

# Bestandserhebung und –analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne *(Sustainable Urban Mobility Plans - SUMPs)* in deutschen Kommunen

Ergebnispräsentation

22. Februar 2024 – 10:00 – 11:00



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr



Deutsches Institut  
für Urbanistik



# Tagesordnung

10:00-10:05	Begrüßung, Einleitung, politischer Kontext	BMDV	Ingo Strater
10:05-10:35	Ziele des Projekts und Forschungsmethodik	Rupprecht Consult	Dr. Ralf Brand
	Die wichtigsten Ergebnisse		Sara Abu Henedy
10:35-10:45	Ausblick und Aktivitäten des BMDV	BMDV	Ingo Strater
10:45-11:00	Fragen und Antworten		

# Begrüßung, Einleitung, politischer Kontext

- Ingo Strater, BMDV

# Ziele des Projekts

- Entwicklung einer Methodik zur Bestimmung des Kompatibilitätsgrades von städtischen Mobilitätsplänen mit den Anforderungen von Annex V des TEN-V Entwurfs
- Anwendung der Methodik zur Bestandsanalyse in den zukünftigen deutschen städtischen Knotenpunkten
- Überlegungen zur Möglichkeit der „Nacherbringung“ im Falle von unzureichenden Mobilitätsplänen
- Kritische Reflektion der Eignung der Methodik
- Empfehlung an das BMDV und ggf. andere Akteure

# Ziele des Projekts

- Entwicklung einer Methodik zur Bestimmung des Kompatibilitätsgrades von städtischen Mobilitätsplänen mit den Anforderungen von Annex V des TEN-V Entwurfs
- Anwendung der Methodik zur Bestandsanalyse in den zukünftigen deutschen städtischen Knotenpunkten
- Überlegungen zur Möglichkeit der „Nacherbringung“ im Falle von unzureichenden Mobilitätsplänen
- Kritische Reflektion der Eignung der Methodik
- Empfehlung an das BMDV und ggf. andere Akteure

# Ziele des Projekts

- Entwicklung einer Methodik mit den Anforderungen von
- Anwendung der Methodik
- Überlegungen zur Möglichkeit
- Kritische Reflektion der
- Empfehlung an das BM

## ANHANG V ANFORDERUNGEN AN DIE PLANUNG EINER NACHHALTIGEN URBANEN MOBILITÄT IN STÄDTISCHEN KNOTEN

Dieser Anhang enthält die Anforderungen an die Ausarbeitung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität in städtischen Knoten.

