angleichen, um die im nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan enthaltenen Maßnahmen für eine Förderung attraktiv zu machen. Bspw. sind möglicherweise nationale Umweltbehörden bereit, Maßnahmen zu fördern, wenn der Schwerpunkt auf Energieeinsparungen oder die Verringerung von Treibhausgasemissionen gelegt wird.
- Seien Sie während der Entwicklung von Leitbildern und Leitzielen und während des gesamten Planungsprozesses konfliktensibel, wenn Sie sich auf gemeinsame Vereinbarungen verständigen. Unter Umständen müssen Sie Formate zur Konfliktvermeidung durchführen, um das Risiko von Konflikten zu verringern und Spannungen zwischen den verschiedenen Interessenträger:innen abzubauen.

### Zeitplan und Koordination

- Baut auf dem Leitbild auf (siehe Aktivität 5.1, S. 88) und führt zu Indikatoren und Zielen (siehe Schritt 6, S. 96).

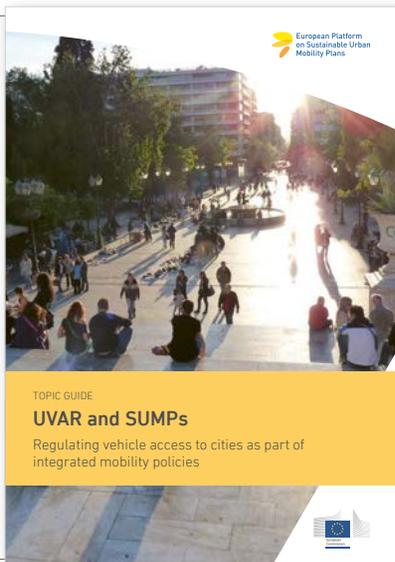


#### Was versteht man unter „Leitziel“?

Eine allgemeine Aussage zum Beschreiben einer Verbesserung, die eine Stadt anstrebt. Leitziele geben die Ausrichtung für Verbesserungen und Prioritätsbereiche an, aber nicht die Maßnahmen, um sie zu realisieren.

### Checkliste

- ✓ Leitbild bewertet, um die Leitzielentwicklung zu steuern.
- ✓ Entwurf von Leitzielen entwickelt.
- ✓ Entwurf von Leitzielen mit den wichtigsten Interessenträger:innen diskutiert.
- ✓ Endgültiger Satz von Leitzielen ausgewählt.



Die Zugangsbeschränkungen für Fahrzeuge in städtische Gebiete (Urban Vehicle Access Regulations, UVAR) kann die größte Wirkung entfalten, wenn sie in einen Mobilitätsplan integriert werden. Im Rahmen von UVAR werden häufig verschiedene Maßnahmen kombiniert (z. B. Umweltzonen, City-Maut, Superblocks), um mehrere wichtige Leitziele umzusetzen.

- Verbesserung der Luftqualität
- Staureduzierung
- Neuverteilung des Straßenraums
- Erhöhte Lebensqualität und Attraktivität öffentlicher Räume
- Erhaltung historischer Stadtzentren
- Lärmreduzierung

Weitere Leitziele, die umgesetzt werden können und damit verbundene UVAR-Maßnahmen finden Sie im Themenhandbuch **Urban Vehicle Access Regulations and Sustainable Urban Mobility Planning**.

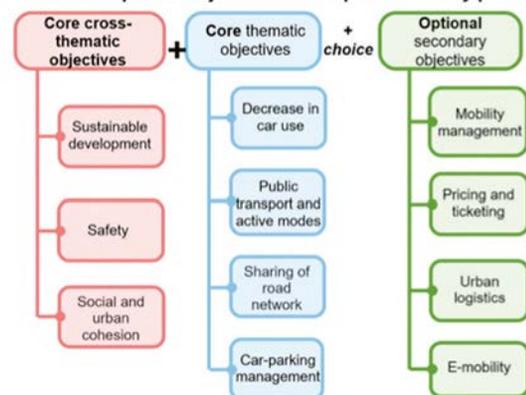
### PRAXISBEISPIEL

## Frankreich: Obligatorische Leitziele, die an Städte unterschiedlicher Größe angepasst werden

In Frankreich sind SUMP (PDU – Plan de déplacements urbains) für Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen obligatorisch. Diesen SUMP sind elf verbindliche Leitziele zugeordnet. Viele kleinere Städte treiben freiwillig entweder einen vollständigen PDU oder einen vereinfachten Plan voran. Daher wurden spezielle Planungsleitlinien entwickelt, um zwischen Kernleitzielen, die alle (obligatorischen oder freiwilligen) SUMP enthalten müssen und optionalen Leitzielen zu unterscheiden. Letztere kann eine kleinere Stadt je nach eigenen Ambitionen bei der Aufstellung eines vereinfachten Plans einbeziehen. Die laufenden Diskussionen in Frankreich werden wahrscheinlich in eine gesetzlich festgelegte, aber flexible Definition des vereinfachten Mobilitätsplans nach 2020 resultieren.

Autor: Thomas Durlin, Cerema, Zusammenstellung durch Rupprecht Consult  
Bild: Cerema

#### Core and optional objectives for simplified mobility plans



## PRAXISBEISPIEL

**London, Vereinigtes Königreich:** Leitziele für „gesunde Straßen“

Der Ansatz für gesunde Straßen (Healthy Streets Approach) stellt den Menschen und seine Gesundheit in den Mittelpunkt der Strategien. Der Ansatz für gesunde Straßen nutzt zehn evidenzbasierte Indikatoren, die beschreiben, was Straßen zu attraktiven Orten macht. Die Erreichung dieser Indikatoren trägt dazu bei, eine gesündere Stadt zu schaffen, in der alle Menschen einbezogen sind und gut leben können und Ungleichheiten verringert werden. Um zu gewährleisten, dass der Ansatz erfolgreich ist, muss er in übergreifende Strategien eingebettet und evidenzbasiert gestaltet werden. Es ist auch erforderlich, Gemeinden und Interessenträger:innen einzubinden, um politische, gemeinschaftliche und organisatorische Unterstützung zu erhalten.

**Autor:** Chris Billington, Transport for London, Zusammenstellung durch Walk 21  
**Bild:** Transport for London



## PRAXISBEISPIEL

**München, Deutschland:** Ausgedehnte Workshops für Interessenträger:innen zur Gestaltung der Leitziele

Um den Münchner Verkehrsentwicklungsplan und seine Leitziele zu evaluieren und zu diskutieren, erhielten die Interessenträger:innen die Gelegenheit, sich im Rahmen zahlreicher öffentlicher Veranstaltungen zu engagieren. Hierzu zählte auch ein Mobilitätsworkshop, der etwa 100 Teilnehmer:innen anzog, um Ideen zur Mobilität der Zukunft zu evaluieren. Die Ideen wurden in den Plan integriert und legten damit die Ausrichtung für die Verkehrsplanung fest. Es wurde auch ein Entwurfsdokument verteilt, welches den Interessenträger:innen die Möglichkeit bot, Vorschläge zu unterbreiten und Probleme herauszustellen. Da die Interessenträger:innen in den Prozess eingebunden wurden, konnte München nicht nur Mobilitätslösungen für alle ermitteln, sondern diese Lösungen auch später realisieren. Die Stadt will die Anzahl der Wege erhöhen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt werden und den Verkehr in den innerstädtischen Wohnvierteln beruhigen.

**Autor:** Stadt München, Zusammenstellung durch ICLEI  
**Bild:** Evisco/LHM





Das Leitbild und die Leitziele bieten eine wichtige qualitative Beschreibung der angestrebten Zukunft und der beabsichtigten Art der Veränderung. Allerdings reicht dies allein nicht aus. Damit diese Veränderungen gemessen werden können, muss ein geeigneter Satz strategischer Indikatoren und Ziele ausgewählt werden. Das Hauptziel besteht darin, einen Satz zu definieren, welcher durchführbar, ehrgeizig sowie in sich konsistent ist und es allen Beteiligten ermöglicht, den Fortschritt beim Umsetzen aller Leitziele zu überprüfen, ohne dass zu viele neue Daten erfasst werden müssen.

## AKTIVITÄT 6.1: Indikatoren für alle Leitziele ermitteln

### Hintergrund

Die Auswahl und Definition strategischer Indikatoren für alle Leitziele ist ein unverzichtbarer Schritt für den weiteren Prozess, in dem Ziele festgelegt und Fortschritte überprüft werden. Es ist wichtig, zunächst Indikatoren zu ermitteln, um zu gewährleisten, dass Ziele ausgewählt werden, welche Sie mit vertretbarem Aufwand überprüfen können. Mit einem systematischen Ansatz kann ein überschaubarer Satz von Kernindikatoren bestimmt werden, die die Zielsetzung gut abbilden. Die Arbeit mit nur wenigen Indikatoren auf strategischer Ebene kann sich als effektiver erweisen, insbesondere für „Einsteigerstädte“, die nur begrenzte Ressourcen, Daten oder Praxiserfahrungen haben, die für die Aufstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans zur Verfügung stehen. Indikatoren zum Monitoring von Maßnahmen werden zwar erst zu einem späteren Zeitpunkt entwickelt (siehe Aktivität 7.3, S. 122), nichtsdestotrotz werden hier bereits die strategischen Indikatoren zum Messen der Gesamtleistung des SUMP zusammen mit den jeweiligen Messmethoden und den entsprechenden Datenquellen ausgewählt, die während der Vorbereitungsphase bestimmt wurden (siehe Aktivität 3.1, S. 68).

### Ziele

- Definieren Sie einen Satz strategischer Indikatoren, die es gestatten, den Fortschritt zu überprüfen, der bei der Realisierung der einzelnen Leitziele erzielt wird.
- Wählen Sie leicht messbare und nachvollziehbare Indikatoren aus, indem Sie vorhandene Datenquellen (siehe Aktivität 3.1, S. 68) und Standardindikatoren berücksichtigen.

### Aufgaben

- Geben Sie Ihre Leitziele an und legen Sie fest, welche Hauptaspekte gemessen werden müssen.
- Entwickeln Sie eine kleine Anzahl quantitativer und qualitativer „Kernindikatoren“, die leicht messbar, nachvollziehbar und klar definiert mit jedem der Leitziele verknüpft sind.



- Greifen Sie auf Standardindikatoren zurück, die bereits genau definiert sind und bei denen bekannt ist, wie sie gemessen und analysiert werden. Dies ermöglicht ein Benchmarking mit anderen Städten oder einen Vergleich mit nationalen/internationalen Statistiken.
- Konzentrieren Sie sich auf Wirkungsindikatoren (auch Ergebnisindikatoren genannt), die die Realisierung Ihrer Nachhaltigkeitsziele direkt messen. Berücksichtigen Sie auch Indikatoren aus verwandten Bereichen, z. B. Wirtschaft, Umwelt, Gesundheit und Soziales, nicht nur Verkehrsindikatoren.
- Fügen Sie Indikatoren hinzu, welche für die Kommunikation mit Entscheidungsträger:innen und Bürger:innen besonders nützlich sind. Diese Indikatoren sollten für eine breitere Öffentlichkeit leicht verständlich und interessant sein (z. B. Anzahl der im Verkehr Schwerverletzten oder getöteten Personen, Anzahl der Standorte, an denen die Luftverschmutzungsgrenzwerte überschritten werden oder geschaffene Arbeitsplätze).



### Was versteht man unter einem „Indikator“?

Ein Indikator ist ein klar definierter Datensatz, mit dem der Fortschritt gemessen wird, welcher bei der Realisierung einer bestimmten Zielsetzung oder eines bestimmten Ziels erzielt wird.

Strategische Indikatoren ermöglichen die Messung der Gesamtleistung eines SUMP's und bieten somit eine Basis für seine Evaluation. Auf einer detaillierteren Ebene können mit Maßnahmenindikatoren die Leistung der einzelnen Maßnahmen überprüft werden.

- Evaluieren Sie die bereits verfügbaren Daten und ermitteln Sie Datenquellen (siehe Aktivität 3.1, S. 68 und 3.2, S. 75), identifizieren Sie Defizite bei der Auswertung und entwickeln oder identifizieren Sie gegebenenfalls neue Datenquellen (z. B. Erhebungsdaten, quantitative Daten aus automatischen Messungen).
- Bevor Sie beginnen, eigene strategische Indikatoren voranzubringen, sollten Sie mit den wichtigsten Interessenträger:innen und anderen Akteuren in Ihrem Planungsgebiet sprechen, da diese manchmal bereits einige davon integriert haben. Fortschritt lässt sich viel leichter überprüfen, wenn bereits implementierte und akzeptierte Indikatoren verwendet werden.
- Entwickeln Sie eine klare Definition für jeden Indikator, das Reportingformat und einen Überblick, wie die Daten gemessen und der Indikator aus den Daten berechnet wird.

### Ergänzende Aufgaben

- Stimmen Sie sich mit den relevanten kommunalen und regionalen Interessenträger:innen über regionale Indikatoren ab.
- Stellen Sie Daten online zur Verfügung, damit externe Personen das Ausmaß der Probleme nachvollziehen können.

### Zeitplan und Koordination

- Beruht direkt auf den Leitziele, die in Aktivität 5.2 (S. 93) definiert wurden und führt dazu, dass Ziele in Aktivität 6.2 (S. 100) festgelegt werden können.
- Geht mit Schritt 3 (S. 68) zusammen, in dem Daten und Datenquellen bestimmt und analysiert werden und die Ausgangslage festgelegt wird, ab der Daten zum Ermitteln von Indikatoren verfügbar sind.
- Entwickelter Satz von strategischen Indikatoren und Monitoringmechanismen, die bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt werden müssen (siehe Aktivität 7.3, S. 122).

### Checkliste

- ✓ Quantitative und qualitative Ergebnisindikatoren für alle Leitziele, einschließlich der von anderen Akteuren in Ihrem Planungsgebiet verwendeten Indikatoren, ermittelt.
- ✓ Vorhandene und neue Daten ausgewertet.
- ✓ Satz von strategischen Kernindikatoren einschließlich Reportingformat und Messmethode definiert.



**Abbildung 24:** Überblick über wichtige quantifizierbare strategische Wirkungsindikatoren auf Basis des europäischen Indikatorensets für nachhaltige urbane Mobilität (SUMI) und des internationalen Standards (MobiliseYourCity)

| Zielsetzung                  | Indikator  | Definition   |
|------------------------------|--|--|
| Verkehrssicherheit           | Todesfälle durch alle Verkehrsunfälle im Stadtgebiet auf jährlicher Basis  | Anzahl von Todesfällen innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall als Folge des Ereignisses pro Jahr, die durch den städtischen Verkehr pro 100.000 Einwohner:innen des Stadtgebiets verursacht wurden |
| Zugang zu Mobilitätsdiensten | Anteil der Bevölkerung mit angemessenem Zugang zu Mobilitätsdiensten (öffentlicher Nahverkehr)   | Prozentualer Anteil der Bevölkerung mit angemessenem Zugang zu öffentlichem Nahverkehr (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Zug)   |
| Treibhausgasemissionen       | Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen aller Personen- und Güterverkehrsträger im Stadtgebiet  | Treibhausgasemissionen [Tonnen CO <sub>2</sub> (Äquivalent) pro Kopf und Jahr]   |
| Luftqualität                 | Luftschadstoffemissionen aller Personen- und Güterverkehrsträger (Abgas- und Nicht-Abgas-Emissionen für PM <sub>2,5</sub> ) im Stadtgebiet | Emissionsindex (kg PM <sub>2,5</sub> -Äquivalent pro Kopf und Jahr)  |

**Zusätzliche Indikatoren für urbane Mobilität:**

- Erschwinglichkeit des öffentlichen Nahverkehrs für die Gruppe mit dem niedrigsten Einkommen
- Erreichbarkeit für Gruppen mit eingeschränkter Mobilität
- Lärmbelästigung
- Staus und Verzögerungen
- Energieeffizienz
- Möglichkeit zur aktiven Mobilität
- Multimodale Integration
- Zufriedenheit mit dem öffentlichen Nahverkehr
- Verkehrssicherheit für aktive Verkehrsträger

Quelle: *European Sustainable Urban Mobility Indicator Set (SUMI)*  
[https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)

Weitere Instrumente, mit deren Hilfe Sie Indikatoren auswählen können, finden Sie im Instrumenten-Bestand von CIVITAS:  
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Weitere allgemeine Informationen zum Monitoring finden Sie im CHALLENGE-Handbuch für Monitoring und Evaluation:  
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

PRAXISBEISPIEL

## Milton Keynes, Vereinigtes Königreich: Leicht messbarer und verfügbarer Satz strategischer Indikatoren

Um die Gesamtleistung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans zu bewerten, hat der Stadtrat eine Reihe von Indikatoren ausgewählt, darunter sind bspw. der Zustand des Straßennetzes, die durchschnittliche Fahrzeit, die Luftqualität und die Verkehrssicherheit. Die Entscheidung dieser Auswahl an Indikatoren, wurde getroffen, um die Auswirkungen des SUMP's richtig bewerten zu können. Ein weiterer Grund ist, dass sie leicht messbar, verfügbar oder leicht zugänglich sind. Der Stadtrat von Milton Keynes empfiehlt, einen klar definierten Satz von Zielsetzungen nach der SMART-Konvention (Specific = spezifisch, Measurable = messbar, Achievable = erreichbar, Relevant = realistisch, Time-bound = terminiert) für den SUMP zu definieren, welcher später bei der Auswahl von Indikatoren hilft, die auf die SUMP-Ziele abgestimmt sind. Aufgrund der Praxiserfahrungen rät das SUMP-Team auch, neue Technologien und Indikatormethoden einzusetzen, die in anderen Städten angewendet wurden.

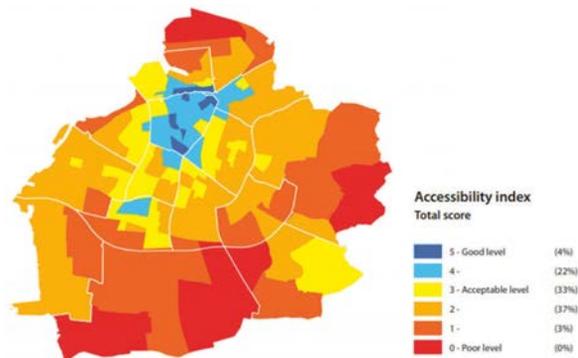


Autor: James Povey, Stadtrat von Milton Keynes Council, Zusammenstellung durch Polis  
Bild: Stadtrat von Milton Keynes

PRAXISBEISPIEL

## Malmö, Schweden: Erreichbarkeitsindex als Indikatorbeispiel

Malmö hat auf Basis relevanter Messungen einen normativen Erreichbarkeitsindex entwickelt, mit dem die Auswirkungen der ergriffenen Maßnahmen ausgewertet werden können und verwendet Karten, um nachhaltige Erreichbarkeit zu veranschaulichen. Der Erreichbarkeitsindex kann zur Unterstützung bei Entscheidungen herangezogen werden, die sich auf die Planung und Abwägung verschiedener Investitionen und Maßnahmen beziehen. Er gestattet auch Vergleiche zwischen verschiedenen Gebieten und Bevölkerungsgruppen. Mit dem Erreichbarkeitsindex können Sie nachverfolgen, wie sich die Erreichbarkeit im Verkehrssystem mit der Zeit entwickelt. Ebenso können Sie ihn somit als einen von mehreren Indikatoren verwenden, die die Realisierung der SUMP-Ziele überprüfen.



Autor: Andreas Nordin, Stadt Malmö, Zusammenstellung durch Rupprecht Consult  
Bild: Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan von Malmö

## AKTIVITÄT 6.2: Messbare Ziele vereinbaren

### Hintergrund

Ziele stellen eine konkrete Form der Verpflichtung in einem nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan dar und geben an, was Sie bis wann erreichen wollen. Bei der Festlegung klar definierter Ziele werden zwei Zwecke verfolgt: Erstens werden Transparenz und ein klarer Leitfaden bereitgestellt, wie Sie den Verkehr und die Mobilität in der Stadt ändern wollen. Zweitens können Städte das Ausmaß nachvollziehen, in dem Leitziele realisiert werden sollen. Wenn die strategischen Kernindikatoren und Ziele gut definiert sind, können Entscheidungsträger:innen und Bürger:innen sie leicht verstehen und sie können einen Anreiz darstellen, bessere Ergebnisse zu erzielen.

### Ziele

- Entscheiden Sie sich bei jedem der vereinbarten strategischen Indikatoren für einen Satz messbarer Ziele (siehe Aktivität 6.1, S. 96), die alle Ihre Leitziele abdecken.
- Vergewissern Sie sich, dass die Realisierung der angestrebten Ergebnisse mithilfe der vereinbarten Ziele überprüft werden kann.
- Formulieren Sie durchführbare, aber ehrgeizige Ziele.
- Stellen Sie sicher, dass die Ziele untereinander kompatibel sind.



#### SMART-Ziele

- **Specific (spezifisch)** – präzise mit quantitativen und/oder qualitativen Begriffen beschrieben, die von allen Interessenträger:innen verstanden werden.
- **Measurable (messbar)** – Die aktuelle Situation wurde erfasst und ist bekannt. Es sind auch Ressourcen vorhanden, um die auftretenden Veränderungen zu messen (qualitativ und quantitativ).
- **Achievable (erreichbar)** – auf Basis der technischen, operativen und finanziellen Kompetenzen, die verfügbar sind und auf Basis der Vereinbarungen mit bzw. der Verpflichtungen von Interessenträger:innen, die getroffen bzw. geschlossen wurden.
- **Relevant (realistisch)** – betont, wie wichtig es ist, realistische Ziele zu wählen, welche die urbane Mobilität vorantreiben und andere Ziele unterstützen oder ihnen nicht entgegenlaufen.
- **Time-bound (terminiert)** – Schlüsseltermine für die Realisierung der Ziele sind klar definiert.

### Aufgaben

- Legen Sie für jeden der strategischen Kernindikatoren (in Aktivität 6.1 (S. 96) ausgewählt) Ziele fest, damit der Fortschritt während der Realisierung von Leitziele kontrolliert werden kann. Ziele sollten der SMART-Konvention folgen: Specific (spezifisch), Measurable (messbar), Achievable (erreichbar), Relevant (realistisch) und Time-bound (terminiert). Seien Sie ehrgeizig, aber realistisch und werten Sie aus, was realisiert werden kann.
  - Definieren Sie als Erstes Ziele für die strategischen Indikatoren, welche direkt das angestrebte Ausmaß der Realisierung einzelner Nachhaltigkeitsziele messen (z. B. Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehr um 30 % innerhalb von 10 Jahren). Darüber hinaus sollten Zwischenvorgaben einbezogen werden, die Meilensteine auf dem Weg zum Erreichen langfristiger Ziele erzeugen (z. B. Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehr um 15 % innerhalb von fünf Jahren).
  - Legen Sie dann Ziele für die Kernindikatoren von Verkehrsmaßnahmen fest, die den Umfang der Verbesserung des Verkehrssystems messen (z. B. Anteil der nachhaltigen Verkehrsträger über 70 % innerhalb von 10 Jahren oder Anzahl der Kilometer von Busspuren, die innerhalb der nächsten 10 Jahre eingerichtet werden).
- Achten Sie darauf, Widersprüche zwischen den Indikatoren zu vermeiden.
- Binden Sie die wichtigsten Interessenträger:innen ein, um Ziele festzulegen. Auf diese Weise gewährleisten Sie, dass die Ziele weitgehend unterstützt werden und realistisch sind. Achten Sie jedoch darauf, dass Lobbygruppen ehrgeizige Ziele nicht torpedieren, welche dem Gemeinwohl zugute kommen. Bereiten Sie Arbeitsgruppensitzungen vor, führen Sie sie durch und bereiten Sie sie nach.
- Machen Sie aus den Zielen einen Bestandteil des SUMP-Dokuments, um sie offiziell zu verabschieden (siehe Aktivität 9.1, S. 140).



## Details zu den Aufgaben

### Seien Sie ehrgeizig, aber realistisch!

In vielen Städten bilden die Ziele der urbanen Mobilitäts- und Verkehrsplanung vielmehr ein Wunschdenken als das ab, was realistisch erreicht werden kann. Dies ist kontraproduktiv. Ehrgeiz ist sicherlich gut, aber Sie müssen auch ehrlich abschätzen, was mit den gegebenen Ressourcen und dem vorhandenen Fachwissen erreicht werden kann.



## Modal Split

**Definition:** Der Modal Split kann als der Anteil der Personen, die einen bestimmten Verkehrsträger nutzen, am gesamten Verkehrsaufkommen in einer Stadt definiert werden. Der Modal Split der verschiedenen Verkehrsträger wird üblicherweise als prozentualer Wert angezeigt. Er kann für den Personen- und Güterverkehr abhängig von verschiedenen Einheiten (z. B. Anzahl der Fahrten, Volumen, Gewicht, Personenkilometer oder Tonnenkilometer), aber auch für verschiedene geografische Gebiete (z. B. das funktionale Stadtgebiet, das Stadtzentrum, den Stadtteil) berechnet werden.<sup>49</sup>

Die Aussage „Zeigen Sie mir Ihren Modal Split – und ich kenne Ihre Stadt“ klingt möglicherweise übertrieben, könnte aber in gewisser Weise zutreffen. Städte wollen wissen, wie sich die Menschen in der Stadt fortbewegen und wollen sich nicht nur ein Bild vom Verkehrssystem machen. Daher besteht der erste Ansatz darin, Daten zu erfassen und dann den Modal Split zu berechnen und auszuwerten. Auf diese Weise gehen weltweit viele Städte vor, weswegen eine globale Zielsetzung für den Modal Split hinsichtlich der Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger ausgesprochen nützlich ist. Möglicherweise wird der Modal Split weder in jeder Stadt klar definiert noch einheitlich gemessen. Nichtsdestotrotz ist er ein global verständlicher Wert von großer Relevanz. Einerseits spielt er eine wichtige Rolle, wenn die Ausgangslage des Verkehrssystems einer Stadt definiert wird. Andererseits unterstützt der Modal Split die Festlegung ehrgeiziger Ziele, was eine Verschiebung des aktuellen Werts und dessen Vergleich mit anderen Städten anbelangt. So hat sich London bspw. das ehrgeizige Ziel gesetzt, dass bis 2041 80 % aller Wege der Einwohner:innen mit nachhaltigen Verkehrsträgern (Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Nahverkehr) durchgeführt werden sollen.

Im Kontext der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung kann der Modal Split Bestandteil der Analyse der aktuellen Mobilitätssituation sein. Er kann aber auch eine der Hauptvorgaben darstellen, um den Fortschritt auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität zu evaluieren. Wenn Sie bspw. eine Zunahme bei Fahrten mit dem Fahrrad feststellen, sind Sie nicht nur dem Gesamtleitbild einer fahrradfreundlichen Stadt näher gekommen, sondern Sie können auch den Fortschritt der Zielumsetzung messen, einen um 10 % höheren Fahrradanteil zu erzielen. Der Modal Split kann als übergreifendes Ziel betrachtet werden, das in den SUMP integriert werden sollte. Mit dem Modal Split können Sie nicht nur Veränderungen im Verkehrssystem als Funktion der Zeit vergleichen, sondern auch spezifische Wegezwecke messen oder sogar den Fokus auf verschiedene Bürger:innengruppen legen. Auf diese Weise können Sie das Mobilitätsverhalten nach Geschlecht, Alter usw. analysieren.

## Ergänzende Aufgaben

- Verwenden Sie kommunale Vorgaben innerhalb des Planungsgebiets (z. B. für das Stadtzentrum, Industrie- oder Gewerbegebiete, einzelne Stadtviertel usw.), um lokal unterschiedliche Mobilitätsverhaltensmuster und Verkehrsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

## Zeitplan und Koordination

- Basiert direkt auf den strategischen Indikatoren, die in Aktivität 6.1 (S. 96) ermittelt werden.
- Mit Zielen können Sie die angestrebte Leistung des SUMP definieren und erzielen (siehe Aktivität 11.1, S. 154 und 12.1, S. 160).

## Checkliste

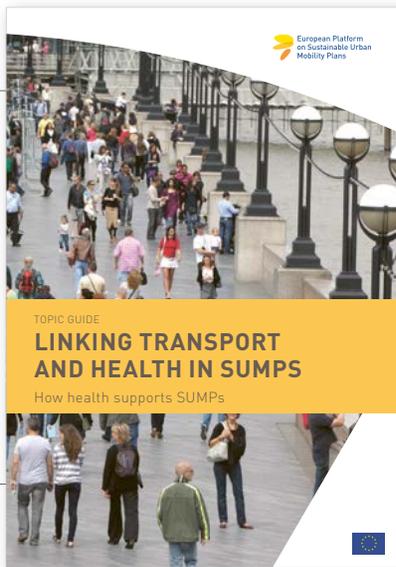
- ✓ Wichtige Interessenträger:innen an der Festlegung von Zielen beteiligt.
- ✓ Geeigneter Satz lokal erreichbarer Ziele entwickelt.



## Was versteht man unter „Ziele“?

Ziele sind der Ausdruck eines angestrebten Werts eines strategischen Indikators. Genauer gesagt definieren sie, was im Vergleich zur aktuellen Situation bis zu einem bestimmten Jahr erreicht werden soll. Ziele sollten SMART sein (Specific (spezifisch), Measurable (messbar), Achievable (erreichbar), Relevant (realistisch) und Time-bound (terminiert)).

<sup>49</sup> SUMP-Glossar von Eltis, 2015: [www.eltis.org/glossary](http://www.eltis.org/glossary)



Ein tragfähiger SUMP enthält oft Ziele in Zusammenhang mit der öffentlichen Gesundheit, die eng mit Zielen zur Verkehrssicherheit, Luftverschmutzung und Lärmbelastung oder zur verstärkten Nutzung aktiver Verkehrsmittel verknüpft werden können. Ein Beispiel für gesundheitsbezogene Ziele stammt aus dem SUMP von Wien (STEP2025):

*„Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der sich im Rahmen seiner täglichen Fahrten 30 Minuten körperlich betätigt, wird von 23 % im Jahr 2013 auf 30 % im Jahr 2025 steigen.“*

Weitere Informationen darüber, wie sich die öffentliche Gesundheit in eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung einfügt, finden Sie im Themenhandbuch **Linking transport and health in Sustainable Urban Mobility Planning**.

## PRAXISBEISPIEL

# Dresden, Deutschland: Definition strategischer Ziele am runden Tisch

Die Ziele für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Dresden für das Jahr 2025 wurden von den Interessenträger:innen in einem intensiven Austauschprozess ausgearbeitet. Aus dem SUMP-Runden-Tisch ging ein Konsenspapier mit Zielen für die Verkehrsentwicklung hervor, auf das sich alle Interessenträger:innen einigten und im März 2011 mit wenigen Veränderungen vom Stadtrat verabschiedet wurde. Die ausgewählten Ziele bildeten die Grundlage für die Ausarbeitung des SUMP's. Sowohl für die Ausarbeitung als auch für die Umsetzung des SUMP's waren politisch verabschiedete Ziele von entscheidender Bedeutung, um mit Sicherheit planen zu können und ein hohes Maß an Akzeptanz zu gewährleisten. Die erste SUMP-Evaluation im Jahr 2018 zeigte, dass zusätzliche Ziele in den SUMP aufgenommen werden müssen, um weitere Verbesserungen in der Zukunft zu erzielen.

Autor: Kerstin Burggraf, Stadt Dresden, Zusammenstellung durch EURO CITIES  
Bild: Joe Breuer, pixabay.com



## PRAXISBEISPIEL

**Örebro, Schweden: Drei Schlüsselziele für die Verkehrsentwicklung**

Im Rahmen des SUMP-Prozesses hat Örebro drei Ziele für die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2020 festgelegt: (1) den Anteil des Fuß-, Rad- und des öffentlichen Nahverkehrs auf 60 % aller Fahrten zu erhöhen (von 44 % im Jahr 2011), (2) die absolute Anzahl der mit fossilen Brennstoffen betriebenen Autos zu verringern und (3) die Fahrzeitquote zwischen Auto, Bus und Fahrrad zu verbessern. Mit der Festlegung der Leitziele wurde im Rahmen eines Schritts darüber nachgedacht, wie die Ziele kontrolliert werden können. Örebro untersuchte, welche Indikatoren die Stadt bereits jährlich misst und meldet und welche Indikatoren das nationale Statistikamt zur Verfügung stellen könnte. Aus den gewonnenen Erkenntnissen geht hervor, dass der wesentliche Erfolgsfaktor darin besteht, Ziele zu wählen, die relativ einfach und/oder innerhalb eines bestimmten Intervalls im Rahmen des üblichen Monitorings von Verkehrsindikatoren evaluiert werden können.