1. Ziele: Im Mittelpunkt eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) muss das Ziel stehen, die Zugänglichkeit des funktionalen Stadtgebiets zu verbessern und für eine hochwertige, sichere, nachhaltige und emissionsarme Mobilität in das funktionale Stadtgebiet, durch dieses hindurch und innerhalb dieses Gebiets zu sorgen. Insbesondere gilt es, die emissionsfreie Mobilität und die Umsetzung eines städtischen Verkehrssystems zu unterstützen, das zu einer besseren Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beiträgt, indem vor allem eine Infrastruktur für den nahtlosen Verkehr emissionsfreier Fahrzeuge und multimodale Personenverkehrsknoten, die die Einbindung der ersten und letzten Meile erleichtern, sowie multimodale Güterterminals entwickelt werden, die städtische Knoten bedienen.
2. Langfristige Vision und ein kurzfristiger Umsetzungsplan: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss eine langfristige Strategie für die künftige Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und multimodalen Diensten enthalten oder mit einer solchen bereits bestehenden langfristigen Strategie verknüpft sein. Er muss darüber hinaus Vorgaben enthalten, wie sich mit dieser Strategie kurzfristig Ergebnisse erzielen lassen. Der Plan muss in einen integrierten Ansatz für die nachhaltige Entwicklung des Stadtgebiets eingebettet und mit dem jeweiligen Flächennutzungsplan und der entsprechenden Raumplanung verknüpft sein.
3. Integration verschiedener Verkehrsträger: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss den multimodalen Verkehr fördern, indem verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen zur Erleichterung einer nahtlosen und nachhaltigen Mobilität integriert werden. Er muss Maßnahmen enthalten, die den Anteil nachhaltigerer Verkehrsträger — beispielsweise des öffentlichen Verkehrs, der aktiven Mobilität und gegebenenfalls der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs — erhöhen. Auch muss er Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Ökologisierung der urbanen Flotte, die Verringerung der Verkehrsüberlastung und die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit, vor allem für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, enthalten.
4. Wirksames Funktionieren des TEN-V: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität sollte den Auswirkungen gebührend Rechnung tragen, die sich aus den verschiedenen städtischen Maßnahmen im Bereich der Personen- und Güterverkehrsflüsse für das transeuropäische Verkehrsnetz ergeben, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung auch mit emissionsfreien Fahrzeugen gewährleistet ist. Insbesondere muss er dafür sorgen, dass die Verkehrsüberlastung abnimmt, die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird und Engpässe, die die Verkehrsströme im TEN-V beeinträchtigen, beseitigt werden.
5. Partizipativer Ansatz: Die Entwicklung und Umsetzung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität muss nach einem integrierten Konzept mit einem hohen Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen und den zuständigen Behörden erfolgen. Dies erfordert auch die Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Vertretern der Zivilgesellschaft und von Wirtschaftsakteuren.
6. Monitoring und Leistungsindikatoren: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss Ziele, Vorgaben und Indikatoren enthalten, auf deren Grundlage sich die derzeitige und künftige Leistung des städtischen Verkehrssystems zumindest in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Verkehrsüberlastung, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und den Zugang zu Mobilitätsdiensten messen lässt, sowie Daten über die Luftverschmutzung und Lärmbelastung in Städten. Das Monitoring der Umsetzung des Plans für nachhaltige urbane Mobilität muss anhand von Leistungsindikatoren erfolgen. Die Mitgliedstaaten und die zuständigen Behörden führen Mechanismen ein, anhand derer sie gewährleisten, dass ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität den Bestimmungen dieses Anhangs genügt und von hoher Qualität ist.



# Ziele des Projekts

- Entwicklung einer Methodik zur Bestimmung des Kompatibilitätsgrades von städtischen Mobilitätsplänen mit den Anforderungen von Annex V des TEN-V Entwurfs
- Anwendung der Methodik zur Bestandsanalyse in den zukünftigen deutschen städtischen Knotenpunkten
- Überlegungen zur Möglichkeit der „Nacherbringung“ im Falle von unzureichenden Mobilitätsplänen
- Kritische Reflektion der Eignung der Methodik
- Empfehlung an das BMDV und ggf. andere Akteure

# Ziele des Projekts

- Entwicklung einer Methodik zur Bestimmung des Kompatibilitätsgrades von städtischen Mobilitätsplänen mit den Anforderungen von Annex V des TEN-V Entwurfs
- Anwendung der Methodik zur Bestandsanalyse in den zukünftigen deutschen städtischen Knotenpunkten
- Überlegungen zur Möglichkeit der Weiterentwicklung im Falle von unzureichenden Mobilitätsplänen
- Kritische Reflektion der Eignung der Methodik
- Empfehlung an das BMDV und ggf. andere Akteure



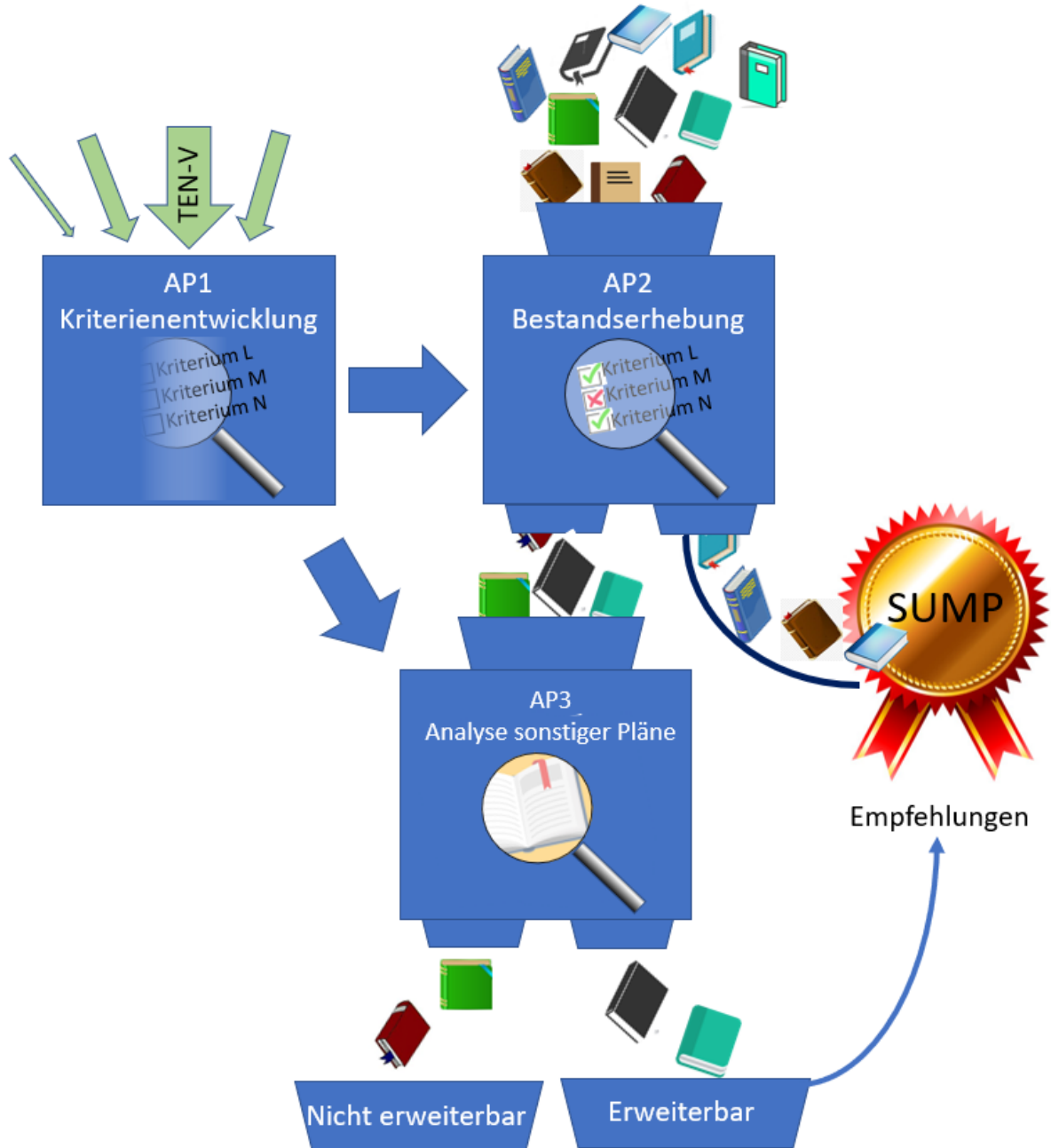
# Ziele des Projekts

- Entwicklung einer Methodik zur Bestimmung des Kompatibilitätsgrades von städtischen Mobilitätsplänen mit den Anforderungen von Annex V des TEN-V Entwurfs
- Anwendung der Methodik zur Bestandsanalyse in den zukünftigen deutschen städtischen Knotenpunkten
- Überlegungen zur Möglichkeit der Weiterentwicklung im Falle von unzureichenden Mobilitätsplänen
- Kritische Reflektion der Eignung der Methodik
- Empfehlung an das BMDV und ggf. andere Akteure