Autor: : Lovisa Blomé, Stadt Örebro, Zusammenstellung durch UBC  
Bild: Stadtverwaltung Örebro



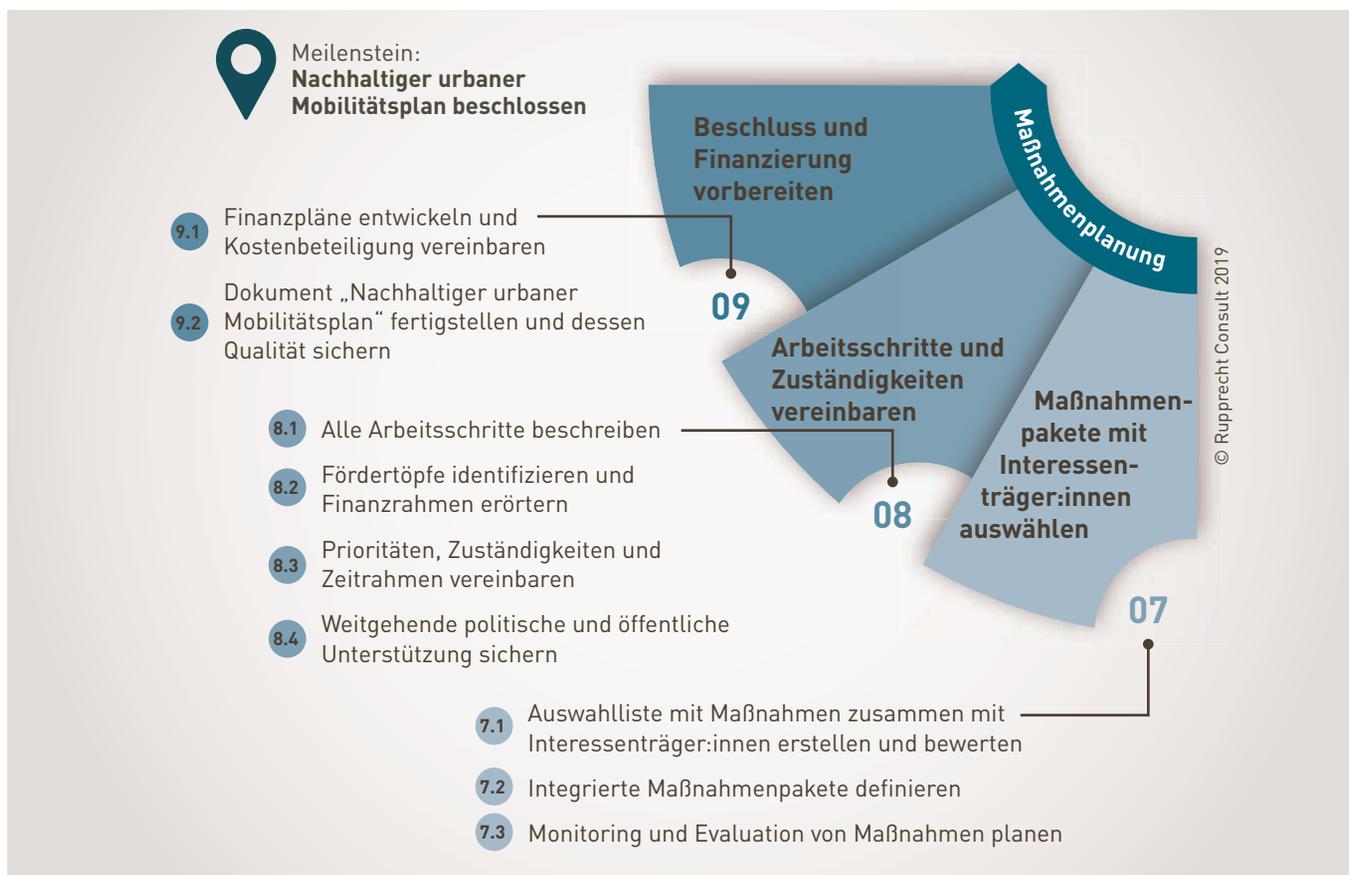
## **Meilenstein:** Leitbild, Leitziele und messbare Ziele vereinbart

Mit dem Erreichen des dritten Meilensteins – nach der Hälfte des Planungszyklus – haben Sie die strategische Phase Ihres nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans abgeschlossen. Viele wichtige Entscheidungen wurden hinsichtlich des Leitbildes, der Leitziele der Stadt und der strategischen Indikatoren und Ziele getroffen, die zusammen die strategischen Prioritäten des SUMPs bilden. Diese Ergebnisse können nun in einem Übersichtsdokument zusammengefasst werden, das einen Orientierungsrahmen für die Phase bereitstellt, in der die Maßnahmen geplant werden. Vor dem Übergang zur nächsten Phase sollten Sie noch einmal ein Feedback der Bürger:innen zu Ihren strategischen Prioritäten einholen, da diese bereits bei der Diskussion von Szenarien, der Leitbildentwicklung und manchmal auch bei der Definition von Leitzielen wichtige Beiträge geleistet haben. Hierdurch werden Ihre strategischen Prioritäten bestätigt und eine öffentliche Akzeptanz gewährleistet. Wenn möglich, sollten Sie die strategischen Prioritäten von Entscheidungsträger:innen (z. B. in den Gemeinderäten) auch bestätigen lassen, um eine noch solidere Basis für die Maßnahmenphase zu schaffen.



Bild © Pavilna auf istock.com

# PHASE 3: Maßnahmenplanung



Mit der dritten Phase wechselt der Planungsprozess von der strategischen auf die operative Ebene. Diese Phase konzentriert sich auf Maßnahmen, mit denen die vereinbarten Ziele erreicht werden sollen. Hier wird der nachhaltige urbane Mobilitätsplan fertiggestellt und seine Umsetzung durch die Beantwortung der folgenden Fragen vorbereitet:

## Was unternehmen wir konkret?

Erstellen Sie eine Auswahlliste mit Maßnahmen und werten Sie deren Wirksamkeit und Durchführbarkeit aus, um die Maßnahmen zu identifizieren, die für die Ziel- und Strategieumsetzung am vielversprechendsten sind. Bündeln Sie Maßnahmen zu integrierten Paketen, diskutieren Sie diese mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen und werten Sie zur Auswahlbestätigung diese im Detail aus. Planen Sie für jede Maßnahme Monitoring und Evaluation.

## Was ist erforderlich und wer übernimmt welche Aufgaben?

Unterteilen Sie die Maßnahmenpakete in konkrete Arbeitsschritte (Maßnahmen) und beschreiben Sie diese im Detail. Führen Sie auch die geschätzten Kosten, gegenseitigen Abhängigkeiten und Risiken an. Identifizieren Sie für alle Maßnahmen interne und externe Finanzierungsinstrumente und Fördertöpfe. Vereinbaren Sie auf dieser Grundlage für jede Maßnahme klare Verantwortlichkeiten, Umsetzungsprioritäten und Zeitrahmen.

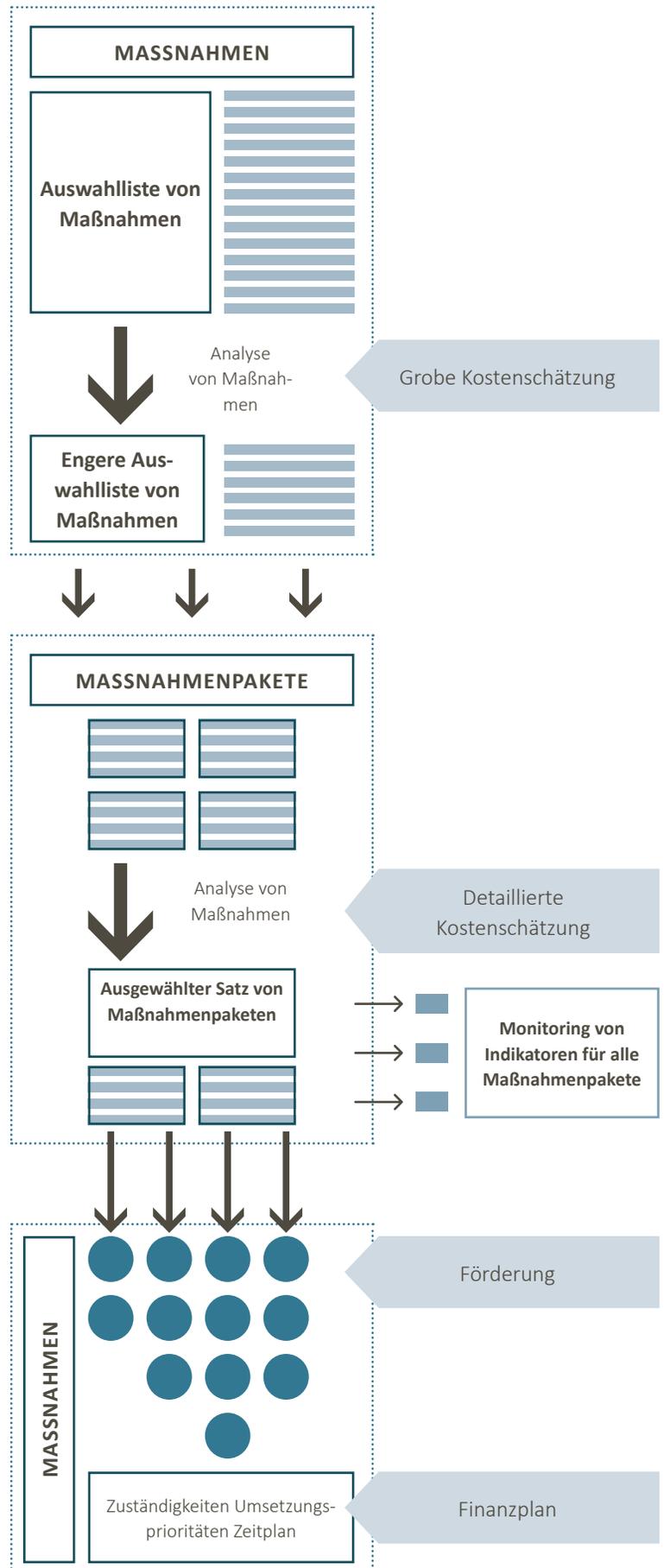
In dieser Phase ist es wichtig, politische und öffentliche Unterstützung für die Maßnahmen zu gewinnen, da bspw. Bauprojekte umstritten sein können, auch wenn die damit verbundenen Leitziele und Maßnahmen von einer Mehrheit unterstützt werden.

## Sind wir startklar?

Viele Autor:innen haben möglicherweise Beiträge zu verschiedenen Teilen des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans geleistet. Jetzt ist es an der Zeit, das Dokument fertigzustellen und dessen Qualität zu bewerten. Abhängig von den Gepflogenheiten Ihrer Organisation kann ein detaillierter Finanzplan in den Plan selbst aufgenommen werden oder Bestandteil eines separaten Prozesses sein. In jedem Fall sollten Sie sich auf ein Budget für alle priorisierten Maßnahmen und auf langfristige Vereinbarungen über die Aufteilung von Kosten und Einnahmen unter allen beteiligten Akteuren einigen, bevor der SUMP verabschiedet wird.

Der wichtigste Meilenstein des Planungsprozesses schließt die Phase der Maßnahmenplanung ab: Der nachhaltige urbane Mobilitätsplan wird von den Entscheidungsträger:innen des zuständigen politischen Gremiums beschlossen.

**Abbildung 25:** Übersicht über die Schritte (Maßnahmenauswertung, Maßnahmenbündelung, Aktionsplanung) von Phase 3



© Rupprecht Consult 2019

## SCHRITT 7: Maßnahmenpakete mit Interessenträger:innen auswählen

- 7.1 Auswahlliste mit Maßnahmen zusammen mit Interessenträger:innen erstellen und bewerten
- 7.2 Integrierte Maßnahmenpakete definieren
- 7.3 Monitoring und Evaluation von Maßnahmen planen

Maßnahmenplanung

Maßnahmenpakete mit Interessenträger:innen auswählen

07

Die Entwicklung wirksamer Maßnahmenpakete ist das Kernstück einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung. Nur gut ausgewählte Maßnahmen gewährleisten, dass die definierten Ziele und Strategien realisiert werden. Die Auswahl sollte auf Folgendes aufbauen: die Diskussion mit den wichtigsten Interessenträger:innen, die transparente Maßnahmenbewertung hinsichtlich Durchführbarkeit und Beitrag zu den Leitzielen und die Berücksichtigung von Praxiserfahrungen aus anderen Orten mit ähnlichen Politikbereichen. Um Synergien zu maximieren und Hindernisse zu überwinden, sollten integrierte Maßnahmenpakete definiert werden. Wenn Sie das Monitoring und die Evaluation aller Maßnahmen (oder aller Maßnahmenpakete) frühzeitig planen, bewirken Sie, dass diese bei der Diskussion um Verantwortlichkeiten und Budget berücksichtigt werden.

## AKTIVITÄT 7.1: Auswahlliste mit Maßnahmen zusammen mit Interessenträger:innen erstellen und bewerten

### Hintergrund

Die Analyse und die Auswahl von Maßnahmen zielen darauf ab, die geeignetsten und kosteneffektivsten Maßnahmen zu identifizieren, mit denen Ihr Leitbild und Leitziele realisiert werden können. Um keine relevanten Optionen zu vergessen, sollte eine umfassende Auswahlliste abhängig von Ihren eigenen Fachkenntnissen, den Ideen von Interessenträger:innen und Bürger:innen, sowie den Praxiserfahrungen hinsichtlich Maßnahmen und -typen von Praktiker:innen in anderen Städten und den Datenbanken erstellt werden.

Um eine Reihe wirksamer Maßnahmen vorantreiben zu können, die realistisch gesehen zu den verfügbaren Ressourcen und den kommunalen Umständen passen, müssen alle Optionen auf der Auswahlliste transparent ausgewertet werden. Die Analyse orientiert sich nicht nur an der Wirksamkeit, was den Beitrag zu den Leitzielen anbelangt, sondern auch an der Akzeptanz und dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Gerade in Zeiten knapper Budgets für die urbane Mobilitäts- und Verkehrsplanung ist es wichtig, dass die aufgewendeten Mittel die größtmögliche Wirkung entfalten.

### Ziele

- Identifizieren Sie viele verschiedene Maßnahmenoptionen, die zu Ihrem Leitbild, Ihren Zielen und Strategien beitragen. Lernen Sie von erfahrenen Städten und Praktiker:innen, alle relevanten Optionen zu berücksichtigen.
- Wählen Sie die vielversprechendsten Maßnahmen für Ihren kommunalen Kontext aus.
- Sorgen Sie für eine effiziente Nutzung der verfügbaren Ressourcen und vermeiden Sie die Auswahl finanziell unrealistischer Maßnahmen.
- Führen Sie einen transparenten Prozess durch, der überzeugende Beweise für die Wirksamkeit und Durchführbarkeit ausgewählter Maßnahmen liefert.



### Was versteht man unter einer „Maßnahme“?

Eine Maßnahme ist eine umfassend angelegte Art von Mittel, das zum Erreichen eines oder mehrerer SUMP-Leitziele, sowie der Bewältigung von Problemen, durchgeführt wird. Beispiele reichen von Maßnahmen in den Bereichen Flächennutzung, Infrastruktur, Verordnungen, Management und Diensten bis hin zu Maßnahmen, die das Mobilitätsverhalten, die Informationsbereitstellung und die Preisgestaltung betreffen.

## Aufgaben

### Bestimmung von Maßnahmen (Optionsgenerierung)

- Erstellen Sie eine systematische Übersicht von Maßnahmen, die abhängig von sektorbezogenen Mobilitätsplänen (z. B. Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Straßenverkehr, Parken, Güter) sowie Plänen anderer relevanter Politikbereiche (z. B. Flächennutzung, Energie, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Inklusion, Gesundheit und Verkehrssicherheit) bereits geplant oder umgesetzt sind.
- Erstellen Sie eine Auswahlliste von neuen potenziellen Maßnahmen, die mit Ihren Zielen und Ihrem Leitbild in Zusammenhang stehen. Berücksichtigen Sie neue und innovative Ideen. Beziehen Sie auch Maßnahmen ein, die vom Privatsektor umgesetzt würden. Greifen Sie auf Datenbanken zurück, in denen Maßnahmen und Listen von Maßnahmentypen gespeichert sind, um Maßnahmendefizite zu ermitteln und sich inspirieren zu lassen (siehe Planungsinstrumente unten).
- Beziehen Sie die Interessenträger:innen ein, wenn die Auswahlliste von Maßnahmen aufgestellt wird.
- Achten Sie darauf, eine Mischung von investiven, operativen und organisatorischen Maßnahmen für alle relevanten Verkehrsträger in die Auswahlliste zu übernehmen. Streben Sie auch einen Mix von Maßnahmen mit kurz-, mittel- und langfristigen Wirkungen an.
- Lernen Sie aus den Praxiserfahrungen anderer. Identifizieren Sie Maßnahmen, die bereits in anderen Städten erfolgreich umgesetzt wurden und setzen Sie sich mit den jeweiligen Planer:innen in Verbindung. Auf diese Weise vermeiden Sie, „das Rad neu zu erfinden“ und kostspielige Fehler zu machen, aus denen andere möglicherweise schon gelernt haben.

### Datenbanken für Maßnahmen der urbanen Mobilität

Es gibt ein breit gefächertes Spektrum möglicher Maßnahmen. Das bedeutet, dass für die kommunale Maßnahmenauswahl Schreibtischarbeit und Gespräche mit den Mitgliedern des Projektteams sowie den Interessenträger:innen erforderlich sind.

Vielleicht möchten Sie Online-Datenbanken und Online-Dokumente zurate ziehen, die einen Überblick über mögliche Maßnahmen liefern, die möglicherweise Ihren Leitzielen entsprechen:

- SUMP-UP-Handbücher zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einen SUMP (drei Versionen für Städte auf Einsteiger-, Mittelstufen- und Fortgeschrittenen-niveau) einschließlich einer Auswahlliste mit über 100 Maßnahmen für 25 Kategorien: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- CHALLENGE-Handbuch „Measure Selection – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans“: [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)
- EPOMM-Website für Details zum Mobilitätsmanagement, z. B. zum MaxExplorer, der Ihnen hilft, die geeignetsten „weichen Maßnahmen“ zu bestimmen: [www.epomm.eu/index.php?id=2745](http://www.epomm.eu/index.php?id=2745)
- Vital Nodes Planungsinstrumentenbox mit Bewertungsrahmen, Kartierung und räumlicher Gestaltung, bewährten Vorgehensweisen und Fingerabdruck: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- Ergänzender SUMP-Leitfaden, Anhang D: Die verschiedenen Planungsleitlinien enthalten eine Reihe empfohlener Maßnahmen für bestimmte Themen oder Kontexte.

Auf europäischer Ebene sind die beiden umfassendsten Ressourcen für die Maßnahmenumsetzung (und Maßnahmenpakete) zur urbanen Mobilität in europäischen Städten die Fallstudienbereiche von Eltis ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)), d. h. des Portals der Europäischen Kommission für urbane Mobilität, sowie die Webseite der Europäischen Kommission für die CIVITAS-Initiative für einen saubereren und besseren Verkehr in den Städten ([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)).



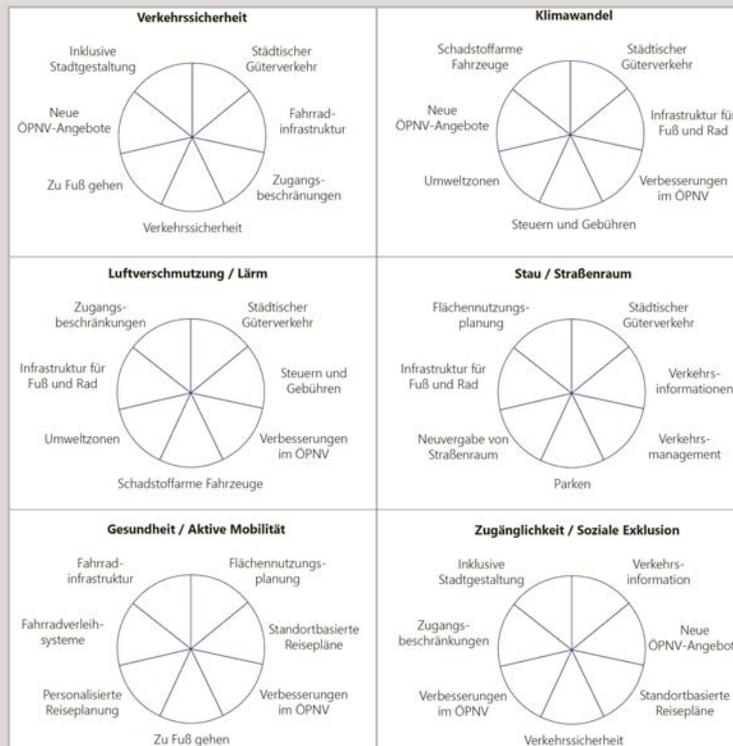
Bild © Ralf Brand



### Planungsinstrument zur Auswahl von Maßnahmen



**Abbildung 26:** Beispiele für Maßnahmenbereiche, um auf verschiedene allgemeine und gängige Herausforderungen der urbanen Mobilitätsplanung einzugehen. Eine Herausforderung kann mit einer Vielzahl verschiedener Maßnahmen bewältigt werden. Die genannten Maßnahmenbereiche in den Tortendiagrammen können als Kontrolle dafür verwendet werden, ob bereits alle relevanten Bereiche für die Bewältigung einer bestimmten Herausforderung genutzt werden (Sundberg, R., 2018, SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up, p. 9.).





**Abbildung 27:** Beispiel einer Struktur, um einen Überblick sowohl über das berücksichtigte Maßnahmespektrum als auch die Ausgewogenheit von internen und externen Maßnahmen zu erhalten (Sundberg, R., 2018. SUMP-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up, p. 13.)

| Vision Zero: keine tödlichen Verkehrsunfälle              |  |   |
|---|--|---|
| Bessere Qualität im ÖPNV                                  |  |   |
| Erhöhung des Radverkehrsanteils                           |  |   |
| Maßnahmentypen  | Verwaltungsinterne Maßnahmen   | Verwaltungsexterne Maßnahmen  |
| Strategisch-politische Maßnahmen                          | Was hat die Verwaltung umgesetzt?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Radverkehrsplan (Maßnahmen, Leitlinien, Ziele)</li> <li>• ...</li> </ul>               | Was hat die Kommune realisiert?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Radverkehrsplan (Information)</li> <li>• ...</li> </ul> |
| Kommunikation und Mobilitätsmanagement                    | Was hat die Verwaltung umgesetzt?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• kommunale Dienstleisterorientierung</li> <li>• ...</li> </ul>                          | Was hat die Kommune realisiert?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationskampagne</li> <li>• ...</li> </ul>          |
| Infrastrukturmaßnahmen (inkl. Instandhaltung)             | Was hat die Verwaltung umgesetzt?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzmittel und Zuständigkeiten für Instandhaltung zuweisen</li> <li>• ...</li> </ul> | Was hat die Kommune realisiert?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue Radverkehrsinfrastruktur</li> <li>• ...</li> </ul> |
| Administrative, organisatorische und rechtliche Maßnahmen | Was hat die Verwaltung umgesetzt?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuaufteilung der Einnahmen aus Parkentgelten</li> <li>• ...</li> </ul>                | Was hat die Kommune realisiert?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltzone im Stadtzentrum</li> <li>• ...</li> </ul>    |



## Online-Instrumente unterstützen die Auswahl und Bewertung von Maßnahmen

### Urban Transport Roadmaps

Das Instrument „Urban Transport Roadmaps“ gestattet den Nutzer:innen, geeignete nachhaltige verkehrspolitische Maßnahmen auszuwählen und zu bewerten sowie die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf Verkehr, Umwelt und Wirtschaft zu quantifizieren: [www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)

### Measure Option Generator von KonSULT

Mit diesem Online-Instrument können Nutzer:innen direkt die politischen Maßnahmen auswählen, die zu ihrer Situation passen. Die Nutzer:innen geben ihre Leitziele oder Probleme an und der Measure Option Generator gibt eine Rangliste von 64 Maßnahmen mit Links zu detaillierten Maßnahmenbeschreibungen aus: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)

## Maßnahmenanalyse (Bewertung von Optionen)

- Bewerten Sie alle Maßnahmen auf Ihrer Auswahlliste, um die geeignetsten und wirksamsten Maßnahmen für Ihren SUMP zu identifizieren.
  - Untersuchen Sie die wahrscheinlichen Auswirkungen von Maßnahmen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems (durch Ändern der Verkehrsnachfrage, durch Ändern des Verkehrsmittelangebots oder durch Ändern der Preise für die Bereitstellung und den Betrieb des Verkehrssystems).
  - Werten Sie für alle Maßnahmen die wahrscheinliche Leistung abhängig von den Leitzielen der Stadt (Wirksamkeit), der Wahrscheinlichkeit der Genehmigung (Akzeptanz) und den Implikationen für den Stadthaushalt (Preis-Leistungs-Verhältnis) aus. Sie können verschiedene Auswertungsmethoden prüfen und entscheiden, welche Sie verwenden möchten. Die Wahl hängt von Ihren Praxiserfahrungen und den verfügbaren Ressourcen ab und kann sowohl qualitative als auch quantitative Ansätze umfassen.
    - Ein relativ schneller Ansatz, auf den viele Städte zurückgreifen, sind Einstufungen durch Expert:innen nach mehreren Kriterien (vereinfachte Mehrkriterienanalyse), zum Beispiel im Rahmen einer Reihe von Workshops. Um diesem Ansatz zu folgen, muss eine Gruppe qualifizierter Expert:innen zusammengestellt werden (z. B. der „Lenkungskreis“ oder das „SUMP-Kernteam“). Nachdem eine Maßnahme vorgestellt wurde, vergibt jede:r Expert:in einzeln seine:ihre Einstufung. Punktwerte werden als Gruppe diskutiert. Expert:innen können ihre Einstufungen ändern, müssen sich aber nicht auf einen gemeinsamen Punktwert einigen. Schließlich werden die Durchschnittswerte berechnet, um die Maßnahmen zu vergleichen und zu priorisieren (im Bereich Planungsinstrumente weiter unten findet sich ein Beispiel, wie eine solche Einstufungsmethode aufgebaut werden kann). Um einen qualifizierteren Durchschnittswert zu erzeugen, kann es sinnvoll sein, die Einstufung der Expert:innen nach ihrem Fachgebiet zu gewichten (Umweltexpert:innen erhalten bspw. eine höhere Gewichtung, wenn es um die Einstufung der Luftqualität geht, Finanzexpert:innen hingegen eine höhere Gewichtung, wenn es um die Kosteneinstufung geht, usw.).
    - Zu den Online-Instrumenten, die diese Vorgehensweise unterstützen können, zählen bspw. der „Measure Option Generator“ von KonSULT und das Instrument „Urban Transport Roadmaps“, die beide die Auswirkungen und erwartete Wirksamkeit objektiv bewerten können (siehe Planungsinstrumente unten).
- Werten Sie die vorgeschlagenen Maßnahmen mit Blick auf ihre realistische und rechtzeitige Umsetzung anhand der gegebenen Ressourcen aus (Durchführbarkeitsvorstudien). Vergewissern Sie sich, dass alle Kosten und Nutzen – nicht nur die Posten, die sich leicht messen oder bewerten lassen – berücksichtigt werden.
- Priorisieren Sie aufbauend auf die Ergebnisauswertung Maßnahmen Ihrer Auswahlliste, damit diese nur die vielversprechendsten Maßnahmen enthält.
  - Achten Sie darauf, dass sowohl Personen- als auch Güterverkehrsströme berücksichtigt werden.
  - Stellen Sie sicher, dass alle Verkehrsträger gleichermaßen in der Kosten-Nutzen-Analyse berücksichtigt und verglichen werden.
- Geben Sie eine detailliertere Spezifikation für die Maßnahmen Ihrer Auswahlliste an. Überlegen Sie, wo und wann die Maßnahme umgesetzt werden sollte und wer sie anwendet oder von ihr betroffen ist.
- Erstellen Sie detaillierte Kostenschätzungen für die ausgewählten Maßnahmen, die Folgendes enthalten: Tiefbauarbeiten/Bauarbeiten, Vermessung, Untersuchung, Konstruktion und Kartierung, institutionelle Entwicklung/Kapazitätsaufbau, Einbeziehung von Interessenträger:innen und Kommunikation, Ausrüstung, Fahrzeuge und Materialien, Beratungsdienste, Betrieb und Instandhaltung, Grunderwerb, Verwaltungsmehrkosten, anfängliches Betriebskapital, Steuern und Abgaben. Inkomplette Kostenschätzungen werden häufig als signifikantes Risiko bei der Begutachtung von Infrastrukturinvestitionen identifiziert.
- Beziehen Sie andere Abteilungen (einschließlich der Finanzabteilungen) frühzeitig ein und unterstreichen Sie die Wichtigkeit derer Teilnahme. Diese Vorgehensweise hilft Ihnen, wenn Sie zu einem späteren Zeitpunkt die Verantwortlichkeiten und Kostenteilung definieren (siehe Aktivität 8.3, S. 134 und 9.2, S. 143).
- Stellen Sie fest, welche Maßnahmen zusätzliche oder externe technische Unterstützung für Durchführbarkeits-, technische oder Marktstudien erfordern.



### Instrument zur Bewertung von Maßnahmen

Die Beispieltabelle zeigt, wie die Einstufung der aufgelisteten Maßnahmen strukturiert werden kann. Die Einstufung kann bspw. von Expert:innen aus der Stadt in einem Workshop durchgeführt werden:

**Abbildung 28:** Beispiel für eine Auswertung/Analyse von Folgen, die auf Maßnahmen zurückgehen. Effektivitätsauswertungsskala von -2 bis 2:

-2 = die Maßnahme birgt ein klar definiertes Risiko für die Realisierung der Zielsetzung,

0 = die Maßnahme hat eine neutrale Auswirkung,

2 = die Maßnahme leistet einen klar definierten positiven Beitrag.

Auswertungsskala für Akzeptanz und Preis-Leistungs-Verhältnis von 0 bis 3 (nach Mattson, C., 2018: SUMP-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, p. 9).

| MASSNAHME/<br>MASSNAHMEN-<br>PAKET                             | SUMP – LEITBILD UND ZIELE         |   |                                       | PRIORITÄTS-<br>STUFE<br>(ZUSAMMEN-<br>FASSUNG DER<br>SUMP-LEITBILD) | ERWARTETES ERGEBNIS   |  |
|--|-----------------------------------|---|---------------------------------------|---|---|--|
|  | Zunahme der<br>Verkehrssicherheit | Zunahme in den<br>Bereichen Fuß-,<br>Rad-, öffentlicher<br>Nahverkehr | Rückgang des privaten<br>Autoverkehrs |   | ... wenn die<br>Maßnahme um-<br>gesetzt wird  | ... wenn die<br>Maßnahme nicht<br>umgesetzt wird   |
| Radverkehrsanlagen   | 2                                 | 2   | 1                                     | 5<br>(2+2+1)  | Bessere Infrastruktur für Radfahrer:innen. Mehr Personen nutzen das Fahrrad für tägliche Wege.  | Keine Verbesserungen für Radfahrer:innen. Im besten Fall bedeutet das, dass die Anzahl der Fahrradnutzer:innen nicht abnimmt.                                |
| Mobilitätsmanagementplan entwickeln                            | 0                                 | 2   | 2                                     | 4<br>(0+2+2)  | Eine Verlagerung hin zu stärkerer Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel für tägliche Wege. Verstärkte Nutzung der bestehenden Infrastruktur für nachhaltige Verkehrsträger. | Business-as-usual beim Modal Split. Keine Zunahme der nachhaltigen Verkehrsträger.   |
| Fußgänger:innen-übergänge auf priorisierten Straßen verbessern | 2                                 | 2   | 0                                     | 4<br>(2+2+0)  | Erhöhte Verkehrssicherheit und erhöhter Schutz für Fußgänger:innen. Mehr Personen legen tägliche Wege zu Fuß zurück.  | Status quo bei der Zahl der Verletzungen von Fußgänger:innen. Wird Verkehrssicherheit als gering wahrgenommen, gehen möglicherweise weniger Menschen zu Fuß. |
| ...  |                                   |   |                                       |   |   |  |

Ein solcher Auswertungsworkshop kann auch durch Planungsinstrumente unterstützt werden, welche die relative Priorität von Maßnahmen automatisch berechnen, sobald die Expert:innen sie eingestuft haben. Auf diese Weise kann die Vorlage mit quantitativen Informationen zur Stärkung der Faktengrundlage für Entscheidungen vorbelegt werden, z. B. über die ungefähren Kosten. Außerdem können Nutzer:innen die Nettoergebnisse der einzelnen Einstufungen, die Expert:innen vorgenommen haben, direkt und interaktiv diskutieren. Ein solches Instrument ist die Excel-Vorlage Urban Nodes Assessment: <https://civitas.eu/tool-inventory/urban-nodes-assessment-tool>

### Ergänzende Aufgaben

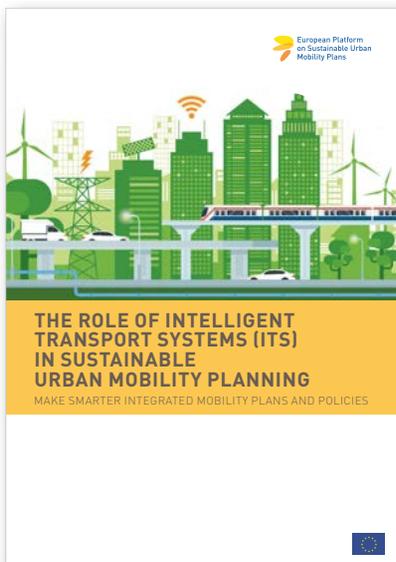
- Legen Sie Maßnahmen gemeinsam mit den wichtigen Interessenträger:innen fest und binden Sie sie eng ein, wenn Maßnahmen generiert und bewertet werden.
- Laden Sie die Bürger:innen bspw. im Rahmen eines Online-Formats ein, Ideen zu Maßnahmen als Inspiration für Ihre Auswahlliste beizutragen.
- Suchen Sie Praxisbeispiele außerhalb Ihrer eigenen Stadt und Ihres Landes.
- Laden Sie Praktiker:innen aus anderen Orten in Ihre Stadt zur Beratung ein.
- Nehmen Sie Ihre kommunalen Entscheidungsträger:innen mit zu einem Standortbesuch in eine Stadt, die eine Ihrer Schlüsselmaßnahmen erfolgreich umgesetzt hat, um die Akzeptanz zu erhöhen.

### Zeitplan und Koordination

- Nachdem Leitbild, Ziele und Strategien definiert worden sind.
- Entwickeln Sie zuerst Maßnahmen und werten Sie diese dann aus.

### Checkliste

- ✓ Umgesetzte und geplante Maßnahmen analysiert.
- ✓ Auswahlliste möglicher Maßnahmen erstellt.
- ✓ Erfahrungsaustausch mit Planer:innen anberaumt, die interessante Maßnahmen in anderen Städten oder Regionen umgesetzt haben.
- ✓ Geeignete Maßnahmen mit Blick auf die Wirksamkeit (was den Beitrag zu Leitzielen anbelangt), die Akzeptanz und das Preis-Leistungs-Verhältnis ausgewertet.
- ✓ Vielversprechende Maßnahmen auf die engere Auswahlliste gesetzt.
- ✓ Detaillierte Spezifikationen und Kostenschätzungen für die Maßnahmen verfügbar, die in die engere Wahl geommen wurden.



**Intelligente Verkehrssysteme (IVS)** bieten eine Reihe von Maßnahmen für Ihren SUMP. Die Umsetzung solcher Technologien sollte jedoch nicht als Ziel an sich gesehen werden, sondern vielmehr als Mittel, das eindeutig dazu beiträgt, eine oder mehrere Ihrer SUMP-Leitziele zu erreichen. In vielen Fällen sind IVS die Grundlagentechnologie für andere Maßnahmen, die diese ermöglichen oder effektiver gestalten (z. B. das elektronische Monitoring von Zugangsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeuge im Rahmen der Einführung verkehrsberuhigter Zonen). Weitere Beispiele für den Einsatz von IVS: Systeme, die multimodale Informationen in Echtzeit liefern, um multimodalen Verkehr zu unterstützen; umweltfreundliche Verkehrs- und Kreuzungssteuerung (z. B. Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs an Kreuzungen); multimodale integrierte Bezahlung und Buchung und E-Ticketing; automatische Erhebung von Straßennutzungsgebühren, intelligente Parkraumbewirtschaftung und Parkrauminformationen; reaktive und vorausschauende Verkehrsleitung und Verkehrsregelung einschließlich der Verwendung von Fahrzeugbewegungsdaten; Flottenmanagementsysteme.