# Ziele des Projekts

- Entwicklung einer Methodik zur Bestimmung des Kompatibilitätsgrades von städtischen Mobilitätsplänen mit den Anforderungen von Annex V des TEN-V Entwurfs
- Anwendung der Methodik zur Bestandsanalyse in den zukünftigen deutschen städtischen Knotenpunkten
- Überlegungen zur Möglichkeit der Weiterentwicklung im Falle von unzureichenden Mobilitätsplänen
- Kritische Reflektion der Eignung der Methodik
- Empfehlung an das BMDV und ggf. andere Akteure

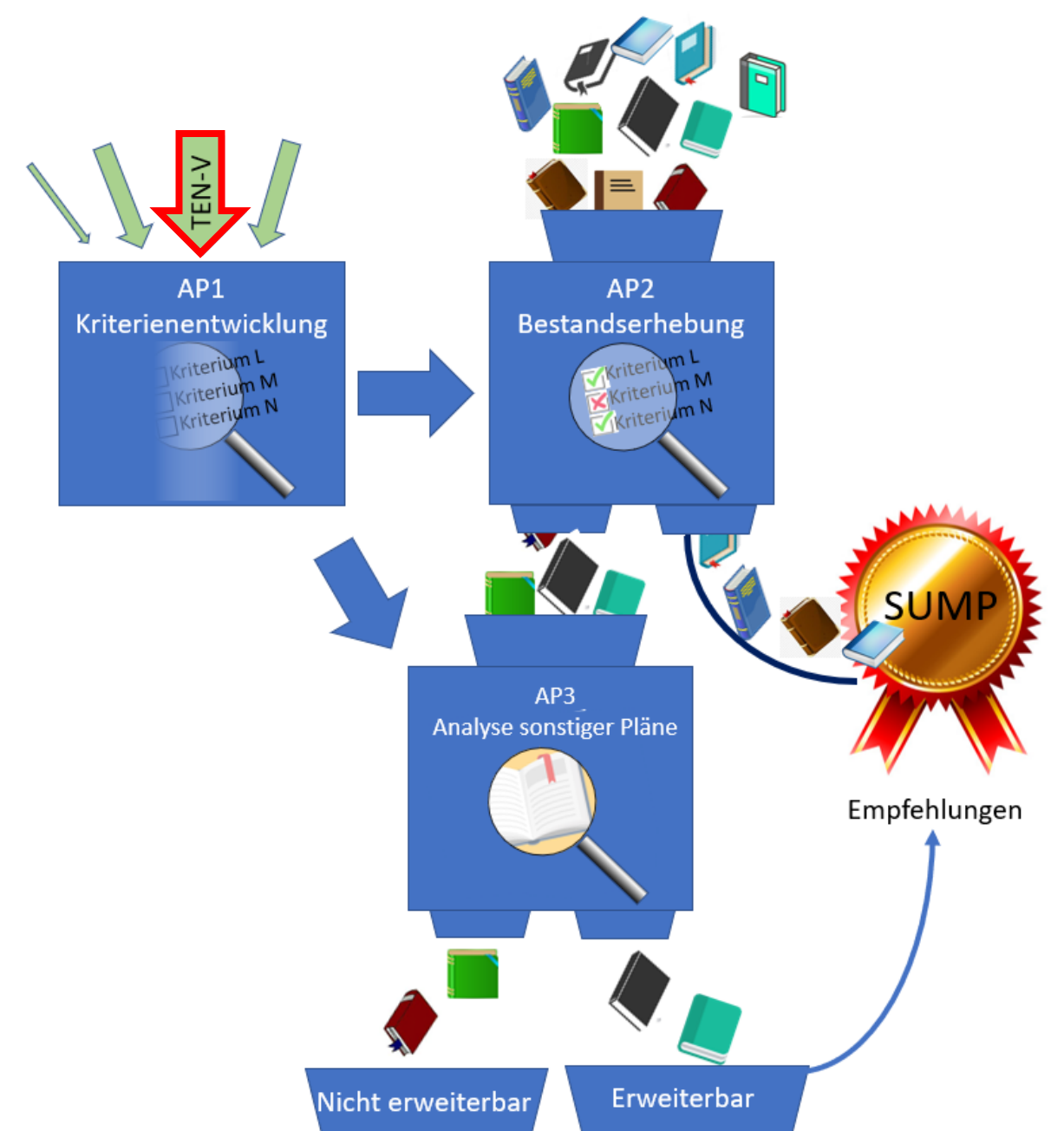
# Forschungsmethodik



# Forschungsmethodik

## Inventur von Anforderungsquellen

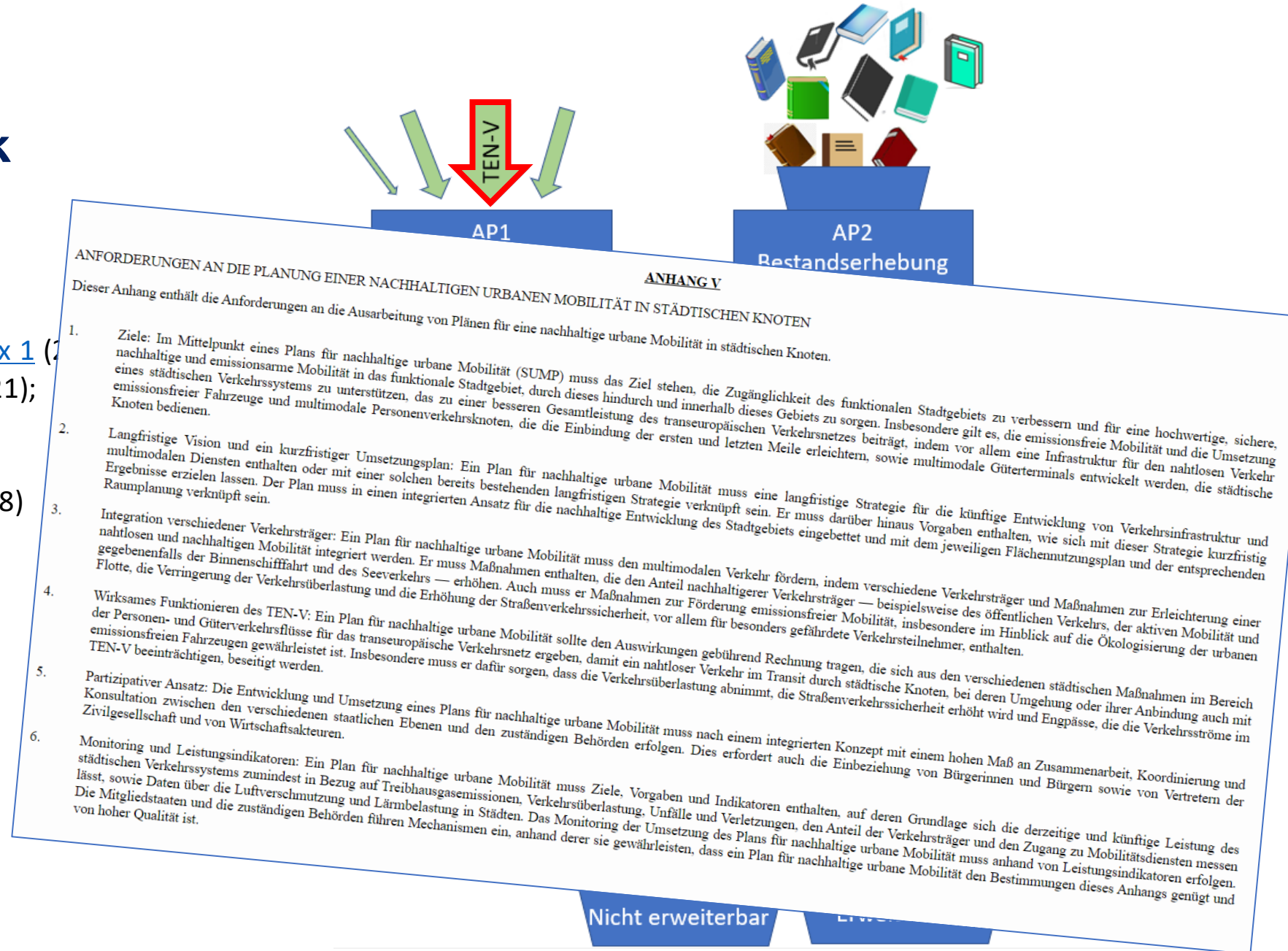
- [SUMP Prinzipien](#);
- [Urban Mobility Package & Annex 1](#) (2013);
- [Urban Mobility Framework](#) (2021);
- [FGSV Hinweise zu VEP](#) (2013);
- Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (2018)
- [Fact-Finding Study](#) (2020-2021);
- [TEN-V Annex V](#);
- [SUMP Self-Assessment](#).