Weitere Informationen über die Verbindung von IVS und SUMP finden Sie im Praktiker:innen-Briefing **The Role of Intelligent Transport Systems (ITS) in Sustainable Urban Mobility Planning**.

PRAXISBEISPIEL

## Porto, Portugal: Maßnahmenklassifikation zur Auswahl von Maßnahmen in verschiedenen Gemeinden

Der nachhaltige urbane Mobilitätsmaßnahmenplan (PAMUS) für das Ballungsgebiet Porto (AMP) erstreckt sich auf über 17 Gemeinden. Um zu entscheiden, welche Maßnahmen in den einzelnen Gemeinden und im gesamten Ballungsgebiet umgesetzt werden sollen, wurden die Maßnahmen in neun Typologien unterteilt. Um die Auswahlliste der Maßnahmen nach den Typologien zu evaluieren, wurde eine Matrixanalyse der Typologien und Zielsetzungen durchgeführt. Da der Aktionsplan innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten aufgestellt wurde, blieb keine Zeit, Bürger:innen in die Auswahl der Maßnahmen einzubeziehen. In den PAMUS wurden jedoch Beiträge einer Arbeitsgruppe aufgenommen, die sich aus Politiker:innen und Planer:innen der Gemeinden zusammensetzte. Diese Arbeitsgruppe trug dazu bei, die ursprüngliche Auswahlliste von Maßnahmen zu priorisieren.

Autor: Stadt Porto, Zusammenstellung durch Ana Dragutescu, ICLEI  
Bild: PAMUS – Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

| Objetivo Estratégico | Modos suaves | Integração multimodal (bilhética) | Interfaces | Corredores BUS, BRT e LRT | Sistemas de informação aos utilizadores | Sistemas de gestão de tráfego | Soluções DRT | Multi tipologia |
|----------------------|--------------|-----------------------------------|------------|---------------------------|---|-------------------------------|--------------|-----------------|
| 1                    | ✓✓✓          | ✓                                 | ✓✓         | ✓✓                        | ✓                                       | ✓                             | ✓✓✓          | ✓✓✓             |
| 2                    | ✓✓           | ✓✓                                | ✓✓✓        | ✓✓✓                       | ✓                                       | ✓                             | ✓✓✓          | ✓✓✓             |
| 3                    |              | ✓✓✓                               | ✓✓✓        | ✓✓✓                       | ✓✓                                      | ✓                             | ✓✓✓          | ✓✓              |
| 4                    | ✓✓           | ✓✓                                | ✓          | ✓✓                        | ✓                                       | ✓                             | ✓✓           | ✓✓              |
| 5                    | ✓            | ✓✓                                | ✓✓         | ✓✓                        |   |                               | ✓✓           | ✓               |
| 6                    |              | ✓✓                                | ✓✓         | ✓✓                        |   |                               | ✓✓✓          | ✓               |
| 7                    | ✓            |                                   |            | ✓                         |   |                               | ✓            | ✓               |
| 8                    |              |                                   |            | ✓                         |   | ✓                             |              | ✓               |
| 9                    |              | ✓                                 | ✓✓         | ✓                         | ✓✓                                      | ✓✓✓                           |              | ✓               |
| 10                   | ✓            |                                   | ✓          | ✓                         | ✓✓                                      | ✓                             | ✓✓           | ✓               |
| 11                   |              | ✓✓                                | ✓✓✓        | ✓✓                        | ✓✓                                      | ✓                             | ✓✓           | ✓               |
| 12                   | ✓            | ✓✓✓                               | ✓✓         | ✓                         | ✓✓✓                                     | ✓✓✓                           | ✓✓✓          | ✓               |
| 13                   |              | ✓✓✓                               | ✓          | ✓                         | ✓✓                                      | ✓                             | ✓✓           | ✓               |
| 14                   |              |                                   |            |                           |   | ✓✓✓                           |              |                 |
| 15                   | ✓✓           | ✓                                 | ✓          | ✓                         | ✓                                       | ✓                             | ✓            | ✓               |

PRAXISBEISPIEL

## Granollers, Spanien: Partizipative Massnahmenanalyse bei Fortschreibung des SUMP

Als Granollers den zweiten SUMP (PUMS) aufstellte, wurde der Fokus darauf gelegt, Interessenträger:innen in die erneute Evaluation und Priorisierung von Maßnahmen einzubeziehen. Dies wurde durch spezifische Prozesse und Debatten erreicht. Es wurden Sitzungen mit dem Mobilitäts- und Gesundheitsrat der Stadt, mit wirtschaftlichen und sozialen Organen und mit technischen Mitarbeiter:innen des Stadtrats abgehalten. Weitere Sitzungen fanden auch mit Bürger:innen und Nutzer:innen des öffentlichen Nahverkehrs statt. Im Rahmen dieser Sitzungen gaben die Teilnehmer:innen Feedback zu den technischen Vorschlägen und unterbreiteten Anregungen, wie bestimmte Elemente und Maßnahmen innerhalb des SUMP verbessert werden könnten.

Autor: Laura Llavina Jurado, Stadt Granollers, Zusammenstellung durch ICLEI  
Bild: Stadt Granollers

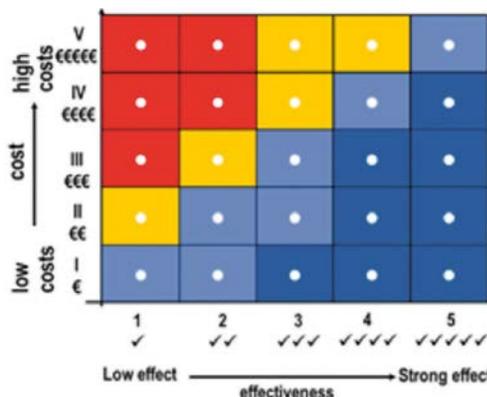


PRAXISBEISPIEL

# Bremen, Deutschland: Mehrkriterienauswertung im Rahmen von Expert:innenworkshops

Die Stadt Bremen hat mehrere Planungsinstrumente verwendet, um SUMP-Maßnahmen auszuwählen. Anhand einer Kosten-Nutzen-Matrix ließ sich analysieren, inwieweit das Ziel jeder einzelnen Maßnahme erreicht wurde. Im Rahmen der Methode haben Expert:innen die Wirksamkeit von Maßnahmen in Bezug auf die Ziele beurteilt. Für jeden Indikator wurde eine qualitative Skala verwendet, um anzugeben, inwieweit die Ziele realisiert wurden. Des Weiteren wurde die räumliche Wirkung beurteilt und zum Schluss wurden die Wirkungen in eine Rangfolge eingeordnet. Zur Klassifikation der Maßnahmenkosten wurden fünf Kostengruppen zugrunde gelegt. Im Anschluss an die Klassifikation und die Einordnung in die Rangfolge wurde die Kosten-Nutzen-Matrix fertiggestellt, aus der hervorgeht, inwieweit bei jeder Maßnahme die Ziele erreicht wurden.

Autor: Stadt Bremen, Zusammenstellung durch EUROCITIES  
Bild: Stadt Bremen



## AKTIVITÄT 7.2: Integrierte Maßnahmenpakete definieren

### Hintergrund

Die Erfahrung zeigt, dass isolierte Maßnahmen nur eine begrenzte Wirkung haben können, während Maßnahmenpakete sich gegenseitig positiv verstärken und dazu beitragen können, Umsetzungsbarrieren zu überwinden. Ein Maßnahmenpaket fasst verschiedene Maßnahmen zusammen, um wirksamer zu den Leitziele beizutragen und ihre Akzeptanz zu erhöhen. Um die nützlichsten Maßnahmenpakete zu identifizieren, sollten verschiedene Gruppierungsmöglichkeiten untersucht und getestet werden.

In dieser Phase müssen die Folgen, welche die wichtigsten Maßnahmen und Maßnahmenpakete nach sich ziehen, detailliert bewertet werden, um unrealistische Projekte zu vermeiden, innovative Ideen zu bestätigen und Kosteneffizienz zu gewährleisten. Häufig werden hierbei standardisierte Methoden wie die Mehrkriterienanalyse oder die Kosten-Nutzen-Analyse verwendet.

Die Pakete, die schließlich mithilfe der Bürger:innen und Interessenträger:innen ausgewählt werden, sollten nicht nur den Beitrag zu den Leitziele maximieren, sondern auch die Integration der Verkehrsträger (Intermodalität) in die Flächen-nutzungsplanung und andere sektorbezogene Planungsprozesse (z. B. Umwelt-, Gesundheits- oder Wirtschaftsmaßnahmen, siehe Aktivität 2.2, S. 57) fördern.

### Ziele

- Bündeln Sie ausgewählte Maßnahmen, um Hürden beim Umsetzen bestimmter Maßnahmen zu überwinden und Synergien auszuschöpfen.
- Achten Sie darauf, Verkehrsträger zu integrieren (Intermodalität).
- Streben Sie eine Integration in die Flächennutzungsplanung und andere sektorbezogene Planungsprozesse an.
- Sorgen Sie für Eigenverantwortung und hohe Akzeptanz Ihrer Maßnahmenpakete bei Entscheidungsträger:innen, Bürger:innen und anderen Interessenträger:innen.



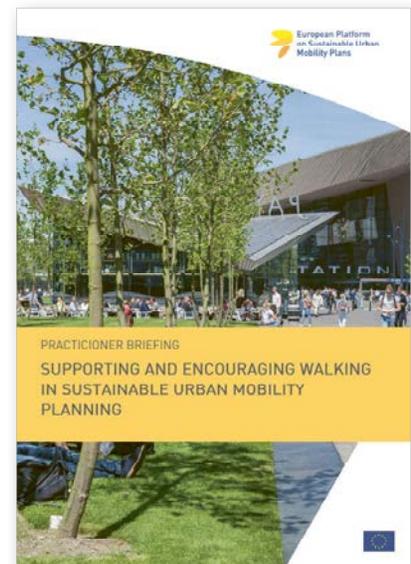
### Was versteht man unter einem „Maßnahmenpaket“?

Ein Maßnahmenpaket ist eine Kombination von sich ergänzender Maßnahmen, die häufig aus verschiedenen Kategorien stammen und gut aufeinander abgestimmt sind. Dabei kann mit einem Maßnahmenpaket, im Gegensatz zu Einzelmaßnahmen, besser auf die spezifischen Dimensionen eines Problems eingegangen und Umsetzungsbarrieren überwunden werden. Ein Beispiel wäre die Kombination von restriktiven Maßnahmen für den MIV, bspw. Parkkontrollen, mit Maßnahmen zum Fördern von Alternativen, darunter verbesserte Busdienste und Fahrradwege.

Ihre Maßnahmenpakete sollten verschiedene Handlungsfelder unterstützen und fördern, darunter auch den Fußverkehr. Ein Maßnahmenpaket für den Fußverkehr könnte zum Beispiel um ein charakteristisches Projekt oder eine wichtige Intervention, bspw. eine Fußgängerzone oder ein „Superblock“, gebildet werden (siehe das Praxisbeispiel von Vitoria-Gasteiz unten). Ein solches Paket zur Umgestaltung eines Stadtgebiets in eine Fußgängerzone sollte sich aus verschiedenen Arten von Maßnahmen zusammensetzen, die sich gegenseitig bestärken. Neben der Kernmaßnahme, mit der der Zugang für Autos eingeschränkt wird und Straßen mit Fokus auf Attraktivität und Erreichbarkeit umgestaltet werden (z. B. mehr Grünflächen und Bäume, Sitzgelegenheiten und Toiletten, saubere und gut beleuchtete Straßen) könnte auch Folgendes dazugehören:

- Temporäre Umgestaltung in eine Fußgängerzone an ausgewählten Sommertagen oder Sonntagen in den Vormonaten, optimal kombiniert mit öffentlichen Veranstaltungen
- Bau von Fahrradparkplätzen am Bereichsrand und Verbesserung der Radwege in den umliegenden Straßen
- Schaffung von nahegelegenen Parkmöglichkeiten abseits der Straße (z. B. Parkhaus mit niedrigen Gebühren für Anwohner:innen)
- Verbesserung der Busverbindungen in der Umgebung
- Lösungen für Warenlieferungen an Geschäfte (z. B. Zeitfenster für die Zufahrt von Lieferfahrzeugen morgens/abends oder die Schaffung eines nahegelegenen Mikrodrehkreuzes mit Lastenfahrrädern für die letzte Meile)
- Proaktive Kommunikation gegenüber Geschäftsinhaber:innen und der Öffentlichkeit (z. B. durch Erhebungen zur Kundenzufriedenheit und Umsatzstatistiken vor und nach der Umgestaltung zur Fußgängerzone)
- Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen und Errichten von sicheren Übergängen für Fußgänger:innen in den umliegenden Straßen

Weitere Hinweise, wie gesunde, effiziente und nachhaltige Fußgängergemeinschaften als Teil einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung geschaffen werden, finden Sie im Praktiker:innen-Briefing **Supporting and Encourage Walking in Sustainable Urban Mobility Planning**.



## Aufgaben

- Identifizieren Sie Optionen zum Bündeln von Maßnahmen. Es gibt verschiedene Methoden, Maßnahmen zu gruppieren, darunter:
  - nach Art der Maßnahme (Maßnahmenmix aus den Bereichen Flächennutzung, Infrastruktur, Verordnung, Management und Dienstleistung, Mobilitätsverhalten, Informationsbeschaffung und Preisbildung in einem Paket anstreben)
  - nach Akzeptanz (beliebte und weniger beliebte, aber wirksame Maßnahmen in Paketen gruppieren, z. B. Anreize und Einschränkungen)
  - nach Zielsetzung oder Herausforderung (Maßnahmen, die Beiträge zur selben Zielsetzung leisten oder dasselbe Problem lösen, in einem Paket hinzufügen)
  - nach Geografie (Maßnahmen im selben Gebiet in einem Paket zusammenfassen)
  - nach Kosten (wirksame, aber kostspielige wichtige Maßnahme mit Maßnahmen kombinieren, die Erlös erzeugen, um geringere Nettokosten zu erzielen)
- nach Zusammenfassung für externe Finanzierung (Maßnahmen gruppieren, die einer externen Finanzierung bedürfen und die):
  - i) eine klar definierte Zielsetzung unterstützen,
  - ii) im selben Wirkungsbereich umgesetzt werden,
  - iii) denselben Projektträger haben und
  - iv) ähnliche Umsetzungszeiträume aufweisen oder
- nach größeren Projekten (bspw. ein neues Fahrradnetz, Maßnahmen suchen, die das Projekt ergänzen und stärken).
- Fassen Sie Maßnahmen in Paketen zusammen, um Synergien auszuschöpfen und ihre Wirksamkeit zu verstärken. Der Schlüssel zur Entscheidung, welche Maßnahmen in einem Paket zusammengefasst werden, besteht darin, zu analysieren, welche Maßnahmen gut zusammenpassen oder möglicherweise erforderlich sind, um die Durchführbarkeit anderer Maßnahmen zu sichern. Die Maßnahmen eines Pakets sollten zusammenwirken und dabei gemeinsam mehr erreichen, als es allein möglich wäre (Synergie) oder anderen Maßnahmen im Paket den Weg ebnen, indem die Umsetzungsbarrieren ausgeräumt werden.

- Vergewissern Sie sich, dass Intermodalität berücksichtigt wird. Dazu können auch Verbindungen zu den Fernverkehrsnetzen wie dem TEN-V-Netz gehören.
  - Bewerten Sie die vorgeschlagenen Maßnahmen bezüglich der Integration in die Flächennutzungsplanung.
  - Integrieren Sie die Maßnahmen nach Möglichkeit in weitere sektorbezogene Planungsprozesse (z. B. Umwelt-, Gesundheits- oder Wirtschaftsmaßnahmen).
  - Vergessen Sie nicht, auf alle Leitziele einschließlich externer Effekte wie Treibhausgasemissionen, Lärm und kommunale Luftverschmutzung einzugehen.
  - Sorgen Sie für ein ausgewogenes Verhältnis von kurz- und langfristigen Maßnahmen.
  - Achten Sie darauf, dass sich der Mix aus investiven, operativen und organisatorischen Maßnahmen zusammensetzt.
  - Vergewissern Sie sich, dass alle relevanten Verkehrsträger einschließlich Güterverkehre berücksichtigt werden.
- Prüfen und bewerten Sie die alternativen Pakete und ihre Schlüsselmaßnahmen im Detail. Ändern Sie diese abhängig von den Ergebnissen, um unrealistische Projekte zu vermeiden und Kosteneffizienz zu gewährleisten. Wenn sich bspw. bei der detaillierten Bewertung herausstellt, dass bestimmte Schlüsselmaßnahmen nicht durchführbar scheinen, gehen Sie zu Aktivität 7.1 (S. 106) zurück und passen Sie Ihre engere Auswahlliste von Maßnahmen an, damit Ihre Leitziele dennoch erreicht werden können. Nehmen Sie verschiedene Auswertungsmethoden unter die Lupe und entscheiden Sie nach Ihrer Erfahrung, den verfügbaren Ressourcen und der Art der auszuwertenden Maßnahmen, welche Methode Sie anwenden wollen.
  - Da die Auswirkungen von Maßnahmen komplex und schwer zu prognostizieren sind, werden zu diesem Zweck häufig Modelle eingesetzt. Mithilfe sorgfältig kalibrierter Modelle können Sie Maßnahmen einzeln oder in Paketen prüfen, um ihre Auswirkungen vorherzusagen und mit der aktuellen Situation und den bereits geplanten Maßnahmen zu vergleichen („Business-as-usual“). Ein hochwertiges Modell ist ein leistungsfähiges Planungsinstrument. Allerdings sind beträchtliche Daten und Kapazitäten erforderlich, um es auf dem neuesten Stand zu halten. Eine weitere Einschränkung von besonderer Bedeutung für die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung besteht in der Insuffizienz vieler Modelle, bestimmte Arten von Maßnahmen (insbesondere Maßnahmen aus den Bereichen Güter-, Fuß- und Radverkehr, Intermodalität und Mobilitätsverhalten) abzubilden und disruptive Veränderungen zu prognostizieren (siehe Übersicht der Modellierungs-Instrumente weiter unten).
  - Kosten-Nutzen-Analysen sind weit verbreitet, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis größerer Einzelmaßnahmen – üblicherweise bei Infrastrukturprojekten – zu bewerten. Sie können auch viele der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen von Projekten berücksichtigen. Kosten-Nutzen-Analysen benötigen jedoch in der Regel umfangreiche Daten und den meisten Städten fehlt ein standardisierter Ansatz für Kosten-Nutzen-Analysen von Maßnahmen, welche sich nicht auf die Infrastruktur beziehen.
  - Um nicht-monetäre Kriterien abzudecken, werden die Kosten-Nutzen-Analysen häufig durch Mehrkriterienanalysen ergänzt, insbesondere wenn die Monetarisierung bestimmter Kriterien als zu komplex angesehen wird. Mehrkriterienanalysen ermöglichen es Nutzer:innen, quantitative und qualitative Auswertungen je nach Datenverfügbarkeit für verschiedene Kriterien zu kombinieren. Standardisierte Kosten-Nutzen-Analysen oder Mehrkriterienanalysen bilden in vielen Ländern eine Voraussetzung, um Fördermittel für größere Infrastrukturmaßnahmen zu erhalten.
  - An vielen Orten ist eine vollständige Kosten-Nutzen-Analyse oder ein Verkehrsmodell zum Simulieren von Richtlinien möglicherweise zu kostspielig, insbesondere für kleinere Maßnahmen und Städte. In solchen Fällen kann stattdessen der Fokus auf die wichtigsten Maßnahmen, Schätzungen und/oder „praxisgerechten Modellierungen“ in Form von Experimenten gelegt werden.
  - Führen Sie eine Risikoauswertung der ausgewählten Maßnahmenpakete durch. In der einfachsten Form kann dies eine Denkübung sein, um herauszufinden, von welchen Annahmen die Wirksamkeit der Maßnahmen abhängt, was passieren würde, wenn sie sich ändern und wie diese Risiken gemindert werden können. Wenn möglich, verwenden Sie auch quantitative Methoden, indem Sie bspw. Sensitivitätstests durchführen. Dies bedeutet, dass die Begutachtung (oder das Modell) mit einer Reihe von Annahmen wiederholt wird. Wenn das bevorzugte Paket unter einer Reihe von Annahmen gut abschneidet, ist es validiert. Variiert die Leistung, ist es weniger solide und offensichtlich weniger verfolgenswert. Dies ist möglicherweise der Hinweis darauf, das Paket umzugestalten, um seine Leistung zu verbessern.
  - Erörtern Sie die ausgewählten Maßnahmenpakete mit den Interessenträger:innen und beziehen Sie diese in den Auswahlprozess ein, bspw. in einer Sitzung des „Lenkungskreises“ des SUMP. Kommunizieren Sie die Maßnahmenpakete transparent und professionell.

- Beteiligen Sie Bürger:innen aktiv und holen Sie Feedback von ihnen zu Maßnahmen und Maßnahmenpaketen ein. Sie sollten in die Validierung und endgültige Auswahl der Pakete eingebunden werden.
- Treffen Sie eine endgültige Auswahl von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen.

### Ergänzende Aufgaben

- Arbeiten Sie mit anderen kommunalen Akteuren an einem gemeinsamen Verkehrsmodell zusammen. Hierdurch reduzieren Sie Kosten und es ist leichter, das Modell auf dem neuesten Stand zu halten. Akteure, die an einem gemeinsamen Modell interessiert sind, können bspw. kommunale Universitäten, Nachbargemeinden oder (regionale) Betreiber oder Behörden des öffentlichen Nahverkehrs sein.

### Zeitplan und Koordination

- Sobald eine Maßnahmenliste entwickelt worden ist.

### Checkliste

- ✓ Potenzielle Maßnahmenpakete bestimmt, bei denen erwartet wird, dass Synergien realisiert und Umsetzungsbarrieren überwunden werden.
- ✓ Maßnahmenpakete mit Blick auf die Integration in die Flächennutzungsplanung und andere sektorbezogene Planungsprozesse bewertet.
- ✓ In die engere Wahl gezogene Pakete anhand aller Leitziele getestet und bewertet, um die kosteneffektivsten Kombinationen zu identifizieren.
- ✓ Ausgewählte Pakete mit Interessenträger:innen und Bürger:innen diskutiert und validiert.
- ✓ Endgültiger Satz von Maßnahmenpaketen ausgewählt.

### Placemaking

Eine Art von Maßnahme, die in den letzten Jahren immer mehr an Beachtung gewonnen hat, ist das Placemaking. Ausgangspunkt hierfür kann sein, auf „einfache und kostengünstige“ Lösungen und eine belastbare Zusammenarbeit mit den Anwohner:innen zurückzugreifen, um Straßen und den öffentlichen Raum so umzugestalten, dass die Lebensqualität erhöht wird und sich eine stärkere Ortsverbundenheit einstellt. Da Städten hierdurch schnelle Verbesserungen zugestanden werden, kann das Placemaking eine nützliche Komponente in Maßnahmenpaketen sein, um die gewünschten Änderungen zu veranschaulichen und weitere Unterstützung für andere SUMP-Maßnahmen zu gewinnen.

Das Projekt für den öffentlichen Raum bietet ein breites Spektrum von Ressourcen zum Thema Placemaking: [www.pps.org](http://www.pps.org)

Auf der Online-Plattform URB-I: URBAN IDEAS finden Sie eine inspirierende Datenbank mit Placemaking-Projekten. Enthalten sind auch Bilder, die Vorher-Nachher-Situationen vergleichen: [www.urb-i.com/before-after](http://www.urb-i.com/before-after)

Quelle: Project for Public Spaces

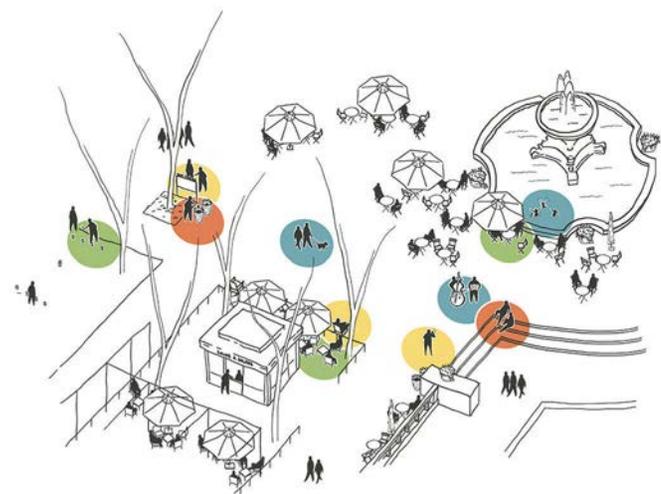


Abbildung 29: Placemaking



### Planungsinstrument zur Erstellung von Maßnahmepakete

Ein bewährter Ansatz zum systematischen und effektiven Bündeln von Maßnahmen ist das Prinzip der vier Schritte. Dieser Ansatz wird von den schwedischen Landesbehörden sowohl für die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung in Kommunen als auch für die Verkehrsplanung auf nationaler und regionaler Ebene eingesetzt. Die einzelnen Stufen des Prinzips der vier Schritte können wie folgt beschrieben werden:

- **Schritt 1: Überdenken!** Lösungen, die die Verkehrsnachfrage und die Auswahl des Verkehrsträgers beeinflussen (Flächennutzungsplanung, Nachfragemanagement/Mobilitätsmanagement).
- **Schritt 2: Optimieren!** Lösungen für eine effizientere Nutzung des bestehenden Verkehrssystems (Infrastruktur, Fahrzeuge usw.).
- **Schritt 3: Umbauen!** Umbau der vorhandenen Infrastruktur.
- **Schritt 4: Neu bauen!** Investitionen in die Infrastruktur und größere Umbauten.

Auch wenn die Benennung des Ansatzes eine sequenzielle Anwendung impliziert, sollte der Ansatz richtigerweise als „Denkweise“ in der nachhaltigen Mobilitätsplanung betrachtet werden. Bei den Forschungsaktivitäten hinter dem Prinzip der vier Schritte wird hervorgehoben, wie wichtig es ist, die Abhängigkeit vom motorisierten Verkehr kontinuierlich zu verringern, nachhaltigere Verkehrsträger zu bevorzugen und das bestehende Verkehrssystem effektiv zu nutzen, um den Bedarf an großen Umbauten oder dem Bau neuer Straßeninfrastruktur zu verringern. Das Prinzip der vier Schritte gewährleistet, dass geeignete Maßnahmen in Maßnahmenpaketen zusammengefasst werden, um die Wirtschaftlichkeit in der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung zu erhöhen.

Quelle: Sundberg, R., 2018: *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up*, pp. 15–16

**Abbildung 30:** Arten von Maßnahmen in den verschiedenen Stufen des Prinzips der vier Schritte (Quelle: Schwedische Verkehrsbehörde et al., 2014)



#### Measure Package Generator von KonSULT

Das Online-Instrument von KonSULT kann auch den Bündelungsprozess unterstützen. Auf Basis der sortierten Liste von Maßnahmen, die aus der Phase der Optionsgenerierung hervorgeht, unterbreitet das Instrument Vorschläge, welche Maßnahmen sich gegenseitig ergänzen könnten. Hierbei wird eine Methodik zugrunde gelegt, welche die typischerweise wirksamen Kombinationen bestimmt: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)



### Weitere Informationen zu Kosten-Nutzen-Analysen und Mehrkriterienanalysen

- GD REGIO, 2015. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects; Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020: [https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba\\_guide.pdf](https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf)
- Das Projekt Evidence, 2014. Diskutiert die Herausforderungen bei der Durchführbarkeitsanalyse eines Projektes, die Rolle der Projektbewertung (meist Kosten-Nutzen-Analysen), wenn Entscheidungen auf Stadtebene getroffen werden und die Rolle von SUMP, wenn Projekte priorisiert werden: [www.eltis.org/sites/default/files/evidence\\_common-practice-reader-final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf)
- Das Projekt TIDE, 2012. Projektleitfaden zu Kosten-Nutzen- und Wirkungsanalysen bei Innovationen im städtischen Verkehr, der ein leicht anwendbares Instrument bereitstellt, um urbane Verkehrsprojekte zu bewerten und Elemente der Kosten-Nutzen-Analyse und Mehrkriterienanalyse enthält: [www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide\\_d\\_5\\_1\\_final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf)



### Modellierungs-Instrument im SUMP-Prozess

Ein Verkehrsmodell ist eine vereinfachte praxisgerechte Darstellung, die es gestattet, theoretische („Was-wäre-wenn“-) Szenarien zu testen und zu evaluieren. Die Rolle der Verkehrsmodelle besteht darin, die Behörden bei der Gestaltung der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur (einschließlich neuer Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur) und neuer oder geänderter operativer Konzepte (wie intelligente Signalsteuerungssysteme) zu unterstützen. Sie werden durchgängig weiterentwickelt und an aktuelle Mobilitätstrends, soziodemografische Veränderungen und nachhaltige Umweltziele angepasst. Typische Ergebnisse sind die Gesamtfahrzeit für die verschiedenen Verkehrsträger und Nutzer:innengruppen, das Volumen im privaten und öffentlichen Nahverkehrsnetz, die emittierten Luftschadstoffe usw. Die Ergebnisse der Verkehrsmodelle fließen dabei häufig in weitere Wirtschaftsberechnungen ein oder bilden Grundlage für die politische Diskussion, einschließlich der Bürger:innenbeteiligung.

Mit einem Verkehrsmodell können zuverlässige und konsistente Beiträge für den SUMP-Prozess generiert werden, insbesondere in bestimmten Planungsphasen, bspw. bei der Entwicklung von Szenarien, der Bewertung, der Auswahl und dem Monitoring von Maßnahmen. Modellierungsergebnisse tragen dazu bei, die Auswirkungen verschiedener Kombinationen von Strategien und Maßnahmen zu prognostizieren und die komplexen Wechselwirkungen und potenziellen Verstärkungs- oder Rebound-Effekte zu berücksichtigen, so dass die wirksamsten integrierten Pakete definiert werden können. Sie dienen aber nicht nur dazu, das Ausgangsszenario zu definieren, sondern ermöglichen auch das regelmäßige Monitoring von Veränderungen im Verkehrssystem während der Umsetzungsphase. So kann überprüft werden, ob Sie auf dem richtigen Weg sind oder ob Sie reagieren und Ihre Maßnahmen anpassen müssen.

Die Entscheidung darüber, ob Verkehrsmodelle für den SUMP verwendet werden sollen oder nicht, muss zu Beginn des SUMP-Prozesses getroffen werden. Dies hängt sowohl vom Zeithorizont des SUMP als auch von der Natur der diskutierten Maßnahmen ab: Je mehr erwartet wird, dass sich diese Maßnahmen auf die Verkehrsnachfrage auswirken (z. B. Bau einer neuen öffentlichen Nahverkehrslinie, Einführung eines neuen nachhaltigen Verkehrsträgers oder Verkehrsdiensts usw.), desto dringender wird empfohlen, die Verkehrsmodellierung zur Prognose dieser Auswirkungen einzusetzen. Das verfügbare Budget, die Zeit, die Daten und das Ausmaß der Fragen weisen auf mögliche Modelle hin.

Die drei Kategorien der Verkehrsmodelle lauten makroskopisch, mikroskopisch und mesoskopisch. Die ersten beiden Kategorien werden am häufigsten verwendet. Die makroskopische Modellierung wird in der Regel für die strategische Planung eingesetzt, während die mikroskopische Modellierung üblicherweise für die operative Planung verwendet wird. Makroskopische Modelle legen den Fokus auf die Auswahl großer Bereiche, bspw. die Auswahl von Zielen, Verkehrsträgern und Routen, während mikroskopische Simulationen den Schwerpunkt meist auf das Verkehrsflussmodell legen. Daher muss die geeignete Modellierungsebene ausgewählt werden, um zu analysieren, welche verschiedenen Auswirkungen die Maßnahmen der Städte haben, da sie je nach Umfang unterschiedlich sein können.

Bis vor ein paar Jahren haben die verfügbaren Modellierungs-Instrumente den Fuß- und Radverkehr nicht vollständig berücksichtigt. Im von der EU geförderten Projekt CIVITAS FLOW (<http://h2020-flow.eu>) wurde daran gearbeitet, die Software für mikroskopische und makroskopische Verkehrsmodellierung zu verbessern, damit die bestehende Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie das Radfahr:innen- und Fußgänger:innenverhalten genauer modelliert werden können. Zu den Entwicklungen zählen die Erweiterung des makroskopischen Verkehrsnachfragemodells (einschließlich der Einführung von Systemen zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen und der verbesserten stochastischen Zuweisung für die Radroutenwahl) und die Verbesserung von Funktionen der mikroskopischen Verkehrssimulationssoftware (einschließlich einer verbesserten Modellierung des Zusammenspiels zwischen Fahrzeugen und Fußgänger:innen).

Eine andere Art von Modell sind integrierte Verkehrs- und Flächennutzungsmodelle (Land Use and Transport Interaction – LUTI), die in der Lage sind, auf vielfältige Weise von Interventionen zu simulieren, die von Infrastrukturprojekten, Preisgestaltung, Verordnungen, Co-Modalität bis hin zur Planung des städtischen Raums reichen. Sie können auch die Auswirkungen von „Rebound“-Effekten einbeziehen, die auf Verlagerungen oder neu geschaffene Nachfrage zurückgehen. Es muss jedoch hervorgehoben werden, dass integrierte Verkehrs- und Flächennutzungsmodelle komplex und datenintensiv sind: Ihr Aufbau bedarf eines erheblichen Aufwands an Zeit und Arbeit sowie technisches Fachwissen.

Modellierungs-Instrument im SUMP-Prozess

Es ist wichtig, sich an jedem Punkt im Planungsprozess über die Schwachstellen von Modellen im Klaren zu sein. Planer:innen müssen ihr eigenes Urteilsvermögen einsetzen, da die Verkehrsmodellierung keine exakte Wissenschaft ist und alle Modelle systematische Verzerrungen aufweisen. Jeder Modelllauf basiert auf vielen Annahmen und Berechnungen, die den Unsicherheitsfaktor erhöhen. Der Unsicherheitsfaktor ist schwer zu verstehen, insbesondere wenn genaue Zahlen auf einer schön gestalteten Karte angeführt werden. Die Versuchung, Prognosen zu glauben, ist hoch, selbst wenn sie über die Leistungsfähigkeiten des Modells hinausgehen. Je detaillierter Sie das System nutzen, desto stärker wird der Unsicherheitsfaktor. Deshalb ist es wichtig, Ihr Modell auf Ihren kommunalen Kontext zu eichen und nicht einfach die Standardeinstellungen zu übernehmen.