# Forschungsmethodik

## Inventur von Anforderungsquellen

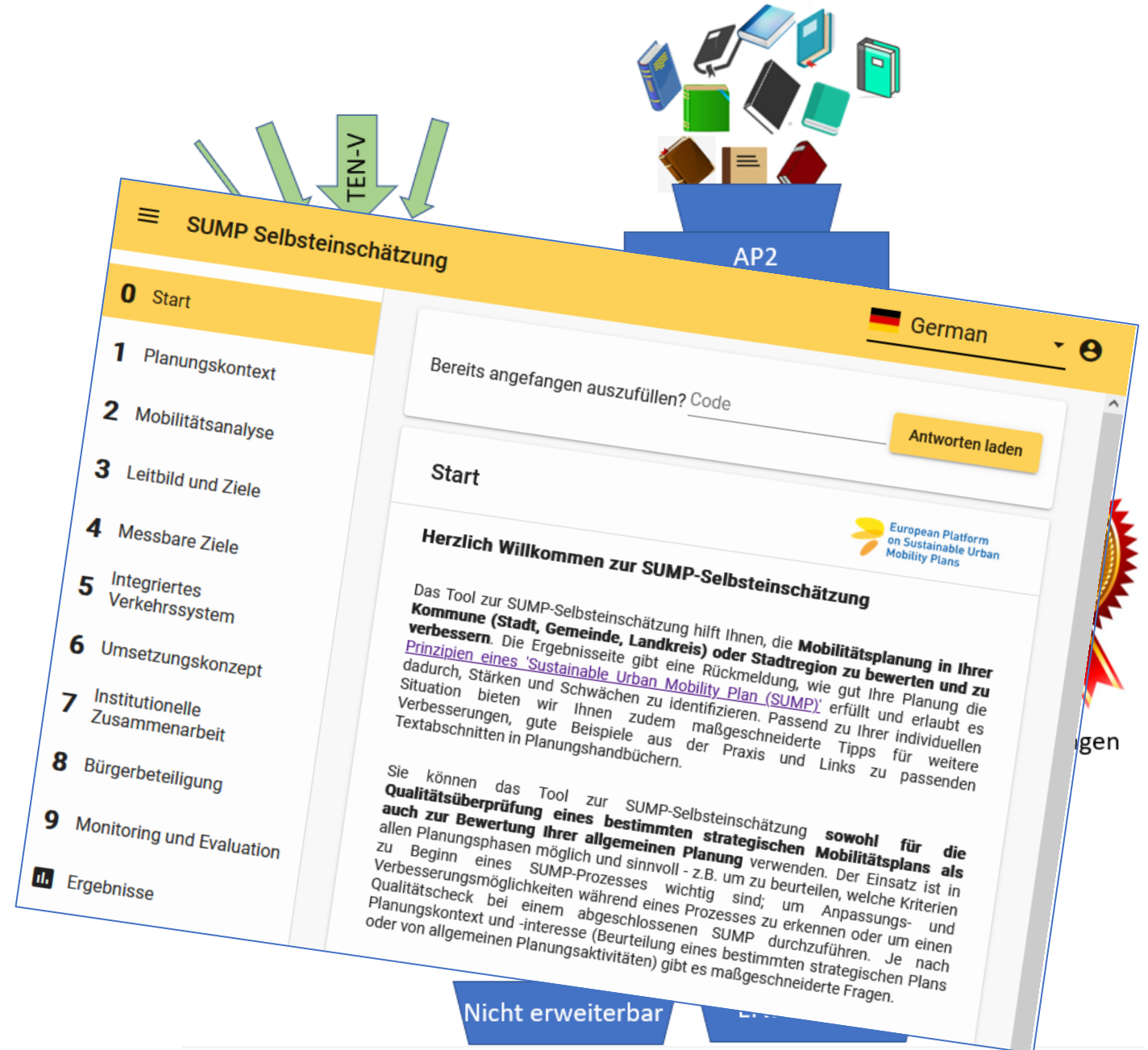
- [SUMP Prinzipien](#);
- [Urban Mobility Package & Annex 1](#) (7);
- [Urban Mobility Framework](#) (2021);
- [FGSV Hinweise zu VEP](#) (2013);
- Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (2018)
- [Fact-Finding Study](#) (2020-2021);
- [TEN-V Annex V](#);
- [SUMP Self-Assessment](#).



# Forschungsmethodik

## Inventur von Anforderungsquellen

- [SUMP Prinzipien](#);
- [Urban Mobility Package & Annex 1](#) (2013);
- [Urban Mobility Framework](#) (2021);
- [FGSV Hinweise zu VEP](#) (2013);
- Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (2018)
- [Fact-Finding Study](#) (2020-2021);
- [TEN-V Annex V](#);
- [SUMP Self-Assessment](#).





# Inventur von Anforderungsquellen



# Inventur von Anforderungsquellen



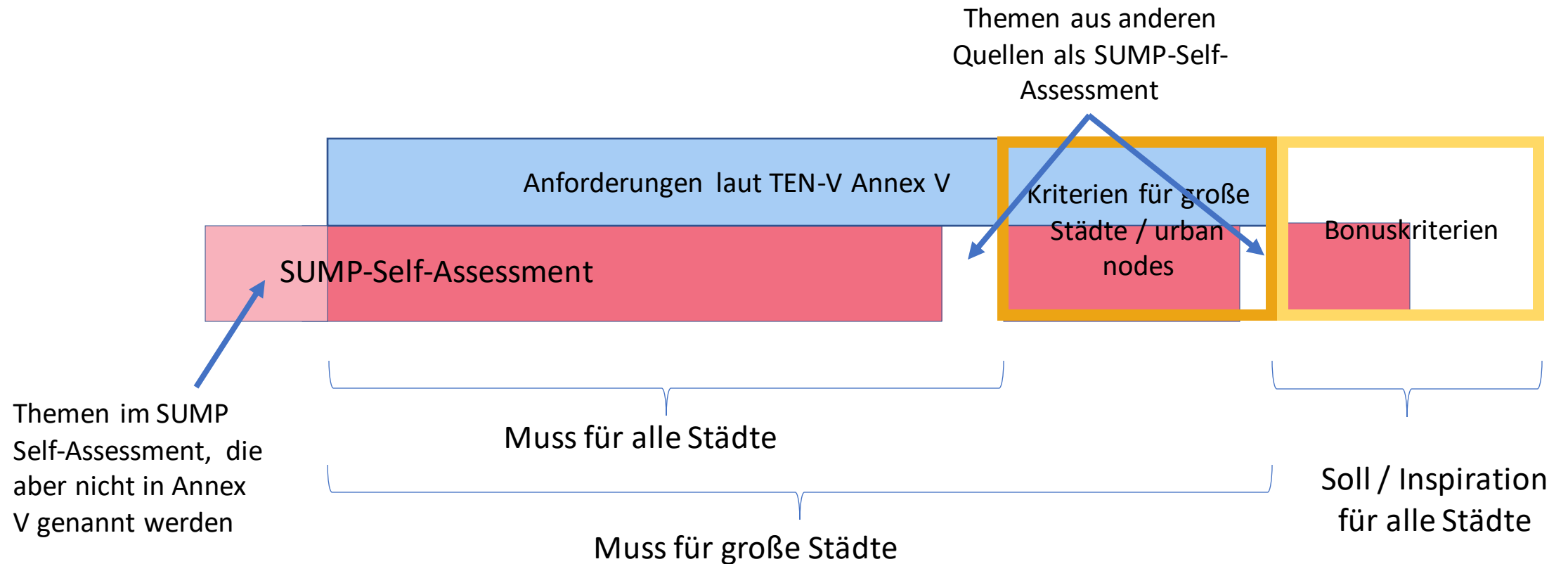
- Quellen**
- Hellblau
  - Hellgrün
  - Gelb
  - Orange
  - Rot
  - Rosa
  - Dunkelblau
- TEN-V-Verordnungsentwurf  
 SUMP-Prinzipien  
 Urban Mobility Package  
 Urban Mobility Framework  
 SUMP-Self-Assessment  
 FGSV-Hinweise  
 Fact-Finding-Study

- Themenfelder**
1. Partizipation
  2. Zieldefinition / Vision
  3. Inhaltl. Themen der Vision
  4. Berücksichtigung des räumlichen Einzugsbereiches - FUA (Functional Urban Area)
  5. Kurzfristige Implementierungsstrategie
  6. Multimodalität
  7. Funktionalität im TEN-T Netzwerk

8. Monitoring & Evaluation (Indikatorik)
9. Analyse des Status Quo
10. Integrierte Planung (sektorübergreifend)
11. Vertikale Kooperation
12. Horizontale Kooperation
13. Qualitätssicherung
14. Arbeit mit Szenarien
15. Arbeit mit Verkehrsmodellen