In diesem Zusammenhang sind die Planer:innen während des gesamten Prozesses für folgende Aufgaben verantwortlich:

- Sensitivitätstests in Auftrag geben
- Schwachstellen zusammen mit den Ergebnissen darstellen
- Bereiche von Ausgaben und qualitativen Ausgaben, keine punktuellen Schätzungen verwenden
- Nicht über einen glaubwürdigen Wert hinausgehen

Aggregierte Modelle, die skizzengestützte Planungsmodelle genannt werden, sind keine Verkehrsmodelle im oben beschriebenen Sinn, könnten aber eine interessante Option für eine erste Richtlinienuntersuchung im Rahmen des SUMP-Prozesses sein. Sie können mit deutlich weniger Ressourcen aufgebaut werden und gestatten es den Nutzenden, geeignete nachhaltige verkehrspolitische Maßnahmen zu untersuchen und zu identifizieren, ihre Auswirkungen in einem konsistenten Rahmen zu quantifizieren und den Umsetzungspfad zukünftiger Szenarien festzulegen. Ein typisches Beispiel für diese Kategorie ist das Modell „Urban Roadmap 2030“ ([www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)), das im Name der GD MOVE entwickelt wurde. Aggregierte Modelle können jedoch stärker disaggregierte Modelle nicht ersetzen, die für detaillierte Auswertungen eingesetzt werden.

Autor: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

## PRAXISBEISPIEL

# Krakau, Polen: Kombination von Parkraumbewirtschaftung mit Zufahrtsbeschränkungen und Maßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs

Die Stadt Krakau betrachtet die Politik der Parkraumbewirtschaftung als Mittel, um Beiträge zu einigen übergeordneten Zielen zu leisten, bspw. zur Verbesserung der Luftqualität und zur Verminderung von Staus, statt nur auf Parkplatzprobleme zu reagieren. Die Stadtverwaltung von Krakau kombiniert die Maßnahmenumsetzung zur Parkraumbewirtschaftung (z. B. Entfernung von Parkplätzen) mit Maßnahmen zur Zufahrtsbeschränkung (z. B. verkehrsberuhigte Zonen) und Maßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs (z. B. Integration von öffentlichen Verkehrsdiensten). Auf diese Weise wird die Anzahl der Fahrzeuge reduziert und gleichzeitig werden die Luftqualität und der Verkehrsfluss verbessert. Da Alternativen zum Auto angeboten werden und eine schrittweise Strategie verfolgt wird, trägt diese Vorgehensweise dazu bei, dass die Parkregulierung von der Öffentlichkeit akzeptiert wird.

Autor: Tomasz Zwoliński, Stadt Krakow, Zusammenstellung durch Polis  
Bild: Eltis, Harry Schiffer



## PRAXISBEISPIEL

## Tempere, Finnland: Ein Bauprojekt als Auslöser für neue Mobilitätsmassnahmen

Im Jahr 2016 beschloss Tampere den Bau der ersten Straßenbahnlinie. Nach jahrelangen, erheblichen Störungen des Autoverkehrs in der Innenstadt war es ein guter Zeitpunkt, den Menschen nahezulegen, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu ändern. Die Menschen waren für die Änderung ihres Mobilitätsverhaltens offen, da sie während der Bauzeit neue Verkehrsträger und Wege finden mussten. Tampere hat mehrere Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement durchgeführt, die sich insbesondere an Autofahrer:innen richten, darunter haben neue Park-and-Ride-Einrichtungen den öffentlichen Nahverkehr und das Radfahren gefördert sowie mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr bereitgestellt. Hohe Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollten nicht ohne ein intelligentes Mobilitätsmanagement und eine erweiterte Kommunikation mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen erfolgen.

**Autor:** Sanna Ovaska, Stadt Tampere, Zusammenstellung durch UBC

**Bild:** Veli-Matti Lahdeniemi



## PRAXISBEISPIEL

## Vitoria-Gasteiz, Spanien: Integration von Maßnahmen in das Superblockmodell

Der Plan für nachhaltige Mobilität und den öffentlichen Raum in Vitoria-Gasteiz wurde aufgestellt, um den Menschen den öffentlichen Raum mithilfe eines neuen Modells zurückzugeben, das Superblock genannt wird. Ein Superblock ist ein geografischer Raum, der sich über mehrere Häuserblocks erstreckt und ausschließlich von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Dienstleistern und Autos der Anwohnenden genutzt werden kann, während andere private Autos und der öffentliche Nahverkehr auf die Straßen außerhalb dieser Blocks beschränkt sind. Neben der Neugestaltung des städtischen Raums ist die Integration von Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtqualität des Raums erforderlich, darunter ein neues öffentliches Nahverkehrsnetz, Ampelregelung, Fußgänger-/Radwegnetze, städtische Güterverkehrslogistik oder die Erweiterung der regulierten Parkraumbewirtschaftung.

**Autor:** Juan Carlos Escudero, Stadt Vitoria-Gasteiz, Zusammenstellung durch Rupprecht Consult

**Bild:** Agencia de Ecología Urbana



## AKTIVITÄT 7.3: Monitoring und Evaluation von Maßnahmen planen

### Hintergrund

Das Monitoring und die Evaluation sowohl des Planungsprozesses als auch der Maßnahmenumsetzung sind für die Wirksamkeit eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans von entscheidender Bedeutung.

Mithilfe solider Prozesse von Monitoring und Evaluation können Sie systematisch aus Ihren Praxiserfahrungen lernen, sich anpassen und Ihre Planungsprozesse verbessern. Durch regelmäßiges Monitoring können Sie gewährleisten, dass Sie den notwendigen Fortschritt erzielen. Die Evaluation nach der Maßnahmenumsetzung trägt dazu bei, die Wirksamkeit des SUMP und seiner Maßnahmen nachzuweisen. Dies ist für den langfristigen Erfolg unverzichtbar, da dies es Entscheidungsträger:innen ermöglicht, Geldausgaben zu rechtfertigen und Fehler in Zukunft zu vermeiden. Mit einem transparenten Monitoring soll gewährleistet werden, dass die Ergebnisse der Evaluation in die öffentliche Debatte zurückfließen.

Strategische Indikatoren und Ziele wurden zwar bereits zu einem früheren Zeitpunkt definiert (siehe Aktivität 6.1, S. 96 und 6.2, S. 100), nichtsdestotrotz werden hier die Indikatoren auf Maßnahmenebene entwickelt und die Monitoring- und Evaluationsmodalitäten im Detail vereinbart. Die frühzeitige Definition von Monitoringmodalitäten hat zum Ziel, diese zu einem integrierten Bestandteil der Maßnahmenumsetzung zu machen.

### Ziele

- Definieren Sie eine Reihe von Indikatoren, mit denen Sie alle wichtigen Maßnahmen mit vertretbarem Aufwand überprüfen und evaluieren können.
- Vereinbaren Sie geeignete Monitoringmodalitäten (einschließlich der Verantwortlichkeiten und des Budgets), um den Stand der Maßnahmenumsetzung und der Zielerreichung zu evaluieren, damit rechtzeitig und wirksam reagiert werden kann.
- Nehmen Sie Monitoring- und Evaluationsmodalitäten als integralen Bestandteil in den weiteren Prozess auf.

### Aufgaben

- Ermitteln Sie, welche Informationen zum Monitoring und der Evaluation Ihrer Maßnahmen erforderlich sind.
  - Ergebnis: Welche Auswirkungen werden von einer Maßnahme erwartet? Definieren Sie für jede wichtige Maßnahme oder jedes Maßnahmenpaket einen

geeigneten Ergebnis- oder Verkehrsaktivitätsindikator, um den Erfolg evaluieren zu können. Strategische Ergebnisindikatoren für den allgemeinen Fortschritt auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität wurden bereits in Aktivität 6.1 (S. 96) ausgewählt. Hier werden spezifischere Indikatoren für die Leitziele der einzelnen Maßnahmenpakete definiert, z. B. Emissionen von Bussen, LKW und PKW, Anzahl der Unfälle oder Anzahl der Radverkehrsanteil in einem bestimmten Stadtbereich.

- Output: Welche Politik, Infrastruktur oder Dienstleistung wird in einer Maßnahme direkt umgesetzt? Definieren Sie für jede Maßnahme einen geeigneten Output-Indikator, um den Umfang der Maßnahme, in dem sie realisiert wurde, überprüfen zu können, bspw. Kilometeranzahl neuer Busspuren oder Anzahl neuer Busse, die sich in Betrieb befinden.
- Input: Welche Ressourcen geben Sie aus? Beobachten Sie die Investitions- und Instandhaltungskosten (einschließlich der Arbeitskosten) jeder Maßnahme, um rechtzeitig reagieren zu können, falls Kosten entgleisen und um das Preis-Leistungs-Verhältnis bewerten zu können.
- Evaluieren Sie die vorhandenen Datenquellen und berücksichtigen Sie dabei die Ergebnisse früherer Datenaudits (siehe Aktivität 3.1, S. 68 und 6.1, S. 96). Identifizieren Sie Lücken und entwickeln oder ermitteln Sie gegebenenfalls neue Datenquellen (z. B. Erhebungsdaten, quantitative Daten aus automatischen Messungen).
- Bevor Sie beginnen, eigene Maßnahmenindikatoren zu entwickeln, sollten Sie das Thema mit den wichtigsten Interessenträger:innen und anderen Akteuren in Ihrem Gebiet erörtern, da sie möglicherweise bereits einige davon angewendet haben. Fortschritt lässt sich viel leichter überprüfen, wenn bereits implementierte und akzeptierte Indikatoren verwendet werden.
- Definieren Sie einen Satz von quantitativen und qualitativen Maßnahmenindikatoren, die bei vertretbarem Aufwand ausreichende Informationen liefern. Berücksichtigen Sie die verfügbaren Daten und die begrenzten Ressourcen für die Erfassung neuer Daten, wenn Sie Indikatoren auswählen. Verwenden Sie möglichst Standardindikatoren, die bereits wohldefiniert sind und bei denen bekannt ist, wie man sie messen und analysieren kann.

- Entwickeln Sie Monitoring- und Evaluationsmodalitäten für alle ausgewählten Indikatoren – sowohl strategische als auch Maßnahmenindikatoren. Vorgehensweise für alle:
  - Entwickeln Sie eine klare Definition, ein Berichtsformat, wie Daten gemessen werden, wie der Indikatorwert aus den Daten berechnet wird und wie häufig sie gemessen werden.
  - Legen Sie einen Ausgangswert, d. h. einen Startwert und die erwartete Entwicklung ohne SUMP-Maßnahmen sowie einen Zielwert der gewünschten Änderung fest.
- Vereinbaren Sie klar definierte Verantwortlichkeiten und ein Budget für das Monitoring und die Evaluation. Gut ausgebildete Mitarbeiter:innen oder externe Partner:innen sollten die Verantwortung übernehmen – idealerweise ein unabhängiges Gremium. Das Budget für Monitoring und Evaluation sollte in der Regel mindestens 5 % des gesamten Entwicklung von SUMP-Budgets betragen.

### Ergänzende Aufgaben

- Sie können Ihre Indikatoren auf die Indikatoren der externen Fördermittelträger ausrichten, um die Maßnahmen für eine Förderung attraktiv zu machen. Die Messung von Senkungen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes könnte bspw. erforderlich sein, um Fördermittel von nationalen Umweltbehörden zu erhalten.
- Integrieren Sie eine Kosten-Nutzen-Analyse in den SUMP-Prozess.
- Planen Sie die Einbindung von Interessenträger:innen in das Monitoring und die Evaluation ein.
- Stimmen Sie sich mit den relevanten kommunalen und regionalen Interessenträger:innen über regionale Indikatoren ab.



### Details zu den Aufgaben

**Abbildung 31:** Indikatorkategorien mit Beispielen (May, T., 2016: •CHALLENGE-Handbuch „Measure Selection – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans“, p. 28):

| SUMP-Element               |  | Gemessen durch   |                             |
|----------------------------|--|--|-----------------------------|
|                            | Beispiel →   |  | Indikatortyp                |
| <b>Zielsetzung</b>         | Kommunale Luftverschmutzung durch den Verkehr reduzieren   | Anzahl der Tage, an denen kritische Luftverschmutzungswerte überschritten werden   | Ergebnisindikator           |
| <b>Verkehrszielsetzung</b> | Verwendung nicht motorisierter Verkehrsträger steigern     | Anteil des Fuß- und Radverkehrs  | Verkehrsaktivitätsindikator |
| <b>Maßnahmen</b>           | Radverkehrswege bauen                                      | Gebaute Kilometer von Radverkehrswegen   | Output-Indikatoren          |
|                            | Einkaufsstraße der Innenstadt in Fußgängerzone umgestalten | Fertigstellung der Umgestaltung der Innenstadt in Fußgängerzone in %               |                             |
| <b>Ressourcen</b>          | Investitions- und Instandhaltungskosten                    | Verkehrsinvestitionen und Instandhaltungskosten für neue/verbesserte Infrastruktur | Input-Indikatoren           |

### Zeitplan und Koordination

- Sobald Maßnahmen und Maßnahmenpakete definiert worden sind.
- Muss bei Bedarf aktualisiert werden, wenn das endgültige Maßnahmenpaket vereinbart wurde (siehe Aktivität 8.3, S. 134).
- Legen Sie Monitoring- und Evaluationsmodalitäten einschließlich Verantwortlichkeiten und Budget als Bestandteil des SUMP-Dokuments fest (siehe Aktivität 9.1, S. 140), siehe auch Abbildung 32 unten.

### Checkliste

- ✓ Geeigneter Satz von Maßnahmenindikatoren ausgewählt.
- ✓ Monitoring- und Evaluationsmodalitäten für alle Indikatoren entwickelt.
- ✓ Verantwortlichkeiten und Budget für Monitoring und Evaluation vereinbart.

Abbildung 32: Monitoring und Evaluation im SUMP-Prozess





Abbildung 33: Übersichtstabelle zum Planen von Monitoring- und Evaluationsaktivitäten mit Indikatoren als Beispiel

| SUMP-Indikatoren   | Definition  | Ausgangslage | Ziel       | Messbereich   | Datenerfassungsmethode      | Messfrequenz  | Verantwortlichkeit |
|--|---|--------------|------------|---|-----------------------------|---|--------------------|
| Verkehrstote (Verkehrssicherheit)  | Anzahl von Todesfällen innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall als Folge des Ereignisses pro Jahr, die durch den städtischen Verkehr pro 100.000 Einwohner:innen verursacht wurden | 4            | Verringern | Gemeindegebiet 1, 2 und 3 (deckt den Großteil des funktionalen Stadtgebiets ab) | Polizeilicher Unfallbericht | Kontinuierlich (Indikatorwert wird jährlich aus der Polizeidatenbank berechnet) | Polizei            |
| ...  |   |              |            |   |                             |   |                    |
| Maßnahmenindikatoren   | Definition  | Ausgangslage | Ziel       | Messbereich   | Datenerfassungsmethode      | Messfrequenz  | Verantwortlichkeit |
| Personenverletzungen im Verkehr in der Nähe von Schulen (Maßnahme: verkehrsberuhigte Zonen vor Schulen schaffen) | Anzahl der Personen, die innerhalb eines Radius von 300 m um Schulen pro Jahr und 100.000 Einwohner:innen verletzt wurden   | 25           | Verringern | Radius von 300 m um alle Schulen in Gemeinde 1, 2 und 3                         | Polizeilicher Unfallbericht | Kontinuierlich (Indikatorwert wird jährlich aus der Polizeidatenbank berechnet) | Polizei            |
| ...  |   |              |            |   |                             |   |                    |

PRAXISBEISPIEL

## Toulouse, Frankreich: Ambitionierter Monitoringprozess unter der Leitung institutionsübergreifender Ausschüsse

Der SUMP von Toulouse enthält einen fordernden Monitoring- und Evaluationsplan. Mehrere Ausschüsse kontrollieren den SUMP und seine Maßnahmen regelmäßig und kommen mindestens einmal pro Jahr zusammen. Die Ausschüsse setzen sich aus verschiedenen institutionellen, technischen, zivilgesellschaftlichen und Forschungsorganisationen zusammen. Die Ausschüsse werden mit verschiedenen Planungsinstrumenten ausgestattet:

- SUMP-Beobachtungsstelle (für jede Maßnahme: ursprüngliche Leitziele, zugewiesene Ressourcen, erwartete Ergebnisse und Indikatoren, die durch regelmäßige Erhebungen aktualisiert werden).
- Fahrtkosteninstrument (pro Verkehrsträger sowohl für die Nutzer:innen als auch für die Gesellschaft)
- Mobilitäts-Dashboard (Verfolgung der einzelnen Maßnahmen)

Die Beteiligung von Partner:innen in die Monitoringaktivitäten wird als Erfolgsfaktor identifiziert.

Autor: Mary Malicet und Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, Zusammenstellung durch Polis | Bild: Tisséo Collectivités



## SCHRITT 8: Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren

- 8.1 Alle Arbeitsschritte beschreiben
- 8.2 Fördertöpfe identifizieren und Finanzrahmen erörtern
- 8.3 Prioritäten, Zuständigkeiten und Zeitrahmen vereinbaren
- 8.4 Weitgehende politische und öffentliche Unterstützung sichern

© Rupprecht Consult 2019

Nachdem „Maßnahmenpakete“ vereinbart wurden, muss die operative Planung die Pakete in durchführbare Aufgaben für die Abteilungen und Akteure aufgliedern, die für ihre Umsetzung zuständig sind. Auf Basis detaillierter Maßnahmenbeschreibungen und Kostenschätzungen müssen klar definierte Zuständigkeiten, Umsetzungsprioritäten und Zeitrahmen vereinbart werden. In dieser Phase ist es auch wichtig, den am stärksten betroffenen Interessenträger:innen (bei denen es sich oft um die allgemeine Öffentlichkeit handelt) und den politischen Entscheidungsträger:innen die konkreten („durchführbaren“) Inhalte zu vermitteln. Das Hauptziel dieses Schritts besteht darin, sich auf einen weithin unterstütztes und klar definiertes Maßnahmenpaket zu einigen, das dazu beiträgt, das Leitbild und die Leitziele zu erreichen.

## AKTIVITÄT 8.1: Alle Arbeitsschritte beschreiben

### Hintergrund

Informationen wurden bereits im vorherigen Schritt der Maßnahmenauswahl zusammengestellt. Dort wurden Maßnahmen und Maßnahmenpakete definiert, ausgewählt und allgemein beschrieben sowie mit Bürger:innen und Interessenträger:innen diskutiert und validiert (siehe Aktivität 7.1, S. 106 und 7.2, S. 114). Jetzt ist es an der Zeit, im Detail die Maßnahmen in durchführbare Aufgaben aufzugliedern. Sie definieren, was in der Umsetzungsphase wie, wo und wann durchgeführt wird.

Während Sie die Arbeitsschritte spezifizieren, legen Sie fest, wie genau Sie die gesetzten Ziele erreichen wollen. Die detaillierten Arbeitsschrittbeschreibungen bereiten die Umsetzungsphase vor und tragen dazu bei, Beziehungen zwischen den Arbeitsschritten zu ermitteln und über die Reihenfolge ihrer Umsetzung zu entscheiden.

### Ziele

- Definieren Sie detailliert die Maßnahmen Ihres SUMP, indem Sie diese in durchführbare Aufgaben aufgliedern.
- Identifizieren Sie Verbindungen zwischen den Arbeitsschritten und legen Sie fest, in welcher Reihenfolge diese am besten umgesetzt werden.
- Berücksichtigen und begrenzen Sie wichtige Umsetzungsrisiken.

### Aufgaben

- Untergliedern Sie die Maßnahmen in mehrere Arbeitsschritte. Bspw. sollte vor dem Bau eines Radschnellwegs mithilfe einer Studie ermittelt werden, wohin Pendler:innen regelmäßig mit dem Fahrrad fahren und wo Radwege benötigt werden.

- Beschreiben Sie alle Arbeitsschritte so detailliert wie möglich. Diese vier Fragen können Sie durch die Spezifikation führen:
  - Wo soll der Arbeitsschritt stattfinden?
  - Wann sollen die Arbeitsschritte stattfinden?
  - Wer sind die Nutzer:innen?
  - Wie intensiv sollte sie genutzt werden?  
Beispiel: Kilometeranzahl neuer Busspuren oder Anzahl neuer Busse, die sich in Betrieb befinden.
- Identifizieren Sie Verbindungen zwischen verschiedenen Arbeitsschritten, um die effektivste Reihenfolge der Umsetzung festzulegen. Während Sie die Beziehungen zwischen den Arbeitsschritten identifizieren, finden Sie möglicherweise auch heraus, wie sie sich bei der tatsächlichen Umsetzung aufeinander beziehen und voneinander profitieren können.
- Stellen Sie die Arbeitsschritte in einer Übersichtstabelle zusammen (siehe Vorlagetabelle in Aktivität 8.3, S. 134) und fügen Sie detaillierte Arbeitsschrittbeschreibung, rechtliche Anforderungen, erwartete Beiträge zu den Leitzielen sowie vorgeschlagene Prioritäten, Verantwortlichkeiten und Zeitrahmen hinzu. Die Tabelle kann in Aktivität 8.2 (S. 130) mit Kostenschätzungen und Fördermöglichkeiten weiter aktualisiert werden.

### Ergänzende Aufgaben

- Bereiten Sie Maßnahmendatenblätter vor, die alle wichtigen Informationen über einen Arbeitsschritt in strukturierter Form enthalten (siehe Datenblatt im Bereich Planungsinstrumente weiter unten). Datenblätter können die Übergabe an und die Kommunikation mit Umsetzungseinheiten in der Umsetzungsphase unterstützen (siehe Aktivität 10.1, S. 147).

### Zeitplan und Koordination

- Arbeitsschritte bauen auf den Maßnahmen und Maßnahmenpaketen auf, die in Aktivität 7.2 (S. 114) definiert wurden.
- Die detaillierte Beschreibung der Arbeitsschritte bildet eine entscheidende Grundlage für die Abstimmung von Prioritäten, Verantwortlichkeiten und Zeitrahmen in Aktivität 8.3 (S. 134).
- Die Beschreibung von Arbeitsschritten bereitet die Umsetzungsphase vor.

### Checkliste

- ✓ Alle Arbeitsschritte definiert beschrieben.
- ✓ Beziehungen zwischen Arbeitsschritten ermittelt.



### Was versteht man unter einer „durchführbaren Aufgabe“ einer Maßnahme?

Durchführbare Aufgaben einer Maßnahme sind die konkreten Arbeitsschritte, die bei der Maßnahmenumsetzung durchgeführt werden müssen. Sie enthalten Angaben zu Prioritäten, Zeitplanung, Verantwortlichkeiten, Budgets und Fördermöglichkeiten, Risiken und Risikofaktoren sowie die Abhängigkeiten zwischen ihnen.

### Weitere Informationen

SUMPs-UP – Standards for developing a SUMP Action Plan: [http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_-\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf)

CH4ALLENGE-Handbuch „Measure Selection – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans“: [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)



Bild © Katja Engel-Zepernick



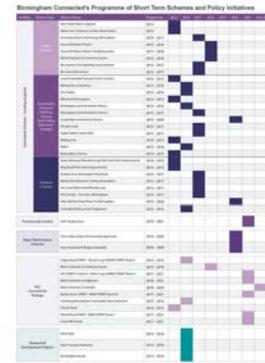
**Abbildung 34:** Datenblatt als Beispiel für verschiedene Arbeitsschritte in Zusammenhang mit der Maßnahme „Radwege kennzeichnen und erweitern“

| Maßnahme: R 2  |   | Radwege kennzeichnen und erweitern  |   |  |
|--|---|---|---|--|
| <b>Arbeitsschritte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R 2.1 Fußgängerzonen und Einbahnstraßen für Radfahrer:innen öffnen</li> <li>• R 2.2 Beschilderung Straße 1 bis Straße 10 durchführen</li> <li>• R 2.3 Verkehrsberuhigung Straße 1 bis Straße 10</li> <li>• R 2.4 Weitere Wege gemäß Radfahrprogramm (2018–2022)</li> </ul>  |   |   |   |  |
| <b>Betroffene Verkehrstypen:</b><br>Radverkehr   | <b>Planungsstatus:</b><br>Planung/Umsetzung | <b>Priorität:</b><br>Sehr hoch  | <b>Umsetzungszeitraum:</b><br>Kurz- bis mittelfristig |  |
| <b>Begünstigte Verkehrstypen:</b><br>Radverkehr  |   |   |   |  |
| <b>Arbeitsschritte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kohärentes Radwegnetz in Stadt 1 schaffen</li> <li>• Wege umsetzen, die im Fahrradprogramm geplant wurden, um wichtige Ziele in der Stadt (Wohnggebiete, Innenstadt, Einkaufszentren, Universitäten, Schulen, Unternehmen) zu verbinden.</li> <li>• Radfahren durch Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen fördern</li> <li>• Wahrnehmung von Radfahrer:innen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer:innen steigern</li> <li>• Radverkehrsanteil in Stadt 1 erhöhen</li> </ul> |   |   |   |  |
| Maßnahmeneffizienz   |   |   |   |  |
| Beitrag zur Erreichung von Leitzielen:   |   | Sehr hoch   |   |  |
| Beitrag zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit:  |   | Sehr hoch   |   |  |
| Beitrag zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit:  |   | Gering  |   |  |
| Kosten und Finanzierung  |   |   |   |  |
| Investitionskosten:  |   | Mittel  |   |  |
| Jährliche Folgekosten:   |   | Gering  |   |  |
| Geldgeber:   |   | Haushalt von Stadt 1  |   |  |
| Förderungswürdigkeit:  |   | Noch bekannt zu geben   |   |  |
| Maßnahmenumsetzung   |   |   |   |  |
| Abhängigkeit von anderen Maßnahmen:  |   | R 1: Radverkehrsprogramm und entsprechende Verantwortlichkeiten   |   |  |
| <b>Anforderungen für andere Maßnahmen:</b>   |   |   |   |  |
| Eigentümer/Verantwortlichkeit/Kontrolle:   |   | Amt für Wohnungsbau und Gemeindegewirtschaft, verantwortlich für Radverkehr   |   |  |
| Planung:   |   | Bauunternehmen  |   |  |
| Realisierung:  |   |   |   |  |
| Einzubeziehende Dritte:  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausschuss für Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität</li> <li>• Nichtstaatliche Radfahrorganisation</li> </ul> |   |  |

PRAXISBEISPIEL

# Birmingham, Vereinigtes Königreich: Aktionsprogramm mit klar definierten Prioritäten

Der Mobilitätsmaßnahmenplan von Birmingham beschreibt ein 20-Jahres-Leitbild für das Verkehrsnetz der Stadt. Daneben dient Birmingham Connected – der SUMP der Stadt – als Schirm für alle Verkehrsplanungsprozesse. Er skizziert die angestrebte Ausrichtung, die Schlüsselinitiativen zur Verwirklichung des Leitbildes und eine Fünf-Jahres-Strategie. Während die Stadt Birmingham ihr Leitbild in konkrete Programme und Initiativen umsetzt, verfolgt sie vier Schlüsselprinzipien: die Zulassung verschiedener Verkehrsträger, die Schaffung eines gerechten Verkehrssystems, die Nutzung der Korridorstrategie (um Wettbewerbsbedürfnisse auszugleichen) und die Koordination der Projektdurchführung (um Unterbrechungen zu minimieren). Es wird geschätzt, dass in den nächsten 20 Jahren bis zu 4 Milliarden GBP für die vorgesehenen Veränderungen benötigt werden.



Autor: Helen Jenkins, Stadt Birmingham, Zusammenstellung durch Ana Dragutescu, ICLEI  
Bild: White Paper „Birmingham Connected“

PRAXISBEISPIEL

# Turin, Italien: Umfassende Datenblätter zu Maßnahmen

Der SUMP von Turin setzt sich aus sieben Leitprinzipien zusammen, die in Ziele und Maßnahmen unterteilt sind. Jede Maßnahme wird sehr ausführlich beschrieben. Die Details erstrecken sich auf zugehörige Maßnahmen, die Verbindung zu Leitprinzipien, Zielen, den Typ des Nachhaltigkeitsaspekts, die allgemeine Beschreibung und die Zielsetzung der Maßnahme, die verantwortliche Stelle, den Umsetzungsmodus, das Ziel der Maßnahme und den entsprechenden Indikator, den Umsetzungszeitraum und die erforderlichen wirtschaftlichen Ressourcen. Jede einzelne Maßnahme wird mit Blick auf wirtschaftliche, soziale und ökologische Nachhaltigkeit bewertet. Die Maßnahmen wurden in enger Zusammenarbeit mit den zehn Verwaltungsbezirken, mit Berufsverbänden und verschiedenen Interessenträger:innen festgelegt.

| LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:  |  | MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA |
|--|--|---------------------------------|
| <b>Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile</b>  |  |                                 |
| <b>Misura operativa 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"</b>  |  |                                 |
| LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE   |  |                                 |
| LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA  |  |                                 |
| ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4  |  |                                 |
| <b>Descrizione e obiettivo</b>   | <b>Prodotti proposti</b>   |                                 |
| Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a prelievo automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL / bicicletta. Il sistema prevede un'ampia diffusione sul territorio cittadino fino ad un massimo di 300 ciclo-stazioni, disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura, flessibilità evolutiva. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonché delle risorse disponibili. | 58 ciclo-stazioni  |                                 |
| <b>Ente/i attuatore/i</b>  | <b>Tempi di attuazione</b>   |                                 |
| Divisione Ambiente   | 58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'implementazione del servizio negli anni successivi sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico-economico. |                                 |
| <b>Modalità di attuazione</b>  | <b>Risorse economiche necessarie</b>   |                                 |
| Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte  | Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.672.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro 292.500,00 Regione Piemonte).                            |                                 |

Autor: Stadt Turin, Zusammenstellung durch EURO CITIES  
Bild: Comune di Torino

## AKTIVITÄT 8.2: Fördertöpfe identifizieren und Finanzrahmen erörtern

### Hintergrund

Ein gründlicher Finanzierungsplan ist erforderlich, um zu gewährleisten, dass die zuvor bestimmten Maßnahmen und Arbeitsschritte wirtschaftlich und finanziell tragfähig sind. Dies beginnt damit, alle verfügbaren Fördertöpfe und Finanzierungsinstrumente zu ermitteln und die Fördermitelantragsberichtigung der an Ihrem SUMP beteiligten Akteure zu prüfen. Es ist wichtig, die Bewertung der Finanzierung und der Fördertöpfe durch eine organisatorische Analyse zu ergänzen, da die finanziellen Verpflichtungen und Kapazitäten der verschiedenen Akteure unterschiedlich sind und sie unterschiedliche gesetzliche Rechte und Pflichten haben, was die Finanzierung angeht.

Wenn potenzielle Finanzierungsquellen und Fördermittel für Maßnahmen ermittelt werden, muss ein breites Spektrum von Optionen überprüft werden. Neben verfügbaren Quellen, darunter kommunale Haushalte und Steuern, nationale und EU-Subventionen und bestehende Einnahmequellen aus Fahrkartenvverkäufen, Parkgebühren und anderen Bereichen, sollten auch potenziell neue Fördertöpfe überprüft werden, z. B. Anleihen, die Erfassung von Grundstückswerten, Erschließungsgebühren und der private Sektor. Es ist wichtig, in dieser Phase auch über Quellen zur Förderung weiterer detaillierter Durchführbarkeits- und Marktstudien in Zusammenhang mit größeren Investitionen nachzudenken.



### Förderung und Finanzierung für die SUMP-Umsetzung – Wo liegt der Unterschied?

**Der Begriff Finanzierung** bezieht sich in der Regel auf das Geld, das zu Beginn des Projekts aus externen Quellen für die Anfangsinvestition benötigt wird und das letztendlich zurückgezahlt oder zurückgegeben werden muss. Finanzierungsinstrumente beziehen sich im Allgemeinen auf Fremd- oder Eigenkapital oder eine Mischung aus diesen Produkten. Steuerzahler:innen können auch indirekt durch Investitionszuschüsse und Subventionen zu den Anfangskosten beitragen.

**Die Förderung** eines Projekts bezieht sich allgemein auf den Geldgeber, der langfristig für die Anlage bezahlt. Dies können direkte Nutzer:innen von Dienstleistungen (Fahrkarten, Parkgebühren, Innenstadtpreise), Kunden von mobilitätsbezogenen Dienstleistungen (Werbung) oder Steuerzahler:innen über allgemeine Staatshaushalte oder spezielle verkehrsrelevante Steuern sein.

Denken Sie daran, dass zur Umsetzung eines finanziell tragfähigen SUMPs Finanzierung und Förderung erforderlich sind. Der Einsatz von Krediten, um die lokale Nahverkehrsinfrastruktur zu finanzieren, kann bspw. durch die Kapazität der Fördertöpfe begrenzt sein, solche Kredite zurückzuzahlen.

### Ziele

- Ermitteln Sie für alle Maßnahmen potenzielle Finanzierungsinstrumente und Fördermittel.
- Werten Sie die finanzielle Tragfähigkeit einzelner Maßnahmen aus, um nicht realisierbare Maßnahmen auszuschließen und kostenwirksame Maßnahmen zu entwickeln, während gleichzeitig noch untersucht wird, welchen Entwicklungen Fördermittelströme in Zukunft unterliegen könnten.
- Prüfen Sie die Fördermitelantragsberichtigung der an Ihrem SUMP beteiligten Akteure.

### Aufgaben

- Werten Sie die Arbeitsschritte, die in der vorherigen Aktivität 8.1 (S. 126) festgelegt wurden, anhand ihres kurz-, mittel- und langfristigen Finanzierungsbedarfs und ihrer Einnahmen einschließlich Betrieb, Durchsetzung und Instandhaltung aus und ermitteln Sie etwaige Förderungslücken (Gesamtbetriebskosten).
- Schätzen Sie die direkten finanziellen Einnahmen aus den Arbeitsschritten ab, z. B. aus dem Verkauf von Fahrkarten und Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr, aus Konzessionen, Vermietung von Werbeflächen, Gebühren für Parkplätze oder anderen kommunalen Dienstleistungen und legen Sie den erwarteten Grad der Kostendeckung fest.
- Werten Sie den zusätzlichen Geldwert, der durch die Arbeitsschritte generiert wird (z. B. Wertsteigerung von Grundstücken und Immobilien in der Nähe neuer Stationen des öffentlichen Nahverkehrs), sowie potenzielle Verfahren zur Wertschöpfung aus.<sup>50</sup>
- Ermitteln Sie für die ausgewählten Arbeitsschritte Finanzierungsinstrumente und Fördertöpfe. Werten Sie alle folgenden Optionen aus, um herauszufinden, welche Optionen am geeignetsten sind. Untersuchen Sie insbesondere Optionen, die über den kommunalen Haushalt hinausgehen.
  - Kommunale Steuern: eine spezielle kommunale Verkehrssteuer für den öffentlichen Nahverkehr, die von öffentlichen oder privaten Unternehmen, Projektträgern bezahlt wird.
  - Beteiligung des Privatsektors, z. B. durch öffentlich-private Partnerschaftsvereinbarungen.

<sup>50</sup> Weitere Informationen finden Sie bspw. in Transport for London, 2017: Land value capture, final report. [www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](http://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

- Förderung durch Einnahmen: Fahrkarten, Parkgebühren, Bepreisung von MIV-Fahrten in die Innenstadt, City-Maut, Werbung.
  - Prozesse zur Fördermittelbeschaffung unter Einbeziehung geeigneter Sponsoren (achten Sie jedoch auf Kompatibilität mit der Marketing-Strategie).
  - Kommunale Haushalte: aus verschiedenen Gemeinden und verschiedenen Politikbereichen.
  - Subventionen der Landes- und Bundesebene und EU-Förderung.
  - Auslandsanleihen, Kommunalobligationen und Umweltanleihen.
- Wenn für Maßnahmen eine externe Finanzierung erforderlich ist, ermitteln Sie die rechtlich geeignete Kreditnehmereinheit und werten Sie die Kreditwürdigkeit aus.
  - Identifizieren Sie Fördertöpfe für weitere detaillierte Machbarkeits- und Marktstudien in Zusammenhang mit größeren Investitionen.

### Ergänzende Aufgaben

- Werten Sie die finanzielle Tragfähigkeit und die Einnahmen aus Schlüsselmaßnahmen unter verschiedenen Kontextbedingungen (Bevölkerungsentwicklung, des Verkehrsvolumens und des Modal Split) wie in Aktivität 4.1 (S. 82) definiert aus.

### Zeitplan und Koordination

- Baut auf den Arbeitsschritten aller Maßnahmenpakete, wie in Aktivität 8.1 (S. 126) definiert, auf.
- Die Ergebnisse fließen in die abschließende Diskussion der Arbeitsschritte in Aktivität 8.3 (S. 134) und in die Entwicklung von Finanzplänen in Aktivität 9.1 (S. 140) ein.

### Checkliste

- ✓ Aussagekräftige Prognosen für Ausgaben, Einnahmen, Cashflows und andere Finanzposten erstellt.
- ✓ Finanzanalyse und Analyse der möglichen Fördertöpfe durchgeführt.
- ✓ Vorläufige Analyse verfügbar, welche Akteure sich um die externe Finanzierung bemühen müssen.
- ✓ Ergebnisse zur Diskussion über die endgültige Auswahl der Arbeitsschritte zusammengefasst.



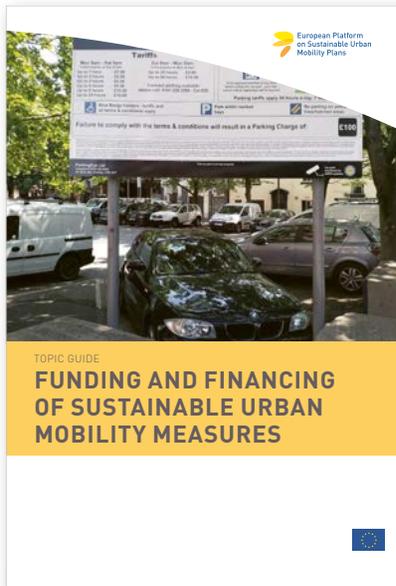
### Preisbildungsmaßnahmen

Preisbildungsmaßnahmen, z. B. für Fahrpreise, Parkgebühren und Straßennutzungsgebühren, sind Teil vieler Maßnahmenpakete. Die Änderung der Kostenstrukturen für Mobilitätsoptionen kann eine Maßnahme zur Nachfragesteuerung sein und auch kommunale Einnahmen generieren. Einige Gebührensysteme, z. B. die Parkraumbewirtschaftung, können relativ einfach umgesetzt werden, andere erfordern anspruchsvollere Technologien und Investitionen und können unter anderem Bedenken bezüglich der Akzeptanz oder des Datenschutzes aufwerfen (z. B. ein City-Maut-System auf der Grundlage von Fahrzeugregistrierungen).

Bevor Maßnahmen zur Nachfragesteuerung eingeführt werden, muss sorgfältig untersucht werden, ob die generierten Einnahmen im allgemeinen Haushalt aufgehen oder besser zweckgebunden eingesetzt werden sollen, um nachhaltige urbane Mobilitätsoptionen zu optimieren. Die spezifischen kommunalen und nationalen Vorschriften müssen genau analysiert werden, um die Optionen auszuwerten.

Die Erläuterung, dass die Einnahmen eingesetzt werden, um das Leistungsangebot des öffentlichen Nahverkehrs auszubauen und Alternativen zur privaten Autonutzung zu unterstützen, erhöht im Allgemeinen die Akzeptanz von Preisbildungsmaßnahmen. Aufgrund der Zweckbindung zusätzlicher Einnahmen kann die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs auch besser gegenüber konkurrierenden Haushaltsforderungen aus anderen öffentlichen Politikbereichen durchgesetzt werden.





Die Europäische Kommission bietet eine große Anzahl von Initiativen und Programmen an, die zur (Mit-)Finanzierung nachhaltiger Maßnahmen genutzt werden können. Europäische Förderprogramme unterstützen in der Regel Investitionen, aber selten Betriebskosten von Infrastruktur und Dienstleistungen. Einige der Förderprogramme lauten:

- Europäische Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) einschließlich des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) mit „Interreg“
- Europäischer Fonds für strategische Entwicklungen (EFSI)
- Connecting Europe Facility (CEF)
- LIFE-Programm
- Horizont 2020/Horizont Europa
- ELENA (Bestandteil von Horizont 2020)
- Urban Innovative Actions
- URBACT
- Knowledge and Innovation Communities (KICs) für Klima und urbane Mobilität

Einen Überblick über aktuelle europäische Fördertöpfe für Städte finden Sie unter [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en)

Weitere Hinweise zu europäischen Fördermöglichkeiten finden Sie hier:

- Europäisches Investitionsvorhabenportal
- Europäische Plattform für Investitionsberatung
- JASPERS
- fi-compass

Eine Auswahl sowohl europäischer als auch anderer Fördertöpfe und Finanzierungsinstrumente wird im Themenhandbuch **Funding and financing of sustainable urban mobility measures** beschrieben.

## Große Infrastrukturprojekte in der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung

Im Idealfall sollte jede Investition zur Verbesserung der urbanen Mobilität auf den Prioritäten beruhen, die im SUMP oder in vorausgegangenen (soliden) urbanen Mobilitätsstrategien/Mobilitätsplänen festgelegt wurden. Es ist ausgesprochen wichtig, dass das Projekt nicht als Ergebnis von Strategien für einzelne Verkehrsträger (z. B. nur Straßenverkehr oder nur öffentlicher Nahverkehr) definiert wird und dass es im Kontext einer breiteren Palette von Eingriffen (sowohl im Bereich Mobilität/Verkehr als auch im Bereich Referenzflächennutzung) beurteilt wird. In vielen Fällen weisen große Infrastrukturprojekte eine sehr lange Vorbereitungsphase auf und sind daher bereits vorhanden, wenn ein neuer übergreifender urbaner Mobilitäts- und Verkehrsplan auf den Weg gebracht wird. Hinzu kommt, dass das Budget für ihren Bau bereits reserviert ist. Mit dieser Situation werden viele Verkehrsplaner:innen in der Praxis häufig konfrontiert. Abhängig vom Stand der Umsetzung solcher vordefinierter Projekte kann der SUMP dann entweder die neue Planungsrealität berücksichtigen, die vorausgegangene Optionsanalyse sowohl auf strategischer als auch auf technischer Ebene bewerten und auf den Grad des Risikos schließen, der damit verbunden ist oder das Projekt als eine der Maßnahmen untersuchen, die im SUMP-Prozess bewertet wurden. Es ist möglich, dass derartige vordefinierte Hauptprojekte bereits einer soliden Optionsanalyse unterzogen wurden und/oder sie aus anderen Gründen „risikofrei“ sind (weil bspw. ihre Entwicklung im Rahmen eines gut durchdachten Flächennutzungsplans vorgesehen war). Der SUMP kann dann parallel aufgestellt werden und dazu beitragen, Umfang und Gestaltung des Projekts fein abzustimmen (siehe das Praxisbeispiel zu Bratislava weiter unten). Wenn Sie ergänzende Maßnahmen identifizieren, zu denen auch „weiche“ Maßnahmen zum Beschränken der privaten Autonutzung zählen, etwa die Parkgebührenpolitik usw., kann darüber hinaus die Durchführbarkeit verbessert werden. Wenn das Risiko als hoch eingestuft wird – weil bspw. die ersten im Rahmen des SUMP durchgeführten Analysen darauf hinzuweisen scheinen, dass das Projekt nicht durchführbar ist – und wenn es noch nicht beschlossen oder physisch begonnen wurde, muss die weitere Projektvorbereitung eingestellt werden, bis der SUMP das Projekt bestätigt oder notwendige Anpassungen festlegt. Ein SUMP-Prozess, der zugunsten des zuvor ausgewählten risikoreichen Projekts beeinflusst wird, wäre grundlegend fehlerhaft. Er stünde im Widerspruch zu den Kernzielen eines SUMP und zu den Zielsetzungen dieser Planungsleitlinien.

Quelle: EIB/JASPERS

## PRAXISBEISPIEL

## Bratislava, Slowakei: Parallele Entwicklung von großem Straßenbahnprojekt und SUMP

Der SUMP von Bratislava wurde zwischen 2014 und 2016 vorbereitet und genehmigt. Er beruht auf einer klaren Verbindung von Analyse, Leitziele und Maßnahmen. In diesem Zusammenhang wurde ein vierstufiges Verkehrsmodell vorbereitet. Ein Schwerpunkt wurde auf nachhaltige Verkehrsträger, organisatorische und operative Bereiche sowie auf infrastrukturelle Aspekte gelegt. Parallel zur Aufstellung des SUMP wurde auch das neue Hauptverkehrsprojekt der Stadt weitergeführt: die neue Straßenbahn nach Petržalka, die durch frühere strategische Dokumente und Studien bestätigt wurde. Das Projekt wird in mehreren Phasen realisiert und nimmt dabei die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) in Anspruch. Im neuen SUMP wurde die strategische Bedeutung der neuen Straßenbahn bestätigt und zugestimmt, dass die Modernisierung und Auf-rüstung des Straßenbahnsystems – einschließlich der Flotte – eine der wichtigsten Maßnahmen für die Zukunft der Stadt ist.

Autor: Neri di Volo, EIB/JASPERS, Zusammenstellung durch Rupprecht Consult  
Bild: Dopravný podnik Bratislava



## PRAXISBEISPIEL

## Wien, Österreich: Arbeitgebersteuer zur Finanzierung der U-Bahn

Jedes Unternehmen mit mindestens einem:r Mitarbeiter:in muss eine „U-Bahn-Steuer“ (Dienstgeberabgabe) zahlen. Die Steuer dient als finanzielle Unterstützungsaktion für den Betrieb und den Ausbau des U-Bahn-Netzes der Stadt. Sie beläuft sich auf 2 € pro Mitarbeiter:in und Woche. Ausnahmen können jedoch für bestimmte Gruppen wie Teilzeitbeschäftigte, hochbetagte Menschen oder Menschen mit Behinderung gewährt werden. Im Jahr 2016 nahm Wien über die Abgabe nahezu 67 Mio. € ein. Die Steuer war 1970 in Vorbereitung auf die Planung, die Konstruktion und die Umsetzung des U-Bahn-Netzes eingeführt worden. Heute werden die Einnahmen auch zur Mitfinanzierung der Jahreskarten für den öffentlichen Nahverkehr verwendet (= 1 € pro Tag).

Autor: Wuppertal Institut  
Bild: Wiener Linien



## PRAXISBEISPIEL

## Birmingham, Vereinigtes Königreich: Kopplung von Stadtentwicklungsprojekten und verkehrlichen Planungs- und Finanzierungsverpflichtungen

Werden Baugenehmigungen für Neubauten erteilt, erhöht sich in der Regel der Wert der betroffenen Grundstücke, während gleichzeitig der Druck auf die Verkehrsinfrastruktur zunimmt. Falls Städte rechtlich befugt sind, können sie Instrumente zur Wertschöpfung einführen, deren Einnahmen zweckgebunden eingesetzt werden, um das Verkehrsnetz und das städtische Mobilitätssystem zu verbessern. Birmingham führte eine Kombination aus Planungsverpflichtungen, die darauf abzielen, kommunale Auswirkungen in der Nähe von Neubauten zu mildern oder auszugleichen und eine kommunale Infrastrukturabgabe ein, die in der Hauptsache dazu dient, strategische Infrastrukturprojekte zu finanzieren, die im Entwicklungsplan der Stadt dargelegt sind.

Autor: Helen Jenkins, Stadt Birmingham, Zusammenstellung durch das Wuppertal Institut  
Bild: Stadtrat Birmingham



## AKTIVITÄT 8.3: Prioritäten, Zuständigkeiten und Zeitrahmen vereinbaren

### Hintergrund

Wenn ein endgültiger Satz von Arbeitsschritten ausgewählt und beschrieben wurde, ist es an der Zeit, Verantwortlichkeiten, Prioritäten und einen Ablaufplan für die Umsetzung festzulegen. Eine klar definierte Aufstellung der priorisierten Maßnahmen und Abläufe sowie der dafür jeweils zuständigen Personen ist ein Eckpfeiler aller nachhaltigen urbanen Mobilitätspläne. In diesem Zusammenhang ist eine enge Koordination und Diskussion zwischen allen Handlungsträger:innen erforderlich, die bei Aufstellung und Umsetzung der Arbeitsschritte eine Rolle spielen.

### Ziele

- Ermitteln Sie geeignete Prioritäten und Verantwortlichkeiten, was die Umsetzung der ausgewählten Arbeitsschritte angeht.
- Gewährleisten Sie, dass alle Arbeitsschritte klar priorisiert sind und realistisch durchgeführt werden können.
- Gewährleisten Sie die effiziente und effektive Zuweisung von Ressourcen (Personen, Kompetenzen, Zeit).

- Formalisieren Sie die Verantwortlichkeiten aller Handlungsträger:innen und die Ressourcenbeiträge mit den jeweiligen Partner:innen.
- Geben Sie einen klaren Zeithorizont für die Maßnahmenumsetzung vor.
- Erzielen Sie eine offizielle Übereinkunft über Verantwortlichkeiten und Zeitrahmen zwischen Entscheidungsträger:innen und wichtigen Interessenträger:innen.

### Aufgaben

- Diskutieren Sie die vorgeschlagenen Arbeitsschritte und Ihre Prioritäten mit den Interessenträger:innen, die bei deren Finanzierung, Gestaltung und Umsetzung eine Rolle spielen könnten. Achten Sie darauf, andere kommunale Abteilungen in die Diskussionen einzubeziehen.
- Ermitteln Sie, wer die Leitung übernehmen kann, wenn ein Arbeitsschritt umgesetzt wird. Berücksichtigen Sie die Fähigkeiten, Stärken und Kompetenzen der Interessenträger:innen. Manchmal bietet es sich an, dass ein einzelner Akteur die Verantwortung für eine Aufgabe übernimmt. In anderen Fällen ist möglicherweise eine interdisziplinäre Zusammenarbeit verschiedener Interessenträger:innen die intelligentere Lösung.

- Vereinbaren Sie für jeden Arbeitsschritt der Maßnahmenpakete klare Verantwortlichkeiten. Ein Arbeitsschritt wird ohne verantwortlichen Akteur wahrscheinlich nicht durchgeführt.
- Einigen Sie sich auf einen allgemeinen Zeitrahmen für die Arbeitsschritte, in dem ein ungefährer Beginn und ein ungefähres Ende für die Maßnahmenumsetzung festgelegt werden. Konzentrieren Sie sich bei der Detailplanung auf die nächsten zwei bis drei Jahre, aber nehmen Sie auch eine Grobplanung für die nächsten 10 Jahre vor und vergessen Sie nicht, dass die Umsetzung mancher Arbeitsschritte noch mehr Zeit beansprucht. (Die Detailplanung der Arbeitsschritte für die nächsten Jahre sollte in regelmäßigen Abständen, aber mindestens alle fünf Jahre überarbeitet und aktualisiert werden).
- Berücksichtigen Sie verwandte Arbeitsschritte, die sich gegenseitig beeinflussen könnten (siehe Aktivität 8.1, S. 126). Eine neue Bus-Rapid-Transit-Linie bspw. sollte eingerichtet werden, nachdem die notwendige Infrastruktur fertiggestellt worden ist (z. B. Bushaltestellen, Busspur) und kontroverse Maßnahmen (z. B. City-Maut) sollten in einem Paket zusammen mit beliebten Maßnahmen oder auch nach beliebten Maßnahmen (z. B. kostengünstigere Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr) umgesetzt werden, um die Akzeptanz zu erhöhen.
- Berücksichtigen Sie Großprojekte, die das Mobilitätssystem in der Stadt möglicherweise beeinträchtigen könnten, z. B. ein Bauvorhaben wie die Eröffnung einer neuen Straßenbahnlinie oder die Einführung einer City-Maut. Solche Projekte weisen häufig eine längere Umsetzungszeit als der SUMP auf. Sie binden Planungskapazitäten, da sie einen komplexen Umsetzungsprozess einschließlich einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) erfordern und daher alle anderen Prozesse stark beeinflussen. Selbst „einfache“ Radfahrprojekte können sich wegen Anfechtungsklagen und Rechtsverfahren über viele Jahre erstrecken.
- Aktualisieren Sie die Aktionstabelle und die (in Aktivität 8.1 (S. 126) erstellten) Datenblätter mit neu abgestimmten Informationen.
- Machen Sie den Zeitrahmen, die Verantwortlichkeiten und die Zuweisung von Ressourcen öffentlich, um Bürger:innen Transparenz und Informationen zu bieten.

### Ergänzende Aufgaben

- Stellen Sie eine:n Programmmanager:in ein, der dafür zuständig ist, die Umsetzung der Arbeitsschritte, die Vorbereitung und die Evaluation der Maßnahmen und des Gesamtpakets zu koordinieren (es könnte dieselbe Person wie die SUMP-Koordination oder eine zusätzliche Person sein, um die Kapazität zu erhöhen). Wenn Sie eine:n Koordinator:in für Arbeitsschritte einstellen, lassen sich Arbeitsschritte einfacher anpassen oder überarbeiten und

neue Schritte während der Umsetzungsphase voranzubringen. Der:die Koordinator:in hat einen übergreifenden Ansatz für die umgesetzten Arbeitsschritte und deren Kosteneffizienz und Ergebnisse, der wertvolle Informationen für die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems in Ihrer Stadt liefert.

### Zeitplan und Koordination

- Baut auf den Schritten wie in Aktivität 8.1 (S. 126) und 8.2 (S. 130) definiert auf. Stellt die Grundlage für alle folgenden Prozesse bereit und bildet einen wesentlichen Bestandteil des endgültigen SUMPs.

### Checkliste

- ✓ Zuständige leitende Umsetzer:innen für alle Maßnahmen bestimmt.
- ✓ zeitliche Abfolge und Prioritäten mit den Interessenträger:innen vereinbart.
- ✓ Vereinbarte Arbeitsschritte veröffentlicht, um die allgemeine Öffentlichkeit zu informieren.



Bild © Susanne Böhler



**Abbildung 35:** Beispiel für die Beschreibung von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einer Aktionstabelle (nach Mattson, C., 2018: SUMP-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, p. 23).

| Maßnahme  | Beschreibung der Maßnahme   | Verbindung zu SUMP-Vorgaben   | Verantwortlichkeit | Aufgabe innerhalb einer Maßnahme    | Umsetzungszeitraum | Erforderliche Ressourcen                                  | Kosten   | Fördertopf                                  | Beteiligte Interessenträger:innen   |
|---|---|---|--------------------|-------------------------------------|--------------------|---|--|---|---|
| Radverkehrsanlagen  | Gekennzeichnete Spuren und Wege entlang städtischer Hauptstraßen                    | Sehr hoch (Erreichbarkeit verbessern, Verkehrssicherheit erhöhen, aktive Fahrten fördern, Luft- und Lärmbelastung reduzieren) | Straßeneigner      | Analyse benötigter Fahrradspuren    | Jahr 1: Jan.–Mai   | 2 Verkehrs- und Stadtplaner:innen                         | 30.000 € + 20 % der Vollzeitbeschäftigung der Verkehrsplaner:innen | Kommunaler Haushalt                         | Fahrradverbände   |
|   |   |   |                    | Fahrradnetzplan entwickeln          | Jahr 1: Mai–Dez.   | 4 Verkehrs- und Stadtplaner:innen                         | 40.000 €   | Kommunaler Haushalt                         | Fahrradverbände, Nachbargemeinden   |
|   |   |   |                    | Fahrradspuren planen und bauen      | Jahr 2–5           | Planer:innen, Entwickler:innen                            | 500 €/m  | Kommunaler Haushalt und nationale Förderung | Bauunternehmen  |
| Mobilitätsmanagementplan entwickeln                           | Thema, Zeitpunkt sowie Art und Weise der Arbeit mit dem Mobilitätsmanagement planen | Hoch (Erreichbarkeit verbessern, aktive Fahrten fördern, öffentlichen Nahverkehr fördern)                                     | Stadtverwaltung    | Mobilitätsmanagementplan entwickeln | Jahr 1: Apr.–Okt.  | Expert:innen für Verhaltensänderung, Verkehrsplaner:innen | 30.000 €   | Kommunaler Haushalt und Forschungsprojekt   | Schulen, Universitäten, große Arbeitgeber, Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs |
| Fußgänger:innenübergänge auf priorisierten Straßen verbessern | ...   |   |                    |                                     |                    |   |  |   |   |

## PRAXISBEISPIEL

# Thessaloniki, Griechenland: Ein Mobilitätsforum zur Vereinbarung von Verantwortlichkeiten für Maßnahmen

Nach der Verabschiedung des SUMP im Jahr 2014 trafen sich die an der Umsetzung beteiligten Interessenträger:innen im Mobilitätsforum, das als SUMP-Versammlung diente. Das Mobilitätsforum traf sich 2016 zum ersten Mal mit dem Ziel, den Fortschritt der verschiedenen Maßnahmen vorzustellen und mit allen Teilnehmer:innen zu diskutieren und das weitere Vorgehen festzulegen. Die Verantwortlichkeiten wurden zugewiesen, zum Ersten nach der Rechtsprechung und den gesetzlichen Vorschriften und zum Zweiten nach den Kompetenzen und Kapazitäten der Organisationen. Der Erfolg dieses informellen Mobilitätsforums beruhte auf dem guten Willen der Teilnehmer:innen. Aus diesem Grund empfehlen die Behörden von Thessaloniki, auf einen verbindlicheren Rahmen zurückzugreifen, um die Entscheidungen für die Aktionsplanung zu unterstützen.

Autor: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, Zusammenstellung durch Polis  
 Bild: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



## AKTIVITÄT 8.4: Weitgehende politische und öffentliche Unterstützung sichern

### Hintergrund

Die Arbeitsschritte sind der konkreteste Teil eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans. Sie betreffen die Anwohnenden direkt und sind daher in der Regel die umstrittensten Aspekte des Prozesses. Während man sich bspw. leicht darauf einigen kann, dass eine aktive Radverkehrspolitik gut für die Stadt ist (d. h. auf strategischer Ebene) und eine Radverkehrsinfrastruktur in einem bestimmten Korridor mehrheitlich unterstützt wird (d. h. auf Maßnahmenebene), können die spezifischen Arbeitsschritte, die für den Bau zuständigen Abteilung geplant werden (z. B. die Umwandlung von Straßenparkplätzen in einer bestimmten Straße zum Bau eines Radwegs), zu Kontroversen führen. Um die wirksame Umsetzung der Schritte zu einem späteren Zeitpunkt zu erleichtern, ist es daher wichtig, während der gesamten Maßnahmen- und Aktionsplanung – und lange vor der Verabschiedung des SUMP – dafür zu sorgen, dass es eine weitgehende politische und öffentliche Unterstützung gibt. Nachdem die Bürger:innen in die Entwicklung von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen (siehe Aktivität 7.1, S. 106 und 7.2, S. 114) einbezogen worden sind, sollten die geplanten Arbeitsschritte öffentlich bekannt gegeben werden, um den Bürger:innen sowie Interessenträger:innen die Möglichkeit zur Kommentierung zu geben, bevor endgültige Entscheidungen getroffen werden. Im Idealfall beteiligen sie sich aktiv an der Vereinbarung von Arbeitsschritten und haben das Gefühl, dass es sich um „ihren“ SUMP mit „ihren“ Maßnahmen handelt und verstehen die Rolle, die er bei der Verbesserung der Mobilität und Lebensqualität für alle spielt.

### Ziele

- Sorgen Sie für Eigenverantwortung und hohe Akzeptanz Ihrer geplanten Maßnahmen bei Entscheidungsträger:innen, Bürger:innen sowie anderen Interessenträger:innen.
- Sorgen Sie bei den geplanten Schritte für Transparenz.
- Fördern Sie die Verabschiedung des SUMP und die spätere effektive Maßnahmenumsetzung.

### Aufgaben

- Vermitteln Sie die Hauptelemente des SUMP, insbesondere die geplanten Maßnahmen, transparent und professionell.
- Informieren Sie aktiv und holen Sie Feedback von Entscheidungsträger:innen ein. Sie können eine spezielle Informationsveranstaltung in politischen Gremien organisieren, die lange vor dem offiziellen Prozess zur Verabschiedung des SUMP stattfindet. Direkte Gespräche mit wichtigen Entscheidungsträger:innen, z. B. mit Bürgermeister:innen

und Vorsitzenden größerer politischer Parteien, können Ihnen auch wichtige Informationen darüber vermitteln, wie Sie die politische Unterstützung erweitern und die Verabschiedung unterstützen können.

- Binden Sie wichtige Interessenträger:innen aktiv ein und holen Sie von deren Feedback ein, z. B. in einer Sitzung des „Lenkungskeises“ des SUMP.
- Beteiligen Sie Bürger:innen aktiv und holen Sie deren Feedback zu den Maßnahmen ein, z. B. im Rahmen eines öffentlichen Diskussionsabends (siehe Abbildung 14: Empfohlene Beteiligungsinstrumente und -methoden).
- Machen Sie die Hauptelemente des SUMP einschließlich seiner wichtigsten Maßnahmen zu einem Thema in den kommunalen Medien. Wenn Sie Informationen zu den Maßnahmen bekannt geben, stellen Sie die positiven Veränderungen, zu denen sie beitragen und ihre Rolle im SUMP heraus. Wenn möglich, verwenden Sie quantifizierbare Nachweise für den erwarteten Nutzen und attraktive visuelle Elemente, z. B. Vorher-Nachher-Bilder aus anderen Städten. Ein häufiges Risiko besteht darin, dass nur die Personen aktiv werden, die nachteilig betroffen sind. Es werden daher spezifische Kommunikationsstrategien empfohlen, um auch die Personen, die von den Maßnahmen profitieren, zu erreichen.
- Halten Sie sich jederzeit vor Augen, was eine örtliche Behörde realistisch tun kann und was nicht (Erwartungsmanagement).

### Ergänzende Aufgaben

- Wenn Sie mit starken politischen Einwänden konfrontiert werden, bspw. im Falle eines Regierungswechsels während der Aufstellung des SUMP, betonen Sie die Vorteile sowie die Zeit und die Ressourcen, die bereits in den SUMP investiert wurden. Die Brückenanalogie kann dazu beitragen, diesen Punkt zu vermitteln: Der Bau einer Brücke, den eine Regierung begonnen hat, wird in der Regel von der nachfolgenden Regierung fortgesetzt. Genauso sollte auch bei einem SUMP verfahren werden, denn es handelt sich um ein kostspieliges, langfristiges Projekt, das der gesamten Stadt dient.



Bild © Susanne Böhler

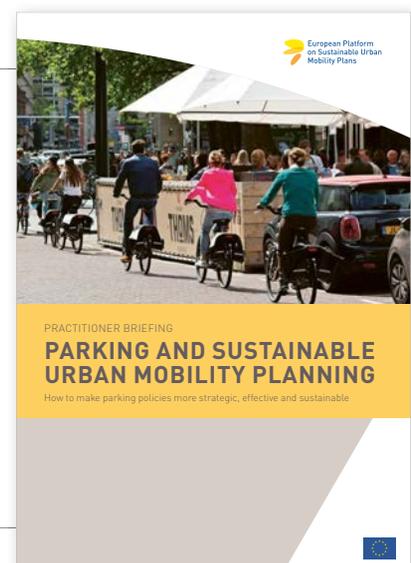
### Zeitplan und Koordination

- In jedem Fall vor der Fertigstellung und Verabschiedung des SUMP, aber besser parallel zu allen Arbeitsschritten in Schritt 8 (S. 126).

### Checkliste

- ✓ Öffentlichkeitsarbeit und Einbeziehung geplant und durchgeführt.
- ✓ Informationen an Entscheidungsträger:innen, Bürger:innen und andere Interessenträger:innen weitergeleitet sowie Gelegenheit zum Feedback gegeben und bereitgestelltes Feedback bei der Vereinbarung von Maßnahmen berücksichtigt.

Bei bestimmten Typen von Maßnahmen kann es besonders schwierig sein, weitgehende öffentliche Akzeptanz zu erzielen. Parken ist ein solches Thema, zu dem verschiedene Verkehrsteilnehmer:innen (z. B. Anwohnende, Besucher:innen, Logistikunternehmen) tendenziell eine unerschütterliche Meinung haben. Die Herausforderung für die kommunalen Behörden ist größer, da diese Nutzer:innengruppen beim Parksystem nicht die gleichen Erwartungen und Bedürfnisse haben, was Kosten, Verfügbarkeit und Kapazität anbelangt. Daher stellt die Öffentliche Akzeptanz eine große Herausforderung dar und die einzige Möglichkeit, Menschen dazu zu bringen, neue Maßnahmen in der Parkraumbewirtschaftung zu akzeptieren, besteht darin, ihnen zu zeigen, dass „sich dadurch Verbesserungen ergeben“. Beschreiben Sie sehr deutlich, wie die Maßnahmen funktionieren und wie viel – falls überhaupt – gezahlt werden muss und erklären Sie, wofür die neuen Parkeinnahmen verwendet werden sollen. Nützliche Planungsinstrumente und weitere Hinweise finden Sie im Praktiker:innen-Briefing **Parking and Sustainable Urban Mobility Planning**.



PRAXISBEISPIEL

## Gent, Belgien: Öffentliche Diskussionsabende, Treffen von Interessenträger:innen und öffentliche Konsultation

Die Stadt Gent hat für ihren SUMP drei verschiedene Beteiligungsformate eingesetzt: (1) öffentliche Diskussionsabende, bei denen Bürger:innen unter Anleitung einer Moderation den SUMP-Entwurf diskutierten, (2) eine umfassende Konsultationsrunde mit Interessenträger:innen, (3) ein einmonatiges öffentliches Befragungsverfahren, das es jedem:r Bürger:in und jeder Organisation ermöglichte, Stellungnahmen zum SUMP abzugeben. Dies war der umfangreichste Beteiligungsprozess, den Gent im Rahmen der Mobilitätsplanung durchgeführt hat. Mithilfe verschiedener Beteiligungsformate gelang es dem SUMP-Team, Personen mit unterschiedlichem Hintergrund und Alter zu erreichen und die öffentliche Unterstützung für den Plan und seine Maßnahmen zu stärken. Um Bürger:innen zu informieren und miteinander zu verbinden, hat die Stadt auch eine eigene Zeitung namens „de wijze gazet“ geschaffen.

Autor: Merijn Gouweloose, Stadt Gent, Zusammenstellung durch EUROCIITIES



Bild: Stadt Gent

PRAXISBEISPIEL

## Lille, Frankreich: Halbjährlich tagender politischer Ausschuss zur Lenkung der Parkpolitik auf metropolitaner Ebene

Die Métropole Européenne de Lille hat einen Parkausschuss aufgestellt, damit sich die politischen und technischen Vertreter:innen der Großstadtebene (d.h. der MEL) und der Gemeindeebene (d.h. 95 Gemeinden) über die Parkpolitik verständigen können. Das Hauptziel dieses Ausschusses besteht darin, „ein gemeinsames Leitbild über die Parkraumbewirtschaftung auf Großstadtebene zu verabschieden [...], so dass die Autonutzung gesteuert und Menschen öffentlicher Raum zurückgegeben werden kann“. Die Beteiligung aller Behörden an einem institutionellen Rahmen gestattet es, einen politischen Konsens zu erreichen. Die Transparenz und die Neutralität des Rahmens sind wichtige Faktoren für den Erfolg. Der Ausschuss plant, ein Weißbuch zum Thema Parken zu verfassen, in dem die Grundsätze für die in den SUMP zu integrierende Parkpolitik definiert werden sollen.

Autor: Ellie Deloffre und Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, Zusammenstellung durch Polis | Bild: Alexandre Trainsel, MEL



## SCHRITT 9: Beschluss und Finanzierung vorbereiten

- 9.1 Finanzpläne entwickeln und Kostenbeteiligung vereinbaren
- 9.2 Dokument „Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“ fertigstellen und dessen Qualität sichern

Beschluss und  
Finanzierung  
vorbereiten

09

Maßnahmenplanung

© Rupprecht Consult 2019

Nach einer ersten Kostenschätzung, die zu einem früheren Zeitpunkt erstellt wurde, ist es nun auch an der Zeit, konkrete Finanzpläne für alle Arbeitsschritte aufzustellen. Ein detaillierter Finanzplan kann dabei in den SUMP selbst aufgenommen werden oder Bestandteil eines separaten Prozesses sein. Der nachhaltige urbane Mobilitätsplan fasst die Ergebnisse aller bisherigen Prozessen zusammen. Nachdem Anpassungen auf Basis des Feedbacks von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen und von einer abschließenden Qualitätsprüfung integriert wurden, muss das Dokument von den politischen Vertreter:innen offiziell verabschiedet werden.

## AKTIVITÄT 9.1: Finanzpläne aufstellen und Kostenbeteiligung vereinbaren

### Hintergrund

Die Umsetzung von Arbeitsschritten im Rahmen der nachhaltigen urbanen Mobilität erfordert einen stabilen Finanzplan, welcher festlegt, wie die Maßnahmen des SUMP finanziert werden sollen. Hierzu gehören auch die detaillierten Kostenschätzungen, die in Aktivität 7.2 (S. 114) erstellt wurden und die Finanzierungs- und Fördertöpfe, die in Aktivität 8.2 (S. 130) ermittelt wurden. Was das funktionale Stadtgebiet einer Stadt anbelangt, so müssen Förderung und Finanzierung aus verschiedenen kommunalen, regionalen, nationalen, privaten und multilateralen Quellen stammen. Um die langfristige Nachhaltigkeit der SUMP-Maßnahmen zu gewährleisten, ist eine strategische Abstimmung des Förderbedarfs der Maßnahmen mit den öffentlichen Haushalten und einer Vielfalt von Finanzierungsinstrumenten, Kommunalanleihen, Darlehen der öffentlichen Versorgungsbetriebe und manchmal auch dem Kapital aus dem Privatsektor erforderlich. Aufgrund des langen Zeithorizonts eines SUMP ist es oft sinnvoll, die Finanzierung in Phasen zu planen, wobei die Maßnahmen der ersten Phase ausreichend detailliert sein müssen, um Fördermittel und Finanzierungen aus öffentlichen und privaten Quellen anzuziehen.

Die richtige Phaseneinteilung von Projekten ist notwendig, um effektiv zur Umsetzung überzugehen und die langfristige Nachhaltigkeit der Finanzierung zu gewährleisten. Wenn Sie sich Gedanken über das Potenzial zur Beschaffung von privatem Kapital für Erstinvestitionen machen, müssen Sie verstehen, dass die Kosten für das Geld bzw. der Zinssatz, der normalerweise vom Privatsektor gezahlt wird, höher als der vom öffentlichen Sektor gezahlte Zinssatz ist. Dies bedeutet, dass der Privatsektor höhere Bewertungsströme (z. B. durch höhere Fahrkartenpreise) benötigt, um diese Kosten auszugleichen. Um den Privatsektor erfolgreich einbinden zu können, muss der öffentliche Sektor angemessene Risiken, insbesondere Risiken in Zusammenhang mit der Politik, überzeugend und vertraglich übernehmen. Zudem hat der private Sektor generell einen kürzeren Investitionszeithorizont als der öffentliche Sektor und fordert im Allgemeinen eine schnellere Rendite.

## Ziele

- Stellen Sie einen Finanzierungsplan für alle SUMP-Maßnahmen mit Angabe von Förder- und Finanzierungsquellen auf.
- Erstellen Sie einen detaillierten Finanzierungsplan für vorrangige Maßnahmen, der alle geplanten Ausgaben einschließlich Steuern und Risikofaktoren, sowie die Einnahmen auf Jahresbasis für die Laufzeit des Finanzierungsplans enthält.
- Gewährleisten Sie die finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahmen – auch über die erste Förderperiode hinaus.
- Planen Sie Risikofaktoren ein, um potentielle Abänderungen der Einnahmenströme bewältigen zu können.
- Identifizieren Sie Möglichkeiten, den Privatsektor zu beteiligen.
- Vereinbaren Sie die Aufteilung von Kosten und Einnahmen auf alle beteiligten Akteure.

## Aufgaben

- Führen Sie die Koordination mit anderen Gemeinden, regionalen Akteuren (Kostenbeteiligungsvereinbarungen für grenzüberschreitende lokale Nahverkehrsdienste) und der nationalen Ebene durch. Erkunden Sie die Möglichkeiten, Maßnahmen gemeinsam zu finanzieren.
- Werten Sie das Potenzial aus, Investoren aus dem Privatsektor entweder an Kapital, Investitionen, Operationen oder einer Kombination aus diesen Möglichkeiten zu beteiligen.
- Erstellen Sie Finanzprognosen für die Maßnahmen der ersten Phase, die sowohl Investitionsausgaben (Vorabinvestitionen) als auch Betriebs- und Instandhaltungskosten und die damit verbundenen Einnahmequellen pro Jahr umfassen.
- Erörtern Sie Maßnahmen mit potenziellen Finanzierungspartner:innen und Fördertöpfe, um dafür zu sorgen, dass die ausgewählten Maßnahmen gut vorbereitet sind.
- Weisen Sie allen Arbeitsschritten Finanzierungs- und Fördertöpfe, einschließlich möglicher Abänderungen der Einnahmequellen, pro Jahr zu. Berücksichtigen Sie das politische Engagement für die Schließung entstehender Förderungslücken.
- Schließen Sie Kostendeckungsvereinbarungen (Verhältnisse, Modalitäten) für gemeinsam genutzte Systeme und Dienste ab, z. B. Beitrag zu den Betriebskosten öffentlicher Nahverkehrsdienste.
- Vereinbaren Sie die Aufteilung von Kosten und Einnahmen auf Kommunen, die Landesebene, die Bundesebene sowie öffentliche und private Betreiber.
- Stellen Sie einen detaillierten Finanzierungsplan nach Finanzierungsträger für die Investitionen der ersten Phase auf.
- Nehmen Sie Kontakt zu technischen Hilfsmitteln wie JASPERS/ELENA in Zusammenhang mit komplexen Maßnahmen auf, die Folgestudien erfordern, um die Durchführbarkeit und den Zugang zu Finanzmitteln zu gewährleisten.

## Zeitplan und Koordination

- Im Anschluss an Aktivität 8.3. (S. 134) setzt diese auf die vereinbarten Arbeitsschritte mit ihren Verantwortlichkeiten und ihrem Zeitrahmen auf.
- Baut auf den geschätzten direkten Finanzkosten von Arbeitsschritten und den ermittelten Fördertöpfen auf und vertieft sie (siehe Aktivität 8.2, S. 130).

## Checkliste

- ✓ Detaillierte Finanzpläne für Arbeitsschritte, die eine Finanzierung in der ersten Phase der SUMP-Umsetzung erfordern, aufgestellt und vereinbart.
- ✓ Zusage von relevanten öffentlichen Einrichtungen erhalten, genügend öffentliche Mittel zur Verfügung zu stellen, um entstandene Finanzierungslücken zu füllen.
- ✓ Falls erforderlich, Erstantrag für Fördertöpfe für Durchführbarkeits-, Markt- oder andere Studien zur Vorbereitung des Projekts ausgefüllt.
- ✓ Finanzielle Nachhaltigkeit der Projekte gewährleistet.
- ✓ Aufteilung von Kosten und Nutzen unter den relevanten Handlungsträger:innen vereinbart.

PRAXISBEISPIEL

## Barcelona, Spanien: Europäische Förderung und Finanzierung für die Erneuerung des öffentlichen Nahverkehrs in Barcelona

Die Stadtverwaltung und das lokale Nahverkehrsunternehmen (TMB) von Barcelona können sich auf einen soliden Finanzierungsplan stützen, was die Erneuerung ihrer Busflotte betrifft. Das Verkehrsunternehmen erhielt die finanzielle Unterstützung der ELENA (European Local Energy Assistance), die eine Förderung von fast 1,5 Millionen € für Vorbereitungsstudien (2011–2015) für eine groß angelegte Umrüstung von Diesel- und CNG-Bussen zu Hybridfahrzeugen bereitstellte. 2019 gewährte die Europäische Investitionsbank (EIB) dem Verkehrsunternehmen TMB ein Darlehen in Höhe von 73,5 Millionen Euro, um 254 saubere Busse (vollelektrische, Hybrid- und CNG-Busse) anzuschaffen. Die Erneuerung der Flotte des öffentlichen Nahverkehrs trägt zur Verbesserung der Luftqualität in Barcelona bei.

Autor: Josep Maria Armengol Villa, TMB, Zusammenstellung durch POLIS  
Bild: TMB

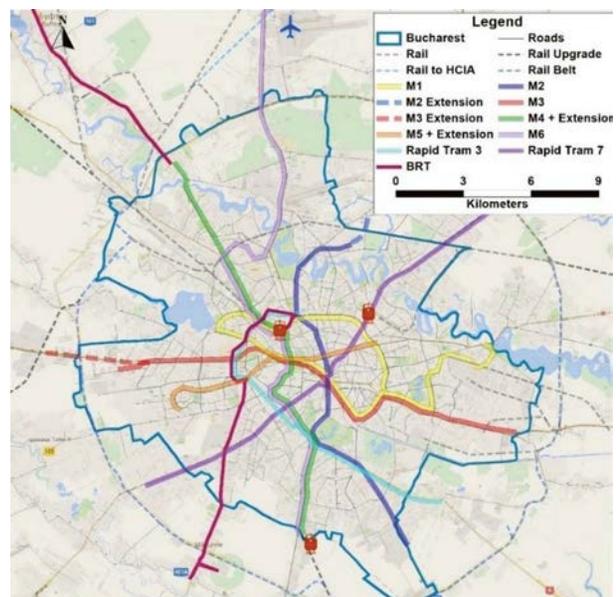


PRAXISBEISPIEL

## Bukarest/Ifov, Rumänien: SUMP-Umsetzung auf Basis einer übergreifenden jährlichen Haushaltsplanung

Auf Basis einer gründlichen Daten- und Problemanalyse wurde eine Liste von Prioritätsbereichen für den SUMP definiert. Dies mündete in einer Reihe organisatorischer, operativer und infrastruktureller Maßnahmen, die in den endgültigen SUMP aufgenommen wurden. Für jede Maßnahme wurde eine Kostenschätzung durchgeführt und so der Umfang der Gesamtinvestitionen bestimmt, der erforderlich ist, um den Plan umzusetzen. Die Gesamtinvestitionen müssen zu den verfügbaren Finanzierungsquellen in Relation gesetzt werden. Der SUMP diene als Hauptinstrument, um die Prioritäten der EU-Fonds bis 2030 zu ermitteln. Diese mussten parallel zur staatlichen Förderung, zu den Investitionsausgaben der Verwaltung von Bukarest und Ifov, zu den Krediten von internationalen Finanzierungsinstituten (EIB/EBWE) und zu den zusätzlichen Einnahmen aus der vorgeschlagenen Parkraumstrategie berücksichtigt werden. In der Zwischenzeit konnte das erforderliche Budget für Subventionen für den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs und auch für die Instandhaltung des Netzes im selben Zeitraum festgelegt werden.

Autor: Alan O'Brien, EIB/JASPERS, Zusammenstellung durch Rupprecht Consult  
Bild: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



## AKTIVITÄT 9.2: Dokument „Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan“ fertigstellen und dessen Qualität sichern

### Hintergrund

Das Projektteam hat die Aufgabe, die endgültige Version des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans zusammenzustellen. Um zu gewährleisten, dass frühere Vereinbarungen richtig dargestellt werden, müssen die Entwürfe des Dokuments intern und von wichtigen Interessent:innen bewertet werden. Bevor der nachhaltige urbane Mobilitätsplan verabschiedet und veröffentlicht wird, liegt der Fokus darauf, hohe Qualität zu gewährleisten und das Dokument fertigzustellen, damit es verabschiedet und umgesetzt werden kann. In diesem Schritt sollten dem endgültigen veröffentlichungsfähigen Dokument letzte Verfeinerungen und Verbesserungen vorangestellt werden.

### Ziele

- Sorgen Sie für eine hohe Qualität des SUMP-Dokuments.
- Achten Sie darauf, dass die Ansichten der wichtigsten Interessent:innen und der Bürger:innen ausreichend im Dokument berücksichtigt wurden.
- Stellen Sie das SUMP-Dokument so fertig, dass es durch politische Gremien verabschiedet und für die Öffentlichkeit freigegeben werden kann.

### Aufgaben

- Stellen Sie einen vollständigen Entwurf des SUMP zusammen. Aspekte, die für die Aufnahme in das Dokument vorgeschlagen werden:
  - Hintergrund, kommunaler Kontext und kurzer Überblick über den Aufstellungsprozess (einschließlich Beteiligung von Interessent:innen sowie Bürger:innen)
  - Ergebnisse der Mobilitätsanalyse und Szenarioentwicklung
  - Leitbild, Leitziele und Ziele einzelner Indikatoren
  - Maßnahmenpakete mit ihren Aufgaben (einschließlich Zeitrahmen, Verantwortlichkeiten und Finanzierung)
  - Monitoring- und Evaluationsschema

- Sehen Sie sich das gesamte Dokument an und kontrollieren Sie die Qualität und das Potenzial, effektive Ergebnisse zu erzielen. Sie können das online verfügbare SUMP Self-Assessment Tool (siehe Tool unten) oder einen internen Peer-Review mit Kolleg:innen verwenden, um gute Qualität zu gewährleisten.
- Vergewissern Sie sich, dass Ansichten und Ergebnisse des Beteiligungsprozesses mit Interessent:innen sowie Bürger:innen in das gesamte Dokument integriert sind.
- Der SUMP muss auch mit Blick auf die Verfahrensanforderungen (ob sie bspw. auf nationaler Ebene vorhanden sind) und auf die Einhaltung der EG-Richtlinie zur strategischen Umweltprüfung (SUP) überprüft werden. In bestimmten Ländern ist auch zu diesem Zeitpunkt eine öffentliche Konsultation erforderlich.
- Nehmen Sie abschließende Nachbesserungen in Zusammenarbeit mit den wichtigsten Interessent:innen vor. Streben Sie ein Dokument an, das weitgehende politische und öffentliche Unterstützung erhält, indem Sie bspw. sensible Aspekte anpassen, die wichtige Entscheidungsträger:innen davon abhalten würden, das Dokument zu unterstützen. Aber achten Sie darauf, es nicht zu stark zu entkräften. Das Dokument muss ehrgeizig genug sein, um die Nachhaltigkeitszielsetzungen zu erreichen.
- Schließen Sie das SUMP-Dokument ab.

### Ergänzende Aufgaben

- Beziehen Sie externe Prüfer:innen, die über Praxiserfahrungen in nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung verfügen, in die Qualitätsprüfung des Dokuments ein.
- Machen Sie Ihren SUMP zur Marke, um seine Kernidee zu vermitteln, eine konsistente Sichtbarkeit zu schaffen und Bürger:innen sowie Interessent:innen zu helfen, ihn zu erkennen und sich an ihn zu erinnern. Im Rahmen dieser Markenbildung können Sie bspw. einen einprägsamen Titel vergeben, eine visuelle Identität, ein Thema und ein Farbschema entwickeln sowie ein eigenes Logo gestalten (siehe Praxisbeispiele unten).
- Erstellen Sie eine Kurzversion des Dokuments.
- Fügen Sie Ihre Stadt zur Eltis-Datenbank mit Städten hinzu, die über einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan verfügen: [www.eltis.org/mobility-plans/city-database](http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database)

### Zeitplan und Koordination

- Qualitätsprüfung, wenn ein ausgereifter Entwurf des SUMP-Dokuments verfügbar ist.

### Checkliste

- ✓ Endgültiger Entwurf des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans zusammengestellt.
- ✓ Interne Prüfung und Prüfung durch Interessenträger:innen abgeschlossen.
- ✓ Qualitätskontrolle abgeschlossen.
- ✓ Abschließende Nachbesserungen abgeschlossen.



### SUMP Self-Assessment Tool

Um die Qualität des Planungsprozesses zur Aufstellung Ihres endgültigen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans zu bewerten, empfiehlt es sich, das online verfügbare SUMP Self-Assessment Tool zu verwenden. Das Instrument kann in allen Phasen des Planungszyklus eingesetzt werden, um die Mobilitätsplanung zu Beginn und während des Prozesses zu evaluieren und zu verbessern und auch um die Qualität des SUMP auszuwerten, bevor er fertiggestellt wird. Das SUMP Self-Assessment Tool setzt sich aus maßgeschneiderten Fragenkollektionen zusammen, die von Ihrem Planungskontext und Ihren Interessen abhängen. Nachdem Sie den Fragebogen ausgefüllt haben, wird auf der Ergebnisseite angezeigt, wie gut Ihr Dokument die Planungsprinzipien eines SUMP erfüllt, so dass Sie die Stärken und Schwächen Ihres Ansatzes identifizieren können. Das Instrument zeigt maßgeschneiderte Ratschläge für weitere Verbesserungen, Praxisbeispiele und Links zu Leitfäden für Ihre spezifische Situation an. Um ein facettenreiches Feedback zu Ihrem endgültigen Dokument zu ermöglichen, sollten mehrere Personen des SUMP-Kernteam die Fragen des SUMP Self-Assessment Tools beantworten.

Link zum SUMP Self-Assessment Tool:  
[www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

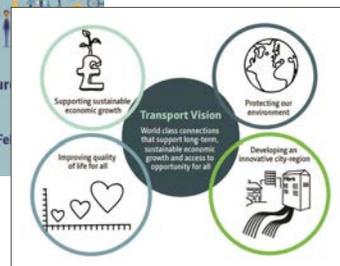
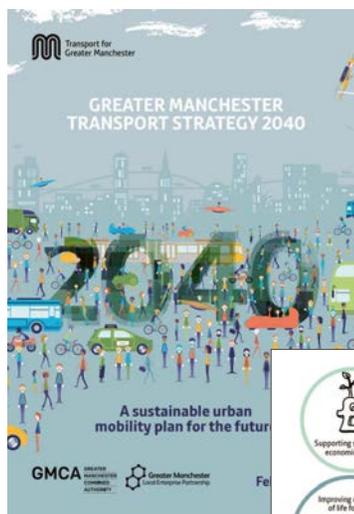
## PRAXISBEISPIEL

# Großraum Manchester, Malmö, Budapest, Wien: Preisgekrönte SUMP mit herausragender Gestaltung

Einer der preisgekrönten SUMP mit herausragender Gestaltung wurde für Greater Manchester aufgestellt. Transport for Greater Manchester (TfGM) verwendete eine Kombination aus internem Fachwissen und externer Unterstützung, um plakative Bilder zu erstellen und sich gleichzeitig die Flexibilität zu bewahren, notwendige Aktualisierungen schnell durchzuführen. Unabhängiges Material einschließlich der SUMP-Titelseite wurde von einer Designberatung erstellt. Für Bilder in Zusammenhang mit SUMP-Inhalten, die weiterentwickelt werden, einschließlich Karten, Infografiken und Bildern wurde das interne Designteam von TfGM eingesetzt. Auf diese Weise konnte TfGM den Inhalt schnell verfeinern und bei allen Aktualisierungen weiterhin auf dieselbe Formatierung zurückgreifen, wobei die Konsistenz der TfGM-Dokumente erhalten blieb, soweit es um den SUMP ging.

Informationen zu den Gestaltungsansätzen von Malmö, Budapest und Wien finden Sie im Anhang.

Autor: Ben Brisbane, Transport for Greater Manchester, Zusammenstellung durch Polis  
 Bild: Transport for Greater Manchester



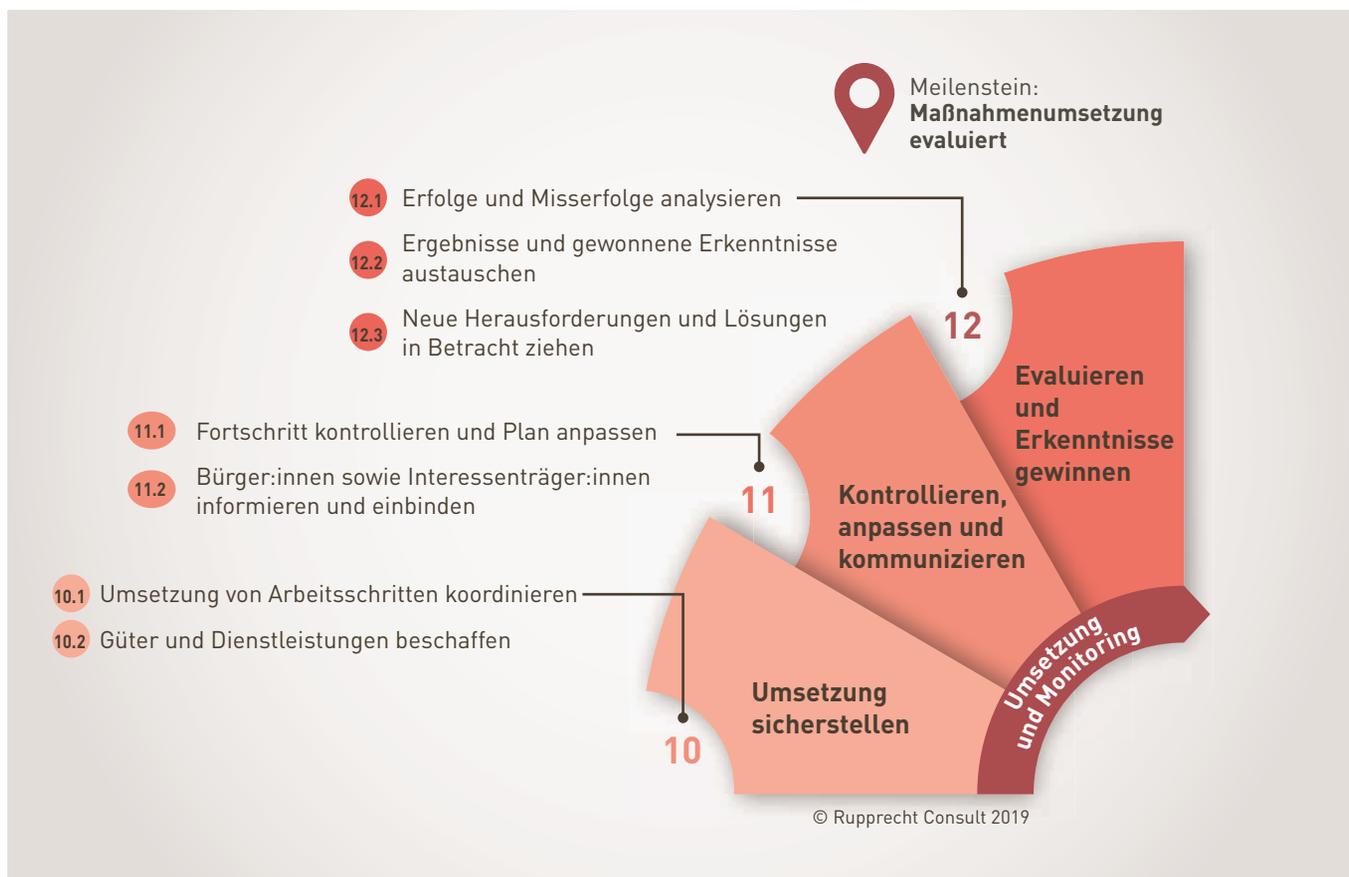
## **Meilenstein:** Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan beschlossen

Der wichtigste Meilenstein des Planungsprozesses ist die Verabschiedung des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans durch eine möglichst weit gefasste politische Koalition. Der SUMP muss von den gewählten politischen Vertreter:innen der Gremien, die für die Aufstellung verantwortlich sind (z. B. Stadtrat, Nachbarverwaltungen, Regionalrat), legitimiert werden. Dies ist ein wichtiger Schritt, um die Akzeptanz zu fördern, ihn in Kraft treten zu lassen und einen vereinbarten Rahmen für die Maßnahmenumsetzung zu schaffen. Der Verabschiedungsprozess kann einige Monate in Anspruch nehmen und hängt vom nationalen Rechtsrahmen und der Verwaltungsstruktur ab. Nach seiner Verabschiedung darf der endgültige SUMP in jedem Fall mit der örtlichen Gemeinde gefeiert werden. Sie können eine Veranstaltung organisieren, zu der Interessenträger:innen, die Bürger:innen und (kommunale) Medien eingeladen werden und auf der das Abschlussdokument öffentlich vorgestellt wird.



Bild © LucVi auf istock.com

# PHASE 4: Umsetzung und Monitoring



In der vierten Phase werden hauptsächlich die im SUMP definierten Maßnahmen und zugehörigen Arbeitsschritte umgesetzt. Die Umsetzung wird durch systematisches Monitoring, Evaluation und Kommunikation begleitet. Hier werden die Maßnahmen durch die Beantwortung folgender Fragen in die Praxis umgesetzt:

## Wie können wir gute Arbeit leisten?

Die verantwortlichen Abteilungen und Organisationen planen die technischen Details ihrer Arbeitsschritte, wickeln die Umsetzung ab und beschaffen bei Bedarf Güter und Dienstleistungen. Da oft eine große Anzahl von Personen an diesen Prozessen beteiligt ist, ist die Gesamtkoordination der Umsetzung von besonderer Wichtigkeit.

## Wie kommen wir voran?

Systematisches Monitoring zeigt deutlich auf, ob die Umsetzung nach Plan verläuft, so dass bei Bedarf Korrekturmaßnahmen ergriffen werden können. Innovative Mobilitätsprogramme können für Pendler:innen eine immense Störung (aber auch einen großen Nutzen) erzeugen. Um den Umsetzungsprozess erfolgreich durchführen zu können, ist zwingend erforderlich, die öffentliche Meinung über einen aktiven Dialog einzubeziehen.

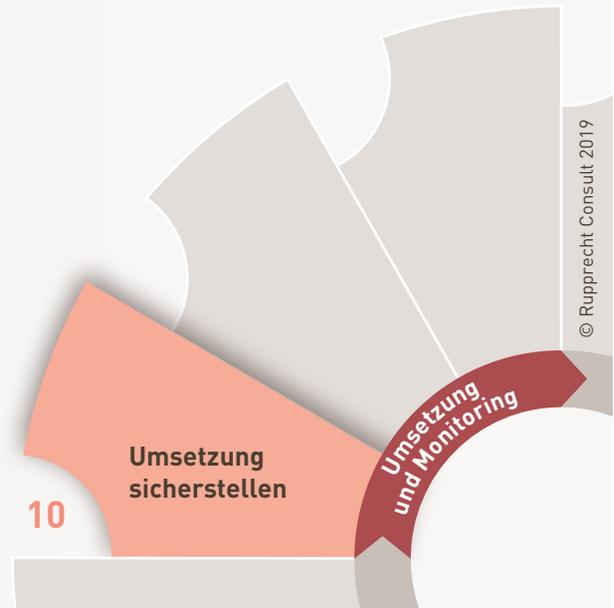
## Was haben wir gelernt?

Im letzten Schritt des SUMP-Zyklus handelt es sich darum, Erfolge und Misserfolge zu bewerten, die Ergebnisse den Interessenträger:innen und der Öffentlichkeit mitzuteilen sowie neue Herausforderungen und Lösungen in Betracht zu ziehen.

Der Meilenstein „Maßnahmenumsetzung evaluiert“ schließt den SUMP-Zyklus ab – und liefert gleichzeitig Lehren für den nächsten SUMP-Prozess.

## SCHRITT 10: Umsetzung sicherstellen

- 10.1 Umsetzung von Arbeitsschritten koordinieren
- 10.2 Güter und Dienstleistungen beschaffen



Nach der Verabschiedung des SUMP's beginnt die Umsetzungsphase. Da es sich bei dem nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan um ein strategisches Dokument handelt, bietet er einen soliden Rahmen für diese Prozesse, legt aber nicht im Einzelnen fest, wie jede Maßnahme umgesetzt und was beschafft werden muss. Diese oft komplexen Umsetzungsaufgaben werden üblicherweise nicht vom „SUMP-Kernteam“, sondern von den verantwortlichen Fachabteilungen durchgeführt. Aus diesem Grund sind eine saubere Übergabe an die technischen Umsetzer:innen und eine effektive Koordination aller Umsetzungsprozesse durch das SUMP-Kernteam wichtig, um einen kohärenten Ansatz zu gewährleisten. Während bspw. die Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen in jeder öffentlichen Verwaltung ein Standardprozess ist, erfordert die Ausschreibung innovativer Produkte oder „grüne Beschaffung“ häufig die Aufmerksamkeit des SUMP-Kernteam's, um zu gewährleisten, dass diese neuartigen Produkte und Beschaffungsansätze erfolgreich eingeführt werden.

### AKTIVITÄT 10.1: Umsetzung von Arbeitsschritten koordinieren

#### Hintergrund

Ein guter nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan führt nicht automatisch zu guten Ergebnissen. Sie lassen sich nur erzielen, wenn die beschlossenen Maßnahmenpakete und Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden. Zur effektiven Realisierung von Leitzielen ist ein adäquates Management erforderlich, um die Maßnahmenumsetzung zu kontrollieren und die Risiken zu steuern. In diesem Zusammenhang sind Vereinbarungen mit allen Handlungsträger:innen erforderlich, die an der Maßnahmenumsetzung beteiligt sind, sowie eine Übergabe vom SUMP-Kernteam an das Fachpersonal und eine regelmäßige Kommunikation mit diesem Personal, während die Maßnahmen umgesetzt werden.

#### Ziele

- Formalisieren Sie die Rollen der Handlungsträger:innen, die an der Maßnahmenumsetzung beteiligt sind.

- Sorgen Sie für eine solide Koordination zwischen allen beteiligten Personen.
- Unterstützen Sie eine effiziente und effektive Umsetzung, was Prozess und Reihenfolge angeht.
- Gehen Sie auf potenzielle Risiken ein.
- Sorgen Sie bei der Umsetzung für Transparenz.

#### Aufgaben

- Bleiben Sie als SUMP-Kernteam aktiv, um Kontinuität zwischen Prozessentwicklung und -umsetzung zu gewährleisten. Treffen Sie sich während der gesamten Umsetzungsphase weiterhin regelmäßig (z. B. monatlich), um einen guten Überblick über den Fortschritt zu behalten und Notfallmaßnahmen zu planen, falls die Maßnahmen nicht in der ursprünglichen Form umsetzbar sind.

- Übergeben Sie den Abteilungen und Akteure, die für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen verantwortlich sind, Datenblätter mit den wichtigsten Aspekten dieser Maßnahmen. Erstellen Sie solche Datenblätter, falls bislang noch nicht geschehen. (Informationen darüber, was in solche Datenblätter aufgenommen werden sollte, finden Sie in Aktivität 8.1 (S. 126) und 8.3 (S. 134), unter denen sie in der Regel entwickelt werden).
- Stimmen Sie ein Projektmanagement und entsprechende Verantwortlichkeiten ab. Für jede Maßnahme sollte eine Hauptperson ernannt werden, die die Federführung bei der Umsetzung übernimmt. Stellen Sie sicher, dass jeder Maßnahmenmanager:innen die Vereinbarungen in einem Arbeitsplan zusammenfasst, der dann als gemeinsamer Rahmen für alle Interessenträger:innen dient, die an der Maßnahmenumsetzung beteiligt sind.
- Bewerten Sie die Risiken und konzipieren Sie Notfallmaßnahmen (Fortsetzung der Analyse in Aktivität 8.3, S. 134). Welche Arbeitsschritte haben große Auswirkungen auf andere Schritte, so dass Verzögerungen ein Risiko für den Erfolg des gesamten SUMP darstellen? Wie können Sie auf Verzögerungen reagieren?
- Halten Sie regelmäßigen persönlichen Kontakt mit den Maßnahmenmanager:innen. Vereinbaren Sie, in welchem Format und wie häufig sie Statusaktualisierungen übermitteln sollen (z. B. kurze inoffizielle Telefonate nur zwischen SUMP-Koordination und Maßnahmenmanager:innen, um bürokratische Überlastung zu vermeiden). Im Falle von Schwierigkeiten sollten Sie die Kommunikation intensivieren, die erforderliche Unterstützung bereitstellen und die Unterstützung der Entscheidungsträger:innen nutzen, um die Umsetzung von Arbeitsschritten durchzusetzen.
- Organisieren Sie regelmäßige Treffen, um den allgemeinen Stand der Umsetzung von Arbeitsschritten zu bewerten. Jährlich sollten Treffen mit der Gruppe aller Maßnahmenmanager:innen organisiert werden.

### Ergänzende Aufgaben

- Verknüpfen Sie das Umsetzungsmanagement von Arbeitsschritten mit übergreifenden Leistungsmanagementsystemen innerhalb der Verwaltung.

### Zeitplan und Koordination

- Während der gesamten Umsetzungsphase.



Bild © Budapest Verkehrsunternehmen BKK

### Checkliste

- ✓ Übergabe von Maßnahmendatenblättern an Umsetzer:innen.
- ✓ Koordinator:in und Umsetzungsschritte für jede Maßnahme vereinbart.
- ✓ Risiken analysiert und Notfallmaßnahmen geplant.
- ✓ Verfahren für regelmäßige Statusaktualisierungen durch Maßnahmenmanager:innen eingerichtet.

PRAXISBEISPIEL

## West Yorkshire, Vereinigtes Königreich: Projektmanagement gewährleistet ständigen Dialog

In West Yorkshire (WYCA) ist die Struktur für die Vorbereitung und Umsetzung des SUMP in einem Organigramm festgelegt: Die Leitung bereitet den SUMP und die Umsetzungsprogramme vor. Entscheidungen werden von Politiker:innen getroffen. Ein Verkehrsausschuss fungiert als Projektvorstand. Er kontrolliert die Vorbereitung und Umsetzung des SUMP. Ein separater Investitionsausschuss entscheidet über die Förderung für die Umsetzung von SUMP-Projekten. Das Projektmanagement (WYCA) ist zusammen mit den Leiter:innen der thematischen Arbeitspakete, die für die Aufstellung von SUMP-Elementen verantwortlich sind, für die Umsetzung zuständig. Die Koordination wird über monatliche Gespräche mit den erfahrenden Mitarbeiter:innen und zweimonatliche Besprechungen mit dem politischen Vorstand sowie Konsultationen der Öffentlichkeit und Interessenträger:innen gesteuert.



Autor: Steve Heckley, WYCA, Zusammenstellung durch Polis  
Bild: West Yorkshire Transport Strategy 2040

PRAXISBEISPIEL

## Groningen, Niederlande: Regionale öffentlich-private Partnerschaft zur Maßnahmenkoordination und -zusammenarbeit

Der SUMP in Groningen ist in einer langen Tradition von nachhaltiger Planung für die Stadt und die Stadtregion verankert. Um die Umsetzung von Maßnahmen zu koordinieren, hat Groningen offiziell ein Basisgremium namens Groningen Bereikbaar eingerichtet: eine öffentlich-private Partnerschaft für ein nachhaltiges und erreichbares Groningen. Das Gremium gewährleistet, dass alle Personen effektiv zusammenarbeiten und ihre Arbeit an verschiedenen verkehrsrelevanten Projekten koordinieren. Dem Gremium ist es gelungen, politische Unterstützung zu gewinnen, das Engagement zu verstärken und das beste verfügbare Know-how aus dem öffentlichen und Privatsektor, der Wissenschaft, von Bürger:innen und verschiedenen Interessengruppen zu bündeln.



Autor: UBC, auf Basis von GroningenBereikbaar.nl.  
Bild: Jeroen van Kooten

## PRAXISBEISPIEL

## Brünn, Tschechische Republik: SUMP-Monitoringinstrument für die Umsetzung von Arbeitsschritten

Das SUMP-Monitoringinstrument ist eine Geodatenbankanwendung (GIS) sowohl für Expert:innen als auch für Bürger:innen. Sie enthält Informationen zu allen Investitionen aus dem Aktionsplan (Budget, Realisierungsjahr usw.) und unterstützt eine detaillierte Analyse dieser Daten. Expert:innen (zumeist Interessenträger:innen) nutzen das Instrument, um die SUMP-Umsetzung zu verwalten. Das Instrument gestattet die gleichzeitige Zusammenarbeit aller Interessenträger:innen über eine Wissensplattform, so dass eine erhebliche Zeitersparnis und eine verbesserte Koordination der Umsetzung möglich sind. Bürger:innen können die Anwendung als Informationsquelle über die SUMP-Umsetzung nutzen. Die Nutzung als Instrument zur Öffentlichkeits- oder Bürger:innenbeteiligung befindet sich derzeit noch in der Entwicklung.

**Autor:** Lukáš Báča, Stadt Brünn, Zusammenstellung durch Rupprecht Consult  
**Bild:** Kateřina Nedvěďová, Stadt Brünn



## AKTIVITÄT 10.2: Güter und Dienstleistungen beschaffen

### Hintergrund

Ein wesentlicher Teil der Umsetzung besteht darin, die Güter und Dienstleistungen zu beschaffen, die für die Maßnahmen des SUMP benötigt werden. Die Beschaffung ist in jeder öffentlichen Verwaltung ein Standardprozess, der üblicherweise von Fachpersonal unterstützt wird, aber die Ausschreibung innovativer Produkte oder „grüne Beschaffung“ erfordert die Aufmerksamkeit des SUMP-Kernteam. Aufgrund der hohen Beträge, die Städte hierfür in Europa ausgeben, ist dies ein eigenständiger, kraftvoller Hebel, um den Wandel der urbanen Mobilität zu unterstützen. Die Kaufkraft von Städten und Regionen kann eine kritische Nachfrage nach innovativen und grünen Gütern, Dienstleistungen und Geschäftsmodellen wie etwa emissionsarmen Fahrzeugen oder Shared-Mobility-Lösungen schaffen. Wenn die Beschaffung richtig durchgeführt wird, kann sie einen Mehrwert schaffen, indem sie nicht nur negative soziale und ökologische Auswirkungen minimiert, sondern es innovativen Produkten und Dienstleistungen ermöglicht, den Markt zu erschließen.

### Ziele

- Sorgen Sie für eine effektive und rechtzeitige Beschaffung aller Güter und Dienstleistungen, die für die Umsetzung von Arbeitsschritten erforderlich sind.

- Minimieren Sie die negativen sozialen und ökologischen Auswirkungen von Kaufentscheidungen.
- Unterstützen Sie die Verbreitung und Förderung neuer nachhaltiger Technologien und Dienstleistungen.

### Aufgaben

- Werten Sie die tatsächlichen Bedürfnisse der Stadt aus, die der Ausgangspunkt für jede Beschaffung sein sollten und legen Sie diese fest. Die Beschaffer:innen müssen eng mit den Fachabteilungen zusammenarbeiten, um Funktionen zu definieren, die fehlerfrei in einen effektiven Beschaffungsprozess umgesetzt werden können.
- Achten Sie darauf, dass ausreichende Kenntnisse des nationalen und europäischen Rechtsrahmens für nachhaltiges öffentliches Beschaffungswesen vorhanden sind, um jegliche Rechtsverletzung zu vermeiden, die den Umsetzungsprozess komplizieren und verzögern könnte.
- Identifizieren Sie die Beschaffungsmethode und den Zeitrahmen für alle Güter oder Dienstleistungen, legen Sie fest, wie sie durchgeführt werden soll und welche Art von Vertrag benötigt wird. Sie können Beschaffungen gemeinsam mit anderen Behörden durchführen, die aufgrund von Volumenvorteilen zu niedrigeren Preisen führen können.

- Legen Sie die technischen Spezifikationen fest und verwenden Sie dabei leistungsbezogene Kriterien, die die von Ihnen benötigte Funktion beschreiben, anstelle spezifischer Produkte. Sie können Nachhaltigkeitsaspekte entweder als Mindestanforderungen oder als Vergabekriterien hinzufügen, die dazu beitragen, dass Angebote höher bewertet werden. Verwenden Sie die Lebenszykluskostenrechnung und nicht nur den Kaufpreis als Kostenkriterium. Sie beschreibt die echten Kosten für Sie als Käufer:in besser und favorisiert gleichzeitig oft nachhaltige Entscheidungen, z. B. verbrauchsarme (und damit emissionsarme) Fahrzeuge.
- Veröffentlichen Sie die Ausschreibung und wickeln Sie den Prozess ab, in dem Bieter ausgewählt und ausgeschlossen werden.
- Gewährleisten Sie Transparenz im Beschaffungsprozess, um die öffentliche und politische Unterstützung zu steigern.
- Vorkommerzielle Beschaffung – die die Industrie vor die Herausforderung stellt, neue, bislang noch nicht bestehende Lösungen für die Bedürfnisse des öffentlichen Sektors voranzubringen.
- Öffentliche Auftragsvergabe für innovative Lösungen – bei der die Stadt als Frühanwenderin von innovativen Lösungen auftritt, die noch nicht in großem Umfang zur Verfügung stehen, um ihre Verbreitung auf dem Massenmarkt zu unterstützen.

### Zeitplan und Koordination

- Die Beschaffung erfolgt üblicherweise in der Anfangsphase der Umsetzung von Arbeitsschritten, ist aber während der gesamten Umsetzungsphase je nach zeitlicher Abfolge der verschiedenen Arbeitsschritte relevant.

### Checkliste

- ✓ Beschaffungsbedarf der Stadt klar definiert und vereinbart.
- ✓ Liste der Mitarbeiter:innen mit ihren Fachkenntnissen aufgestellt, die sie zur Leitung des Beschaffungsprozesses qualifizieren.
- ✓ Ausschreibungsspezifikationen definiert.
- ✓ Ausschreibungen veröffentlicht, Einreichungen beurteilt und Bieter ausgewählt.

### Ergänzende Aufgaben

- Sie können innovative Beschaffungsmethoden für hoch innovative Produkte und Dienstleistungen einsetzen, die nicht ohne Weiteres auf dem Markt erhältlich sind. Geeignete Methoden:
  - Markterkundung – eine Methode, um Informationen zu möglichen Lösungen zusammenzutragen, bevor ein offizieller Beschaffungsprozess eingeleitet wird.



#### Kriterienvorlagen für umweltorientierte öffentliche Beschaffung

Die GPP-Kriterien der EU wurden entwickelt, um die Aufnahme grüner Anforderungen in öffentliche Ausschreibungsunterlagen zu unterstützen. Die verabschiedeten GPP-Kriterien der EU zielen zwar darauf ab, ein ausgewogenes Verhältnis von Umweltleistung, Kostenaspekten, Marktverfügbarkeit und leichter Bewertung zu erzielen, nichtsdestotrotz können sich die Beschaffungsbehörden abhängig von eigenen Bedürfnissen und eigenem Anspruchsniveau entscheiden, entweder alle oder nur bestimmte Anforderungen in ihre Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen.

Für die urbane Mobilität gibt es Kriterienvorlagen für folgende Bereiche. Jede von ihnen besteht aus mehreren Unterkategorien, z. B. Beschaffung von Bussen, Autos, anderen Fahrzeugen usw. im Dokument über Straßenverkehr. Sie sind in allen EU-Sprachen verfügbar.

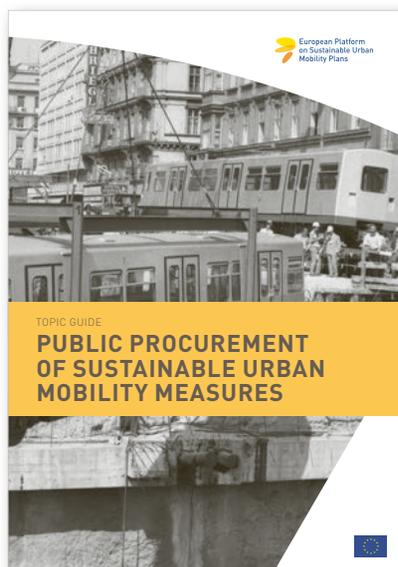
- Planung, Bau und Unterhaltung von Straßen
- Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen
- Straßenverkehr

Weitere Informationen: [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

### Ansätze einer nachhaltigen öffentlichen Beschaffung

**Abbildung 36:** Überblick über Ansätze zur nachhaltigen öffentlichen Beschaffung (Rudolph, F., Werland, S., 2019: Public procurement of sustainable urban mobility measures.)

| Ansatz   | Ziel  | Beispiele  | Kommentare   |
|--|---|--|--|
| <b>Investitionen auf nachhaltige Mobilitätsträger umleiten</b>   | Umstellung des Verkehrssystems auf nachhaltige Verkehrsträger             | Schwerpunkt der Investitionen auf öffentlichen Nahverkehr und aktive Verkehrsträger statt auf motorisierten Individualverkehr legen  | Dies könnte eine politische Entscheidung mit begrenztem oder keinem Einfluss der Beschaffungsbehörden sein                                       |
| <b>Dienstleistungen anstelle von Produkten beschaffen (ergebnisorientierte, funktionale Beschaffung)</b> | Direktkosten reduzieren, knappen städtischen Raum retten                  | Nutzung der Carsharing-Flotte anstelle eigener Autos für die öffentliche Verwaltung  | Verwenden Sie funktions- und leistungsbezogene Anforderungen, um Spezifikationen zu beschreiben  |
| <b>Nachhaltigere Produkte und Dienstleistungen beschaffen</b>  | Effizienz von Produkten erhöhen und umweltfreundliche Produkte bevorzugen | CO <sub>2</sub> -, Lärm-, PM- und NOx-Emissionen von Fahrzeugen als Vergabekriterien einsetzen<br><br>Bestehende Straßenbahnen oder Busse nachrüsten, um Energieeffizienz zu erhöhen<br><br>Recyclingmaterial für den Bau von Straßen und Radwegen verwenden | Die europäische Gesetzgebung gestattet die Anwendung zusätzlicher Vergabekriterien jenseits des niedrigsten Preises                              |
| <b>Qualität von Produkten und Dienstleistungen erhöhen</b>   | Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs erhöhen                        | Qualitätskriterien für den öffentlichen Nahverkehr (leise Fahrzeuge, Fahrgastinformation an Bord, WLAN usw.)   |  |
| <b>Innovative Produkte und Dienstleistungen beschaffen</b>   | Innovationen auf den Markt bringen  | Beschaffung von E-Bussen<br><br>Anbieter von Bike-Sharing als Teil des öffentlichen Nahverkehrssystems verpflichten  | Kommunen haben in vielen Bereichen Marktmacht, z. B. im öffentlichen Nahverkehr<br><br>Die Beschaffung erfordert möglicherweise Risikomanagement |



Weitere Hinweise und Schritt-für-Schritt-Ansätze für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung finden Sie im Themenhandbuch **Public procurement of sustainable urban mobility measures**.

## PRAXISBEISPIEL

## Region Piemont, Italien: Gemeinsame Beschaffung von 19 städtischen Elektrobussen

Die Region Piemont hat einen Ansatz für gemeinsame Beschaffung angewendet, um Elektrobusse in die Flotten der regionalen Verkehrsunternehmen einzuführen. Fünf Schritte wurden unternommen:

- Projektangebote von öffentlichen Nahverkehrsunternehmen angefordert
- Markterhebung, um Lieferanten zu ermitteln
- Vorqualifizierungsphase mit einer Aufforderung zur Angebotsabgabe an Lieferanten
- Lieferanten ausgewählt
- Angebote von ausgewählten Lieferanten angefordert

Der Auftrag wurde an das Unternehmen BYD EUROPE B.V. vergeben, das unabhängige Verträge mit jedem der beteiligten öffentlichen Nahverkehrsunternehmen unterzeichnet hat. Die Region finanzierte 90 % der Busbeschaffungskosten und die Verkehrsunternehmen 10 %. Die erwarteten Einsparungen der Region belaufen sich auf ca. 50.000 € über einen Zeitraum von 10 Jahren und 769 Tonnen CO<sub>2</sub>/Jahr.

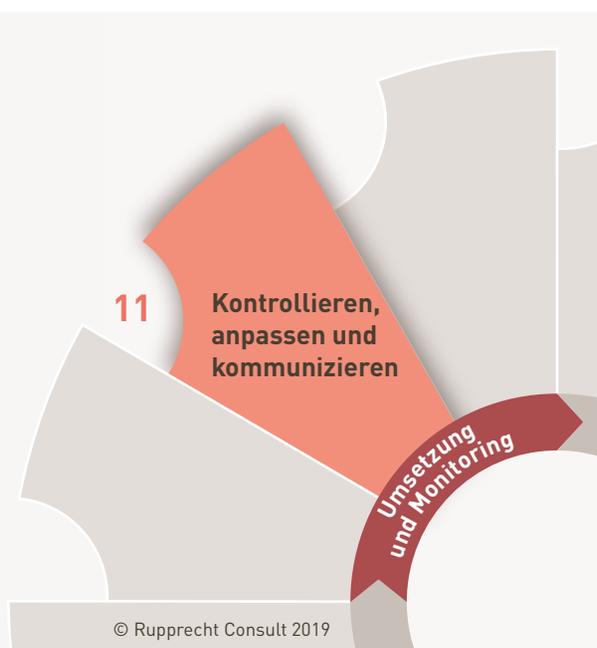
**Autor:** Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, Zusammenstellung durch ICLEI

**Bild:** Die Region Piemont



## SCHRITT 11: Kontrollieren, anpassen und kommunizieren

- 11.1 Fortschritt kontrollieren und Plan anpassen
- 11.2 Bürger:innen sowie Interessenträger:innen informieren und einbinden



Das kontinuierliche Monitoring stellt ein Hauptmerkmal der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung dar, die die Effizienz des Prozesses erhöht und zu einer höheren Qualität der Umsetzung beiträgt. Um eine erfolgreiche Umsetzungsphase zu gewährleisten, müssen Sie vorab einen Ausgangswert festlegen und das Monitoring frühzeitig einleiten, um auf Korrekturen richtig reagieren zu können. Die Monitoringergebnisse müssen in den Prozess zurückgeleitet werden, um die weitere Umsetzung zu optimieren und sollten Bürger:innen sowie Interessenträger:innen mitgeteilt werden. Bei diesem Schritt sind die Bürger:innen in der Regel zum ersten Mal direkt von der Maßnahmenumsetzung betroffen und zeigen aus diesem Grund großes Interesse daran. Dementsprechend benötigt die örtliche Kommune regelmäßige Beteiligung und Informationen.

### AKTIVITÄT 11.1: Fortschritt kontrollieren und Plan anpassen

#### Hintergrund

Die übergreifenden Monitoring- und Evaluationsmodalitäten sind festgelegt und die Daten erfasst worden, bevor der nachhaltige urbane Mobilitätsplan verabschiedet wurde (siehe Aktivitäten 3.1, S. 68; 6.1, S. 96 und 7.3, S. 122). Wenn die Maßnahmen umgesetzt werden, ist es an der Zeit, die ausgewählten Monitoringinstrumente regelmäßig anzuwenden und zu kontrollieren, welcher Fortschritt bei der Realisierung der Ziele erzielt wurde. Durch regelmäßiges Monitoring und Reflexion lassen sich Probleme frühzeitig erkennen und Anpassungen vornehmen. Welche Art von Anpassung angewendet werden muss, hängt von der spezifischen Situation und dem kommunalen Kontext jeder Stadt und ihrem SUMP ab. Während des SUMP-Prozesses ist Flexibilität erforderlich, um zu gewährleisten, dass neue Entwicklungen und Erkenntnisse berücksichtigt werden. Neue und bessere Maßnahmen oder Maßnahmen könnten verfügbar sein, um eine spezifische Herausforderung der Stadt zu bewältigen oder neues Wissen könnte eine Maßnahme überflüssig machen. Gründe, durch welche die Maßnahmenumsetzung angepasst werden muss, können interne Faktoren in Zusammenhang mit der

Planung (z. B. Zeit oder Budget) oder verschiedene Arten externer Faktoren sein (z. B. öffentliche Ablehnung einer Maßnahme, politische Gesetzgebung, Regulierungsprozesse oder Planungsprozesse, die den Prozess beeinflussen können, neue Technologien usw.).

#### Ziele

- Ermitteln Sie Probleme, Engpässe und andere Herausforderungen, damit die Umsetzung termingerecht durchgeführt werden kann.
- Kontrollieren Sie den Fortschritt, der bei der Realisierung von Zielen erreicht wird.
- Nehmen Sie Anpassungen an neue technologische, rechtliche, finanzielle oder politische Entwicklungen vor.
- Passen Sie den Umsetzungsprozess an und optimieren Sie ihn.

## Aufgaben

- Kontrollieren Sie die Umsetzungsprozesse durch regelmäßigen persönlichen Kontakt mit den Maßnahmenmanager:innen (siehe Aktivität 12.1, S. 160).
- Messen Sie Ihre Indikatoren regelmäßig mit den Datenerfassungsmethoden und in der Häufigkeit, die in Aktivität 7.3 (S. 122) definiert wurden. Verwenden Sie die Indikatoren auf Maßnahmenebene, um den Fortschritt einzelner Maßnahmen oder Maßnahmenpakete zu überprüfen, was die Realisierung Ihrer Ziele anbelangt (alle 1–5 Jahre je nach Art der Maßnahmen). Verwenden Sie die strategischen Indikatoren, um den Fortschritt bei der Realisierung Ihrer allgemeinen SUMP-Vorgaben zu kontrollieren (üblicherweise alle 1–2 Jahre). Vergleichen Sie in beiden Fällen die Messungen mit den Ausgangswerten vor Beginn der Umsetzung – unter Berücksichtigung anderer beitragender Faktoren –, um die Auswirkungen Ihrer Maßnahmen abzuschätzen.
- Bleiben Sie auf dem Laufenden über neue Entwicklungen, z. B. Revisionen der nationalen Vorschriften, Technologien, Förderung oder kommunale Politik. Denken Sie regelmäßig darüber nach, was aktuelle Trends für Ihre Prozesse bedeuten.
- Seien Sie flexibel, wenn es darum geht, Ihre Maßnahmen zu aktualisieren und Korrekturen an Umsetzungsprozessen vorzunehmen. Möglicherweise müssen Sie sie aus folgenden Gründen anpassen:
  - Schwierigkeiten bei Umsetzungsprozessen. Wenn bspw. eine Maßnahme auf starken Widerstand stößt, können Sie sie in ein zeitlich befristetes Experiment umwandeln, das nach einem gewissen Zeitraum (z. B. nach einem Jahr) sachgemäß beurteilt wird und sie dann abhängig von den Ergebnissen beibehalten oder einstellen. Häufig nimmt der Widerstand ab, sobald sich die Menschen an den Wandel gewöhnt haben und die Vorteile erkennen (wie im Fall der City-Maut in Stockholm).
  - Maßnahmen oder der gesamte SUMP bleiben hinter wichtigen Zielen zurück. Wenn sich einzelne Maßnahmen des gesamten SUMP-Maßnahmensatzes als nicht so wirksam wie angenommen erweisen, untersuchen Sie die Gründe und passen Sie diese rechtzeitig an. Wenn bspw. neue, geschützte Fahrradwege nicht im angestrebten Umfang genutzt werden, sollten Sie herausfinden, ob sie fehlerhaft sind oder ob wichtige Anbindungen fehlen, über die sie erreicht werden können und entsprechend reagieren. Wenn die Luftverschmutzung in Ihrer Stadt trotz Ihrer Bemühungen stagniert, z. B. weil das Wirtschaftswachstum es immer mehr Menschen ermöglicht, ein Auto zu besitzen, können Sie Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität verstärken oder hinzufügen, bspw. durch höhere Parkgebühren

oder eine City-Maut und gleichzeitig moderne Elektrobusse zur Verfügung stellen.

- Technologische, rechtliche oder politische Entwicklungen, durch die Ihre Maßnahmen nicht mehr aktuell sind oder andere, effektivere Maßnahmen ermöglicht werden. Neue Arten von Elektrofahrzeugen könnten zum Beispiel eine Neugestaltung der geplanten Infrastruktur erfordern oder Kommunalwahlen könnten Maßnahmen zum Umverteilen des Straßenraums ermöglichen, die zuvor keine Mehrheit gefunden hätten.
- Nehmen Sie in Zusammenarbeit mit den Maßnahmenmanager:innen dort Anpassungen vor, wo es erforderlich ist. Seien Sie mutig und stoppen Sie eine Maßnahme, wenn sie nicht funktioniert! Das Umsetzungsprogramm sollte während der gesamten Umsetzungsphase abhängig von den Ergebnissen des Monitorings geändert werden.
- Weisen Sie klar und deutlich auf die Überarbeitung der SUMP-Maßnahmen hin, die auf den Monitoringprozess zurückgehen und holen Sie für die wichtigsten Veränderungen eine offizielle Genehmigung auf politischer Ebene ein.

## Ergänzende Aufgaben

- Beziehen Sie eine „Gesundheitsprüfung“ in das Monitoring ein. Dies bedeutet, dass Interessenträger:innen, Bürger:innen und mögliche Peers aus anderen Städten Rückmeldung dazu geben, wie die Umsetzung im Vergleich zu den Zielen und Strategien des SUMP abschneidet.
- Lassen Sie das Monitoring und die Evaluation transparent durchführen, vorzugsweise durch eine unabhängige Agentur, um Neutralität zu gewährleisten und greifen Sie auf denselben Indikatorensatz zurück, der in den vorausgegangenen Schritten verwendet wurde. Wenn dies unrealistisch erscheint (bspw. aufgrund von Budgetbeschränkungen), stellen Eigenkontrolle und Evaluation durch die Behörden eine gute Alternative dar.
- Veröffentlichen Sie Ihre Evaluationsergebnisse, insbesondere die Ergebnisse von innovativen Maßnahmen, damit andere aus Ihren Praxiserfahrungen lernen können (siehe Aktivität 12.2, S. 162).

## Zeitplan und Koordination

- Paralleler Prozess während der Umsetzungsphase.

### Checkliste

- ✓ Status der Umsetzungsprozesse ständig kontrolliert.
- ✓ Fortschritt bei der Realisierung von Maßnahmenvorgaben und strategischen SUMP-Zielen in regelmäßigen Abständen bewertet.
- ✓ Erforderliche Anpassungen bei der Maßnahmenumsetzung bestimmt.
- ✓ Anpassungen mit den relevanten Handlungsträger:innen diskutiert und vereinbart.

### PRAXISBEISPIEL

## Lund, Schweden: Jährliche evaluationsberichte mit Status der Zielerreichung

Die Stadt Lund beobachtet die Maßnahmen ihres SUMP genau und evaluiert sie anhand der Ziele, die von den Politiker:innen im Planungsprozess festgelegt wurden. Die Zahl der Fußgänger:innen und die Nutzung von Fahrrädern, von Kraftfahrzeugen sowie des öffentlichen Nahverkehrs werden daher jährlich gemessen. Mit einer Erhebung unter Bürger:innen werden alle vier Jahre Informationen zu Standpunkten und Mobilitätsverhalten erfasst. Werden die Ziele nicht erreicht, werden die Maßnahmen intensiviert oder Maßnahmen für das folgende Jahr vorgeschlagen.

Um die Ergebnisse des Monitoringprozesses zu visualisieren und zu vermitteln, nutzt Lund ein „Ampelsystem“: Grün: Die Maßnahmen werden gut umgesetzt und die Ziele erreicht. Gelb: Die Maßnahmen müssen angepasst werden. Rot: Die Maßnahmen müssen umgeplant/geändert/ersetzt werden.

Autor: Anders Söderberg, Stadt Lund, Zusammenstellung durch UBC  
Bild: Stadt Lund



### PRAXISBEISPIEL

## San Sebastian, Spanien: Interaktive SUMP-Monitoringplattform

San Sebastian verwendet eine Plattform zur Mobilitätsmonitoring, um den Fortschritt der SUMP-Maßnahmen im Auge zu behalten. Das digitale Instrument basiert auf Daten, die von bestehenden Systemen zur Datenerfassung geliefert werden. Hierdurch werden sehr genaue und zuverlässige Schätzungen erzielt. Manager:innen und Entscheidungsträger:innen können sich einen einfachen Überblick über den allgemeinen Status verschaffen und gleichzeitig gestattet es ihnen die Anwendung, bei Interesse auch ins Detail zu gehen. Fortschritt wird in einfacher Form mit Ampelfarben visualisiert, um anzuzeigen, ob die Stadt auf dem richtigen Weg ist oder nicht, die Leitziele des SUMP oder sogar andere kommunale Strategien in dem jeweiligen Gebiet zu erreichen.

Autor: Stadtverwaltung von Donostia/San Sebastian, Zusammenstellung durch UBC  
Bild: Stadtverwaltung von Donostia/San Sebastian



## PRAXISBEISPIEL

## Funchal, Portugal: Systematisches Maßnahmenmonitoring zur Akzeptanzerhöhung

Der Monitoringprozess für Maßnahmen in Zusammenhang mit der Umgestaltung zur Fußgängerzone umfasste eine territoriale Analyse, deren Schwerpunkt auf der Erreichbarkeit lag, um solche Gebiete zu identifizieren, die von einer Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr profitieren könnten. Darüber hinaus wurden Verkehrszählungen analysiert, um die Verkehrsströme zu ermitteln und die Luftschadstoffemissionen abzuschätzen. Außerdem wurde ein Fragebogen in Umlauf gebracht, um die Akzeptanz der Maßnahmen sowie ihre potenziellen Auswirkungen weiter auszuwerten. Die Analyse und Messung der umgesetzten Maßnahmen waren erforderlich, um Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Die Strategie erwies sich insofern als erfolgreich, als der Nutzen der Maßnahmen aufgezeigt und die Akzeptanz erhöht werden konnte. Es wird daher empfohlen, die Strategie auch an anderen Orten einzusetzen, die von Maßnahmen zur Umgestaltung zur Fußgängerzone profitieren könnten.

Autor: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, Zusammenstellung durch Polis

Bild: Stadtverwaltung Funchal, Abteilung für Mobilität und Verkehr



## AKTIVITÄT 11.2: Bürger:innen sowie Interessenträger:innen informieren und einbinden

### Hintergrund

Die Kommunikation mit der kommunalen Bevölkerung und deren Beteiligung sollten nicht mit der Planungsphase enden. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil in allen Phasen des SUMP-Prozesses. Im Zuge der Umsetzung ist es notwendig, den Fortschritt der umgesetzten Maßnahmen öffentlich zu kommunizieren und ihren Beitrag zum vereinbarten Leitbild und zu den Leitzielen darzulegen. Bürger:innen und Interessenträger:innen, die von bestimmten Maßnahmen direkt betroffen sind, sollten in diesem Prozess besonders angesprochen werden. Auf diese Weise können die Bürger:innen den Zusammenhang zwischen ihren früheren Beiträgen auf strategischer und detaillierter Ebene und den realen Veränderungen in ihrer Stadt oder ihrem Viertel nachvollziehen. Dies erfordert eine aufrichtige, durchgängige und respektvolle Öffentlichkeitsarbeit der Stadtverwaltung – aber auch umgekehrt: Die Bürger:innen, die ultimativen Expert:innen für die tatsächliche Leistung von Maßnahmen in der Praxis, sollten ermutigt werden und bequeme Möglichkeiten haben, konstruktive Ansichten über Wege zur Verbesserung und Feinabstimmung von Maßnahmen auszutauschen. Wenn man solche Ansichten aufrichtig zur Kenntnis nimmt und auf sie eingeht, bildet dieses Verhalten Vertrauen und bietet Chancen, den Umsetzungsprozess und die Endergebnisse der Maßnahmenumsetzung zu verbessern.

### Ziele

- Nutzen Sie Ressourcen effektiv, indem Sie sich das Fachwissen von Expert:innen und die Kenntnisse der Bürger:innen vor Ort zunutze machen, um die bestmöglichen Ergebnisse zu erzielen.
- Erhöhen Sie die Eigenverantwortung für Maßnahmen, indem Sie Bürger:innen so weit wie möglich in den Monitoring- und Umsetzungsprozess einbeziehen.
- Sorgen Sie dafür, dass den Einwohner:innen die Auswirkungen der Veränderungen bewusst sind, die auf ihre Stadt zukommen, indem Sie die Vorteile beschreiben und Optionen anbieten, bei denen Veränderungen der täglichen Mobilitätsgewohnheiten möglich oder erforderlich sind.

### Aufgaben

- Sprechen Sie mit Bürger:innen sowie Interessenträger:innen, die von einer geplanten Maßnahme direkt (positiv oder negativ) betroffen sind, bevor Sie mit der Umsetzung beginnen und gehen Sie auf ihre Bedenken ein. Denken Sie daran, dass die Personen, die befürchten, negativ beeinflusst zu werden, natürlich mehr „Lärm“ als die Personen veranstalten, die von einer Maßnahme profitieren – auch wenn sie in der Minderheit sind.

- Mildern Sie die negativen Auswirkungen ab, die mit der Umsetzung einhergehen (bieten Sie bspw. Unterstützung für Unternehmen an, die vom langfristigen Bau einer neuen Straßenbahnlinie betroffen sind).
- Suchen Sie nach kreativen Wegen, um Interessenträger:innen wo immer möglich einzubinden (lassen Sie bspw. Fußabdrücke von Kindern auf den Boden malen, die sichere Wege zur Schule kennzeichnen).
- Informieren Sie die allgemeine Öffentlichkeit kontinuierlich über den Fortschritt, der beim Umsetzen der Maßnahmen erzielt wird. Veröffentlichen Sie Evaluationsergebnisse, die sich an Bürger:innen und Politiker:innen richten. Stellen Sie einen ausgewählten Satz von Indikatoren (emotionsbezogene Kernindikatoren – siehe Aktivität 6.1, S. 96) in Form von belastbaren, auch für Laien leicht verständlichen Zahlen vor. Legen Sie den politischen Gremien alle ein oder zwei Jahre einen allgemeinen Bericht über den Stand der Umsetzung vor, damit der SUMP weiterhin ganz oben auf der Tagesordnung steht (z. B. in Form eines Statusberichts oder einer Präsentation auf einer Ratssitzung).
- Stellen Sie Meilensteine der Maßnahmenumsetzung heraus und feiern Sie Errungenschaften mit der Kommune (z. B. ein Straßenfest nach der Umgestaltung zur Fußgängerzone).

### Ergänzende Aufgaben

- Berücksichtigen Sie Möglichkeiten, Maßnahmen mit bürgerlichen Handlungsträger:innen (z. B. Einwohner:innen, Unternehmen, Künstler:innen, Sportvereinen, Schulen, Senior:innen, Berufsschulen, religiösen Gruppen, Museen usw.) „gemeinschaftlich zu realisieren“. Abhängig vom Kontext könnten sie Instandhaltungsaufgaben übernehmen, das Erledigen von Gelegenheitsarbeiten anbieten,

Zugang zu eigenen Kommunikationskanälen gewähren, sich an Schulungs- und Betreuungsprozess beteiligen, Probleme melden, Veranstaltungen ausrichten, Daten, Know-how und Ideen zur Verfügung stellen oder sogar finanzielle Beiträge leisten (Crowdfunding/Crowdinvestment). Weitere Inspirationen und viele konkrete Beispiele (z. B. von Bürger:innen gebaute Fahrradwege, Initiativen zum Placemaking mit Anwohner:innen, Bürgerbusse, kollektive Reinigungstage und mehr) finden Sie im Dokument „SUNRISE – Co-Implementation Guidelines“.

### Zeitplan und Koordination

- Während des gesamten SUMP-Prozesses sowie der Umsetzungs- und Monitoringphase sind verschiedene Formen der Beteiligung von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen erforderlich.

### Checkliste

- ✓ Bürger:innen und Interessenträger:innen, die direkt von der Maßnahmenumsetzung betroffen sind, in den Umsetzungsprozess einbezogen.
- ✓ Lösungen zur Abmilderung negativer Auswirkungen während der Umsetzung ermittelt und verfolgt.
- ✓ Allgemeine Öffentlichkeit über Fortschritt der Maßnahmenumsetzung informiert.

Der Erfolg der Maßnahmenumsetzung hängt stark von einer guten Kommunikation mit den betroffenen Interessenträger:innen sowie Bürger:innen ab. Wenn es um Elektrifizierungsmaßnahmen geht, z. B. Ladeinfrastrukturen oder emissionsfreie Zonen, müssen die Bewohner:innen einbezogen und bestärkt werden, sich an den Veränderungen zu beteiligen. Es ist nicht einfach, Menschen davon zu überzeugen, ihren Privatwagen gegen andere Optionen einzutauschen, da dies nicht direkt von der Mobilitätsplanungsbehörde gesteuert werden kann, sondern mit einer Reihe von Kommunikationsmaßnahmen und Anreizen erreicht werden muss. Es wird empfohlen, in Ihrer Kommunikationskampagne eine wiedererkennbare Marke und verschiedene Kanäle zu verwenden, um sich an unterschiedliche Gruppen zu richten. Die Mitteilungen sollten sich auf die direkten Vorteile für die Nutzer:innen (z. B. Lebenszykluskosten, Zugang zur Ladeinfrastruktur usw.) statt auf die Vorteile für die Gesellschaft konzentrieren. Sie sollten alle bestehenden Vorteile und Anreize weithin bekannt machen, z. B. finanzielle Subventionen und praktische Vorteile für Fahrer von Elektrofahrzeugen (z. B. Zugang zu emissionsfreien Zonen, kostenloses Parken, kostenloses Aufladen usw.).

Weitere Hinweise, wie der Verkehr im Rahmen eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans erfolgreich elektrifiziert wird, finden Sie im Themenhandbuch **Electrification in Sustainable Urban Mobility Planning**.





### Weitere Informationen

**Das Projekt SUNRISE, 2019.** Co-Implementation Guidelines, [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/SUN\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf)

**Das Projekt CHALLENGE, 2016.** Handbuch „Participation – Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans“: [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)

**CIVITAS DYN@MO, 2016.** Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process – Experiences from the CIVITAS DYN@MO Project: [https://civitas.eu/sites/default/files/participation\\_2.0\\_in\\_the\\_sump\\_process\\_dynamo\\_web.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf)

### PRAXISBEISPIEL

## Ljubljana, Slowenien: Vorübergehende Straßenschließung führt zu permanenter Neugestaltung des städtischen Raums

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2013 sperrte die Stadt Ljubljana die Hauptstraße Slovenska für den MIV temporär für vier Monate. Dies war ein Schritt in Richtung Umgestaltung des städtischen Raums in eine neue öffentliche Fußgängerstraße, die nur mit öffentlichem Nahverkehr, mit dem Fahrrad und zu Fuß erreichbar ist. Hierzu gehörten die Neugestaltung des Straßenraums und Grünflächen. Vier Monate später, Ende Januar 2014, war der CO<sub>2</sub>-Gehalt um 70 % gesunken: Lebensqualität, Luftqualität und Lärmbelastung haben sich dadurch verbessert. Angesichts der positiven Ergebnisse und der Rückmeldung aus der allgemeinen Öffentlichkeit wandelte Ljubljana im September 2015 die temporäre Schließung in eine permanente um.

Autor: Matic Sopotnik, Stadt Ljubljana, Zusammenstellung durch EUROCITIES  
Bild: Stadt Ljubljana



### PRAXISBEISPIEL

## Bologna, Italien: Neue und interaktive Beteiligungsformate für Bürger:innen

Im Rahmen der SUMP-Aufstellung in Bologna spielte die Bürger:innenbeteiligung auf verschiedenen Ebenen eine Schlüsselrolle. Im Rahmen eines „Forums für nachhaltige Mobilität“ wurden verschiedene Interessenträger:innen eingeladen, an Leitzielen, Strategien, Richtlinien und Maßnahmen mitzuarbeiten. Insgesamt nahmen 55 verschiedene Gemeinden und ihre Bürger:innen an öffentlichen SUMP-Präsentationsveranstaltungen teil. Die sechs Stadtteile von Bologna engagierten sich in Workshops und an speziellen Infopunkten. Zusammen mit der Aufstellung des SUMP zielte das Projekt „PUMS Bologna Metropolitana“ darauf ab, alle Handlungsträger:innen und Bürger:innen durch partizipative, informative und kommunikative Aktivitäten einzubeziehen (gemeinsame Umsetzung).

Autor: Catia Chiusaroli, Metropolitanstadt Bologna, Zusammenstellung durch Polis  
Bild: Metropolregion Bologna





Der SUMP-Prozess ist ein Kreislauf, denn er stellt eine kontinuierliche Entwicklung dar. Das Ende des Prozesses ist gleichzeitig auch sein Anfang. Die Welt – und Ihre Stadt – ändern sich und entwickeln sich weiter. Selbst wenn Sie den Prozess abschließen, müssen Sie untersuchen, was gut gelaufen ist und was nicht, Praxiserfahrungen mit den Bürger:innen teilen und austauschen und neue Probleme und Herausforderungen, die sich stellen, sowie mögliche neue Lösungen für sie berücksichtigen. In diesem Schritt können Sie aus dem lernen, was gut und was schlecht gelaufen ist und die gewonnenen Erkenntnisse in die weitere nachhaltige urbane Mobilitätsplanung einfließen lassen.

## AKTIVITÄT 12.1: Erfolge und Misserfolge analysieren

### Hintergrund

Nicht alles läuft genau nach Plan – manchmal läuft es schlechter, manchmal besser als geplant. Es muss sorgfältig geprüft werden, was gut und was nicht gut gelaufen ist, denn aus allen Praxiserfahrungen lassen sich Erkenntnisse gewinnen. Diese Evaluation erstreckt sich sowohl auf die Auswirkungen Ihrer Anstrengungen auf die urbane Mobilität und darüber hinaus (Grad der Realisierung von Leitbild, Ziele und Strategien) als auch auf die Wirksamkeit des Planungsprozesses selbst. Es ist möglich, dass das eine gut und das andere schlecht gelaufen ist.

Um solche Erfolge und Misserfolge zu erkennen und nachzuvollziehen, müssen Sie eingebundene und betroffene Bürger:innen beteiligen und aktiv zuhören, was sie zum Prozess und seinen Ergebnissen sagen. Diese Aspekte sind wichtig, um zu lernen und Ihre Kompetenzen und Kenntnisse zu verbessern, was Sie wiederum dabei unterstützt, eine solide Grundlage für den nächsten Planungszyklus zu schaffen.

### Ziele

- Evaluieren Sie den Planungsprozess, den SUMP und seine Umsetzung und versuchen Sie, dabei nachzuvollziehen, was zu Erfolgen und Misserfolgen geführt hat.
- Verbessern Sie Ihr Verständnis des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanungsprozesses und der Gesamtwirkung von Maßnahmen mithilfe von Bürger:innen sowie Interessenträger:innen.
- Stellen Sie die gewonnenen Erkenntnisse zusammen, um die nächste SUMP-Generation vorzubereiten.

### Aufgaben

- Evaluieren Sie die Erfolge und Misserfolge des SUMP, indem Sie die Stärken und Schwächen aller Phasen und Schritte sowie ihrer Endergebnisse analysieren.

- Untersuchen Sie den Prozess, indem Sie auf den gesamten Zyklus zurückblicken. Diese Analyse kann bspw. auf partizipative Beobachtung, Fokusgruppen oder Interviews umfassen. Nutzen Sie sie, um die Wirksamkeit der Beteiligung von Interessenträger:innen sowie Bürger:innen kritisch zu bewerten, so dass die Beteiligungsprozesse in späteren Phasen und bei zukünftigen Plänen verbessert werden können.
- Beteiligen Sie aktiv wichtige Interessenträger:innen und Bürger:innen, um die Leistungen und verbesserungsfähigen Schritte des Prozesses aus ihrer Sicht zu identifizieren. Nach Jahren nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung können Menschen, die außerhalb des Prozesses stehen, eine ganz andere Sichtweise vertreten und möglicherweise wichtige Aspekte beobachtet haben, die Sie nicht sehen.
- Um Auswirkungen zu evaluieren, können Sie damit beginnen, die übergreifenden Folgen der umgesetzten Maßnahmen auszuwerten, sobald eine ausreichende Anzahl von Ergebnissen vorliegt. Analysieren Sie, was gut und was schlecht gelaufen ist. Listen Sie Ziele und strategische Zielsetzungen auf, die nicht realisiert werden konnten, aber immer noch auf der Tagesordnung stehen.
- Teilen Sie dem SUMP-Kernteam und wichtigen Interessenträger:innen (z. B. des „Lenkungskreises“) die „gewonnenen Erkenntnisse“ mit.
- Verstärken Sie Erfolgsgeschichten und sorgen Sie unbedingt dafür, dass Sie in der nächsten Planungsrunde aus Fehlern lernen.

### Zeitplan und Koordination

- Bewerten Sie die Wirksamkeit des Planungs- und Bürger:innenbeteiligungsprozesses während der Umsetzungsphase.
- Bewerten Sie die Gesamtwirkung (Sind Sie dem Leitbild nähergekommen?), nachdem eine ausreichende Anzahl von Maßnahmen umgesetzt worden ist.

### Checkliste

- ✓ Erfolge und Misserfolge des nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanungsprozesses evaluiert.
- ✓ Evaluierung der Maßnahmenumsetzung abgeschlossen.
- ✓ Wichtige Interessenträger:innen und Bürger:innen einbezogen und unterschiedliche Sichtweisen kennengelernt.
- ✓ Gewonnene Erkenntnisse geteilt und veröffentlicht.

## PRAXISBEISPIEL

### Nantes Métropole, Frankreich: Umfassende Evaluierung des vorausgegangenen SUMP vor Fortschreibung

Die Métropole de Nantes hat die hauptsächlichen Erfolge und Misserfolge des Vorgängerplans (2010–2015) evaluiert, um den neuen SUMP zu optimieren. In Zusammenhang mit dieser Evaluation hat die Metropolitanregion qualitative und quantitative Umfragen (bei 20.000 bzw. 1.000 Personen) durchgeführt, um nachvollziehen zu können, wie sich das Mobilitätsverhalten geändert hat und wie die Bevölkerung die verschiedenen Maßnahmen, die seit 2010 durchgeführt wurden, erlebt und beobachtet hat. Zusätzlich hat eine Gruppe von Expert:innen eine qualitative Analyse durchgeführt, Schlussfolgerungen gezogen und Planungsempfehlungen für die Aufstellung des nächsten SUMP gegeben. In diesem Prozess waren die Beratung mit der Bevölkerung und die Beteiligung von Expert:innen und Interessenträger:innen für die gute Vorbereitung des neuen SUMP ausschlaggebend.

Autor: Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes, Zusammenstellung durch Polis  
Bild: Christine Blanchard



## AKTIVITÄT 12.2: Ergebnisse und gewonnene Erkenntnisse austauschen

### Hintergrund

Alle Städte haben Stärken und Schwächen und können von anderen lernen und andere in verschiedenen Bereichen und Aspekten des SUMP-Prozesses anleiten. Der Austausch von Wissen und Praxiserfahrungen hilft zum einem vor allem den Städten in ganz Europa, gemeinsam voranzukommen und sich zu verbessern. Zum anderen erhalten Sie dadurch die Gelegenheit, über Ihre Praxiserfahrungen nachzudenken und von anderen zu lernen. Wichtig ist außerdem, was Sie teilen möchten. Die Menschen sind im Allgemeinen gern bereit, ihre Erfolge zu teilen, aber die meisten ziehen es vor, nicht öffentlich über ihre Misserfolge zu sprechen. Diese Haltung ist zwar verständlich, aber einige der besten Lehren lassen sich aus dem ziehen, was nicht wie geplant gelaufen ist (entweder auf positive oder negative Weise).

### Ziele

- Finden Sie Möglichkeiten, Ihre Praxiserfahrungen mit anderen Städten in Ihrem Land, Ihrer Region oder Ihrem Sprachgebiet (und darüber hinaus, wenn möglich) zu teilen.
- Finden Sie Möglichkeiten, aus den Praxiserfahrungen anderer in Ihrem Land, Ihrer Region oder Ihrem Sprachgebiet (und darüber hinaus, wenn möglich) zu lernen. Dies kann sich auf den Inhalt, den Prozess oder die Maßnahmen des SUMP beziehen.
- Zeigen Sie Bereitschaft, weniger positive Praxiserfahrungen und – ganz wichtig – daraus gewonnene Erkenntnisse und Angaben, inwiefern Sie die Dinge beim nächsten Mal anders machen würden, offen zu teilen.

### Aufgaben

- Denken Sie über „gewonnene Erkenntnisse“ nach und dokumentieren Sie diese.
- Teilen Sie die Ergebnisse Ihrer Analyse von Erfolgen und Misserfolgen, so dass andere Städte aus Ihren Praxiserfahrungen lernen können.
- Nehmen Sie Kontakt zu anderen Städten in Ihrem Land oder Ihrer Region auf, mit denen Sie bereits in Verbindung stehen und laden Sie sie ein, um Informationen zu teilen und auszutauschen. Als Form könnte ein einfacher halbtägiger Workshop mit Handlungsträger:innen aus einer oder zwei anderen Städten dienen, die eingeladen werden, um Informationen zu teilen und auszutauschen sowie gemeinsam Überlegungen anzustellen.

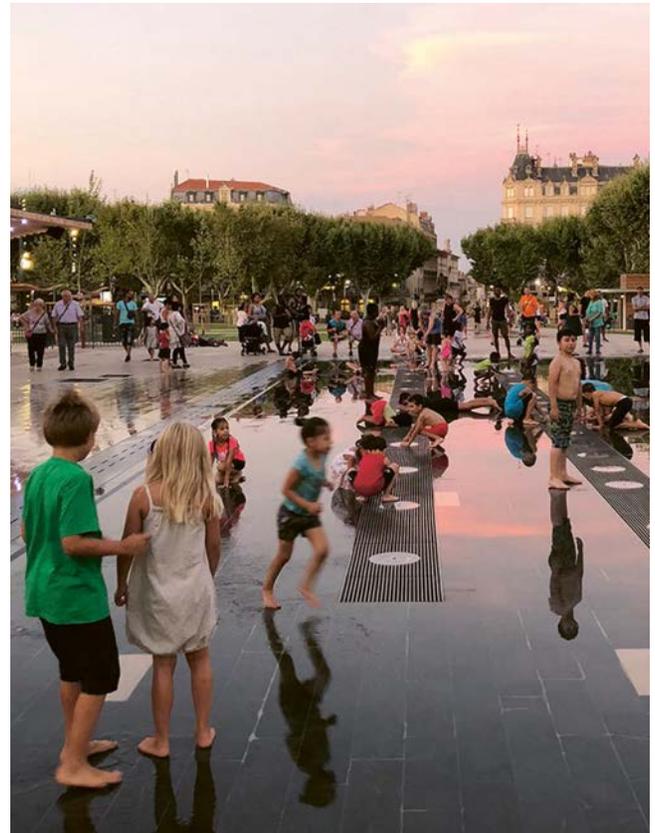


Bild © Gehl

### Ergänzende Aufgaben

- Verfassen Sie eine Fallstudie für Eltis, die sich mit einem Aspekt der SUMP-Praxiserfahrungen Ihrer Stadt auseinandersetzt: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Registrieren Sie sich auf dem CiViTAS-Portal, um mit anderen, die sich ebenfalls mit nachhaltiger Mobilität beschäftigen, Informationen zu teilen und auszutauschen: <https://civitas.eu>

### Zeitplan und Koordination

- Teilen Sie Ihre „gewonnenen Erkenntnisse“, nachdem Sie Zeit hatten, über Ihre Erfolge und Misserfolge nachzudenken – und sie zu verstehen.

### Checkliste

- ✓ Gewonnene Erkenntnisse dokumentiert und anderen zur Verfügung gestellt.

## PRAXISBEISPIEL

## Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Wissensaustausch in einem europäischen Lernprogramm für Städte

Im Rahmen des Lernprogramms 3 von CIVITAS SUMP-UP konnten kleine und mittlere Städte Wissen und Praxiserfahrungen durch verschiedene Prozesse teilen. Bei diesem Austausch lernte Rivas-Vaciamadrid die erforderlichen Schritte kennen, um Maßnahmen auszuwählen, zu priorisieren und zu beschreiben und führte diese aus, um den eigenen öffentlichen Nahverkehr neu zu organisieren. Die SUMP-Arbeitsgruppe von Kilkis legte Erkenntnisse zugrunde, die sich auf die Einbeziehung von Interessenträger:innen sowie die Auswahl, das Monitoring und die Evaluation von Maßnahmen beziehen, um eine effektive Umsetzungsmethodik zu entwickeln. Ginosa plant, eine SUMP-Arbeitsgruppe zu bilden, welche die Lern- und Praxiserfahrungen aus dem Programm in die langfristigen Strategien der Stadt einfließen lässt und so zur Förderung eines nachhaltigeren Ginosa beiträgt.

Autor: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Stadtverwaltung Ginosa, Eleftheria Spanou, Stadtverwaltung Kilkis, Zusammenstellung durch ICLEI

Bild: Ana Dragutescu



## AKTIVITÄT 12.3: Neue Herausforderungen und Lösungen in Betrachten

### Hintergrund

Bevor Sie mit der Arbeit an der nächsten Generation Ihres nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans beginnen, sollten Sie neue Herausforderungen und Lösungen für eine urbane Mobilitäts- und Verkehrsplanung in Ihrer Stadt berücksichtigen. Sie haben den Prozess bereits während der Umsetzung angepasst und bewertet. Sie haben jetzt die Gelegenheit, einen Schritt zurückzutreten und strategisch zu analysieren, wie sich die Bedingungen und Erwartungen verändert haben, um den Planungsprozess und die Maßnahmenauswahl für die Zukunft zu optimieren.

Nachdem Sie Ihren Standpunkt bestimmt haben (siehe Aktivität 12.1, S. 160), müssen Sie nun entscheiden, welche Ausrichtung Sie einschlagen möchten und welche gewonnenen Erkenntnisse, welche Lösungen und welches Wissen Sie in den nächsten Zyklus übernehmen wollen. Die Praxiserfahrungen zeigen, dass jeder Planungszyklus dazu beiträgt, das Fachwissen zu verbessern und die Wirksamkeit der nächsten Planungsrunde zu erhöhen. Mit einer ersten Analyse der Herausforderungen kann die Gestaltung des neuen Planungsprozesses beeinflusst und der Kreis zwischen dem aktuellen und dem neuen SUMP geschlossen werden.

### Ziele

- Bereiten Sie sich auf die nächste Planungsrunde vor.
- Denken Sie über die im aktuellen Planungszyklus gewonnenen Praxiserfahrungen mit Blick auf die neuen Herausforderungen nach, die vor Ihnen liegen.

### Aufgaben

- Berücksichtigen Sie neue Herausforderungen für die Zukunft (Gesellschaft, Technologie, Verkehrssystem), die sich auf den Planungszyklus und die Umsetzung des SUMP auswirken könnten. Insbesondere neue Entwicklungen von Technologien und Datennutzung könnten in naher Zukunft zu großen Veränderungen führen (z. B. Mobility as a Service, autonomes Fahren, Big Data, Shared Mobility).
- Finden Sie heraus, wie die Politik in anderen Bereichen Synergien mit der Mobilitätspolitik schaffen könnte (Flächennutzung, Energie, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung, soziale Inklusion, Gesundheit und Verkehrssicherheit).
- Bereiten Sie sich darauf vor, die nächste Generation Ihres nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans aufzustellen.
- Untersuchen Sie, welche Prozesse aus Schritt 1 (S. 35) und 2 (S. 52) des Zyklus nicht wiederholt werden müssen.

### Ergänzende Aufgaben

- Identifizieren Sie neue Herausforderungen, die sich während der Umsetzungsphase herausgestellt haben (z. B. durch Gespräche mit wichtigen Interessenträger:innen, Datenanalyse, Ihre ermittelten Misserfolge und Erfolge aus 12.1).

### Zeitplan und Koordination

- Bevor Sie mit der Aufstellung eines neuen SUMP beginnen (noch während der Umsetzung des aktuellen SUMP).
- Sie sollten den kompletten nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan alle 5–10 Jahre neu bewerten und aktualisieren. Nach zehn Jahren könnte das gesamte Dokument veraltet sein. Die Maßnahmen sollten jedoch häufiger überprüft und aktualisiert werden, um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass die Maßnahmen umgesetzt werden, die am besten geeignet sind.

### Checkliste

- ✓ Neue Herausforderungen für die urbane Mobilitäts- und Verkehrsplanung ermittelt.
- ✓ Gewonnene Erkenntnisse aus dem aktuellen Planungszyklus zusammengestellt, so dass sie in die nächsten integrierten Planungsprozesse aufgenommen werden können.
- ✓ SUMP-Aktualisierung abgeschlossen.



### Weitere Informationen

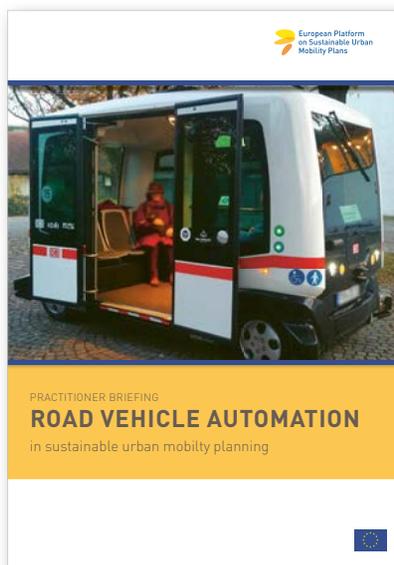
SUMPs-UP-Handbuch zu Maßnahmen für fortgeschrittene Städte mit Empfehlungen, wie neue Technologien beurteilt, neue innovative Maßnahmen gefördert und Innovationsstrategien geschaffen werden: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>

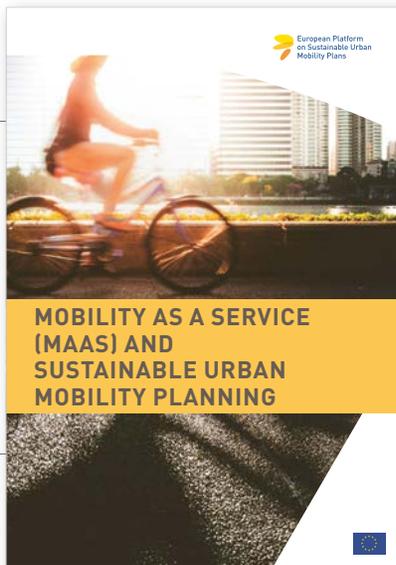


Bild © Gehl

Wenn es um eine der größten zukünftigen Herausforderungen geht, fällt den meisten Menschen **Automatisierung** ein. Die Hersteller haben bereits damit begonnen, mehr und mehr Vernetzungs- und Automatisierungsfunktionen in ihre Fahrzeuge zu integrieren. Es gibt zwar schnelle Fortschritte, was die Einführung vernetzter und selbstfahrender Fahrzeuge angeht, nichtsdestotrotz hängt ein erfolgreicher Übergang zu vernetzten und selbstfahrenden Fahrzeugen weitgehend von einer guten Integration dieser neuen Technologie in das bestehende urbane Mobilitätssystem als Teil der SUMP-Prozesse ab. Es besteht klarer Bedarf, vernetztes und automatisiertes Fahren im SUMP zu berücksichtigen, aber sein Zweck sollte nicht als unkritische Unterstützung der disruptiven Technologien im Umfeld von vernetzten und selbstfahrenden Fahrzeugen und ihrer Auswirkungen missverstanden werden. Es sollte vielmehr als Ermächtigung der kommunalen Behörden gesehen werden, die erwarteten Veränderungen kritisch zu prüfen und die Zukunft entsprechend ihren Erwartungen zu gestalten. Städte müssen durch eine klar definierte und attraktive Stadtvision eine proaktive Rolle einnehmen und gewährleisten, dass sie „Technologien berücksichtigen“, aber nicht „von Technologien geleitet werden“.

Weitere Hinweise, wie zukünftige Herausforderungen aufgrund von vernetzten und selbstfahrender Fahrzeugen bewältigt werden, finden Sie im Praktiker:innen-Briefing **Road vehicle automation in Sustainable Urban Mobility Planning**.





Neben der Automatisierung ist Mobility as a Service (MaaS) weiterhin als wichtiger Zukunftstrend anerkannt. MaaS kann die verschiedenen neuen Mobilitätsoptionen (Sharingsysteme, Mikromobilität, Automatisierung) zusammenführen, um zu einem multimodalen System im urbanen Verkehr beizutragen.

Das Praktiker-Briefing **Mobility as a Service (MaaS) and Sustainable Urban Mobility Planning** stellt die Elemente bereit, um zu verstehen, was MaaS ist, um die Bereitschaft einer Stadt auszuwerten und um mögliche operative und Governance-Modelle für MaaS in der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung zu untersuchen.

## PRAXISBEISPIEL

# Großraum Manchester, Vereinigtes Königreich: Kontinuierlich aktualisierte Online-Evidenzgrundlage

Die „Greater Manchester Transport Strategy 2040“ und der neue „Greater Manchester Delivery Plan (2020–2025)“ werden durch eine übergreifende Evidenzgrundlage unterstützt, die um sechs gesellschaftliche Trends und Themen strukturiert ist, welche die Verkehrsnachfrage im Großraum Manchester antreiben.

Die Evidenzgrundlage wird kontinuierlich aktualisiert, um zukünftige Herausforderungen und Trends zu erfassen, aber auch um zu gewährleisten, dass die im SUMP enthaltenen Absichten und Bestrebungen auf Trends und Daten beruhen, die örtlich und zeitlich relevant sind. Eine Stadt muss über genügend Ressourcen verfügen, um eine regelmäßige, systematische Aktualisierung der Daten/Informationen zu gewährleisten und somit die beständige Aussagekraft der erfassten Evidenzdaten zu sichern.

**Autor:** Ben Brisbane, Verkehrsbehörde Großraum Manchester, Zusammenstellung durch EUROCIITIES | **Bild:** Greater Manchester



## **Meilenstein:** Maßnahmenumsetzung evaluiert

### **Herzlichen Glückwunsch – Sie haben den letzten Meilenstein des Zyklus erfolgreich erreicht.**

Dieser Zeitpunkt im Zyklus kennzeichnet den Abschluss der Umsetzung und Evaluierung von Maßnahmen, das Ende des gesamten Zyklus und gleichzeitig den Beginn eines neuen SUMP-Prozesses. Dieser Meilenstein dient der Reflexion und als Zeitpunkt an dem Sie auf die Maßnahmen, die Sie geplant und umgesetzt haben, die Kenntnisse und Kompetenzen, die Sie erworben haben und die Herausforderungen zurückblicken, denen Sie sich gestellt haben. Aus dieser Ausgangsposition riskieren Sie einen Blick in die Zukunft. Was können Sie vom nächsten Planungszyklus erwarten und welche Verbesserungen und Ideen wollen Sie in Zukunft in Angriff nehmen? Teilen Sie die Ergebnisse der Evaluation und veröffentlichen Sie Ihre Entscheidung – sofern bereits getroffen –, den Prozess fortzusetzen und den nächsten nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan vorzubereiten. Zu diesem Zweck können Sie eine öffentliche Veranstaltung wählen, zu der Sie Bürger:innen, Interessenträger:innen und (kommunale) Medien einladen.

Der komplette Zyklus und seine Erfolge sind es wert, mit der Kommune gefeiert zu werden. Sie können hier Ihrer Kreativität freien Lauf lassen und die Praxiserfahrungen, die Sie mit dem Planungsprozess gemacht haben, in interaktiven und vielfältigen Formaten präsentieren (z. B. ein Stadtrundgang, eine Präsentation der Vorher-Nachher-Situation, ein Film „Nach dem Planungsprozess“ usw.). Zeigen Sie den Menschen, was Sie gemeinsam erreicht haben, worauf Sie stolz sein können und was die Zukunft noch bereithalten könnte, wenn der SUMP-Ansatz fortgeführt wird.

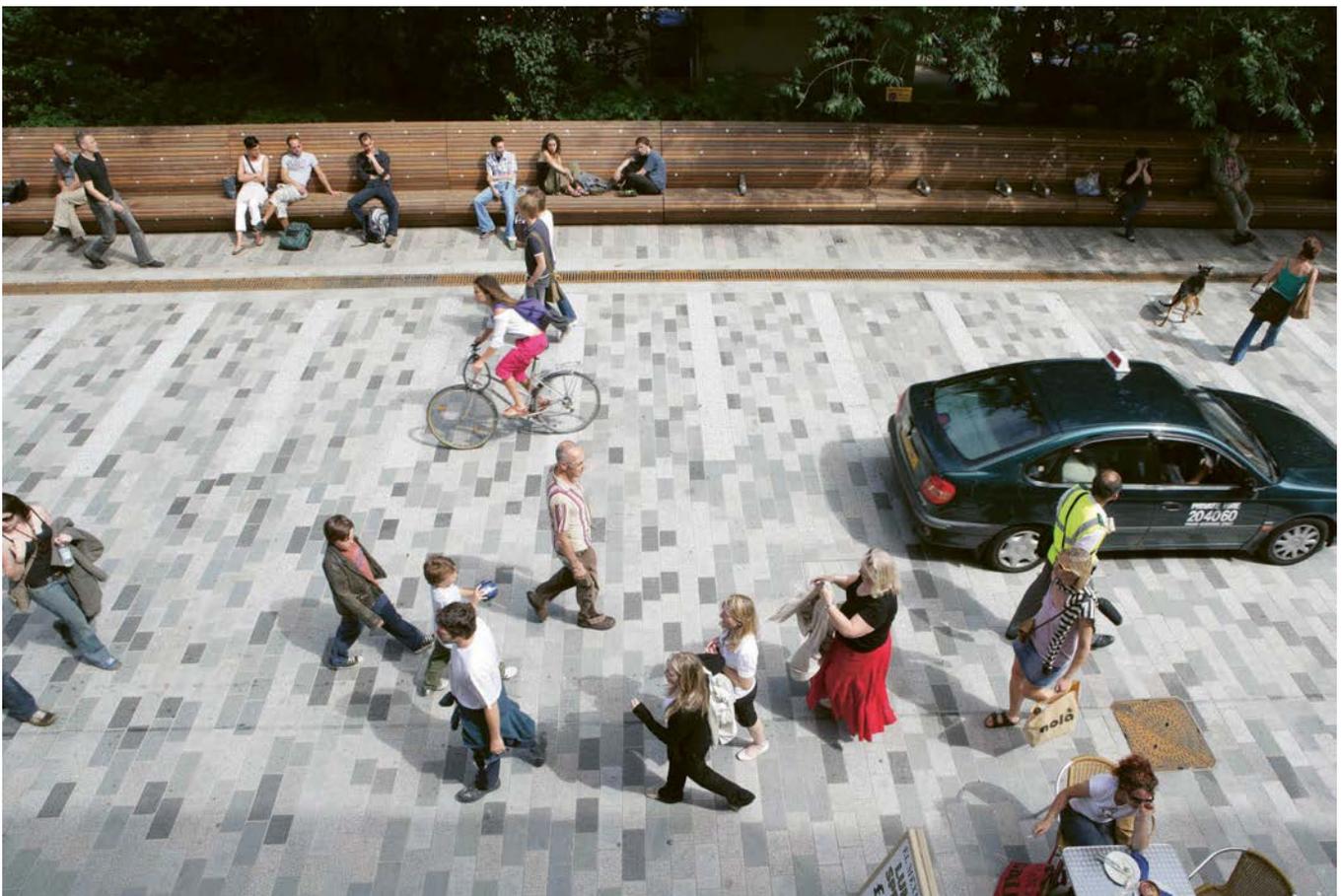


Bild © Gehl



# Impressum

## Über uns:

Dieses Dokument wurde im Rahmen des SUMP-Up-Projekts erarbeitet, das unter dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ der Europäischen Union (Finanzhilfvereinbarung Nr. 690669) gefördert wurde. Das SUMPs-Up-Projekt wurde von Ana Drăguțescu koordiniert (ICLEI Europasekretariat). Die deutsche Übersetzung (2021) wurde aus Mitteln des Landes Hessen durch das Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) finanziert.

## Quellenangabe:

Rupprecht Consult (Herausgeber). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Köln, 2019. Und Frankfurt, 2021.

## Autor:innen:

Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult- Forschung & Beratung GmbH. Teile dieses Dokuments basieren auf: Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013), dessen Urheberrecht bei der Europäischen Kommission liegt.

## Mitwirkende Autor:innen:

Anthony Colclough, EUROCITIES (Kapitel 1.2, S. 14); Ana Dragutescu, Elma Meskovic und Marko Horvat, ICLEI (Kapitel 1.4, S. 14; Aktivität 10.2, S. 150); Thomas Durlin, Cerema (Kapitel 1.5, S. 26); Stefan Werland und Frederic Rudolph, Wuppertal Institut (Aktivität 8.2, S. 130 und 9.1, S. 140); Sasank Vemuri, GIZ und MobiliseYourCity (Aktivität 8.2, S. 130 und 9.1, S. 140); Dirk Lauwers, Universität Gent („Messung der Erreichbarkeit mit dem flämischen „Mobiscore“-Ansatz“); TRT Transporti e Territorio („Modellierungsinstrument im SUMP-Prozess“); EIB/JASPERS („Große Infrastrukturprojekte in der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung“, „Strategische Umweltprüfung (SUP) und nachhaltige urbane Mobilitätsplanung“); Els Vandenbroeck und Evelien Bossuyt, Mobiel21 („Verknüpfung von SUMP mit Maßnahmen zur sozialen Inklusion“).

Koordination von Praxisbeispielen: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC Sustainable Cities Commission); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI); alle Autor:innen der Best-Practice-Beispielen sind in Anhang C aufgelistet.

## Autor:innen der deutschen Übersetzung:

Eugenia Kolb, Anna-Rebekka Warschau (FZ-NUM)

## Gutachter:innen:

Prof. Peter Jones, Professor of Transport and Sustainable Development, University College London; Prof. Anthony D. May, OBE, FREng, Emeritus Professor of Transport Engineering, Institute for Transport Studies, University of Leeds; Frank Wefering, Director of Sustainability (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

## Danksagung:

Diese Publikation wurde durch die wertvollen Beiträge von Teilnehmer:innen an verschiedenen Konsultationsworkshops (siehe Anhang E) und von Organisationen und Einzelpersonen möglich, die an der SUMP-Koordinationsplattform mitwirken. Die folgenden Expert:innen haben ausführliche Stellungnahmen abgegeben: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburgh Napier University, sowie Vertreter:innen der Europäischen Kommission (Generaldirektionen für Mobilität und Verkehr, für Regionalpolitik und Stadtentwicklung sowie für Umwelt), der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) und der Europäischen Investitionsbank (JASPERS-Programm).

## Korrekturleser:innen:

Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metzger, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

## Qualitätsprüfer:innen der deutschen Übersetzung:

Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult).

## Layout:

Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation  
Freiburg | [www.rebekkadold.de](http://www.rebekkadold.de)

Sandra Bardt für die deutsche Übersetzung (FZ-NUM)

### Haftungsausschluss:

Die in dieser Veröffentlichung geäußerten Ansichten liegen in der alleinigen Verantwortung der genannten Autor:innen und bilden nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Kommission ab. Diese Leitlinien wurden ursprünglich in englischer Sprache verfasst. Für die Genauigkeit der Übersetzung in andere Sprachen sind die jeweiligen Übersetzer:innen verantwortlich.

### Urheberrecht:

Der Urheber dieser Veröffentlichung ist die Rupprecht Consult- Forschung & Beratung GmbH. Alle Abbildungen und Textelemente in dieser Veröffentlichung, für die eine Quelle genannt wird, sind Eigentum der genannten Organisationen oder Einzelpersonen.

Die Autor:innen setzen sich für die breite Anwendung dieser Leitlinien ein. Dieses Dokument darf kostenlos verwendet, kopiert und über jedes beliebige Medium unter der Voraussetzung weiterverbreitet werden, dass (a) die Herkunft anhand der obigen Quellenangabe vermittelt wird und dass (b) das weiterverbreitete Material kostenlos ist. Die gewerbliche Nutzung dieses Dokuments und Veränderungen an seinem Inhalt sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Urheberrechtsinhaber zulässig.

In juristischer Hinsicht unterliegt die Verwendung dieses Dokuments der Creative-Commons-Lizenz CC BY-NC-ND 4.0 (Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International).

Der Rechtstext der Lizenz ist auf folgender Webseite verfügbar:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.

### Ansprechpartner:innen:

Rupprecht Consult- Forschung & Beratung GmbH  
Clever Str. 13-15, 50668 Köln  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)  
Tel.: +49-221-6060550  
[info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM)  
des Landes Hessen  
Bessie-Coleman-Straße 7, 60549 Frankfurt am Main  
[www.fznum-hessen.de](http://www.fznum-hessen.de)  
Tel.: +49-69-870043361  
[info@fz-num.htai.de](mailto:info@fz-num.htai.de)

Träger des FZ-NUM:  
Hessen Trade & Invest GmbH  
Konradineralllee 9, 65189 Wiesbaden



Wirtschaftsförderer für Hessen