# Übersetzung von Anforderungen in Kriterien



# Drei Herausforderungen

- ➔ 1) Definition von Musskriterien
- 2) Schließung von Interpretationsspielräumen
- 3) Neue Fragen

## Themenfeld 1: Partizipation

### 46 - Welche der folgenden Akteure haben Sie in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen?

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Optionen aus.

- Keine
- Bürgerinnen und Bürger
- Forschungseinrichtungen
- Lokale Interessengruppen (z.B. Taxifahrer-, Radfahrer- und Umweltschutzverbände)
- Verbände, die "ungeschützte Verkehrsteilnehmer" vertreten (z.B. Kinder, behinderte und ältere Menschen)
- Lokale Wirtschaftsverbände
- Verkehrsbetrieb(e)
- Verkehrspolizei und/oder Rettungsdienste
- Regionale Akteure (z.B. Interessenverbände aus benachbarten Kommunen oder regionale Verkehrsbetriebe oder -behörden)
- Ich weiß es nicht

miro

Beispiel

<input checked="" type="radio"/>	Muss-Kriterium für alle Städte
<input checked="" type="radio"/>	Muss-Kriterium für große Städte / urban nodes (falls zutreffend)
<input checked="" type="radio"/>	Bonuskriterium (falls zutreffend)



# Drei Herausforderungen

1) Definition von Musskriterien

➔ 2) Schließung von Interpretationsspielräumen

3) Neue Fragen

## Themenfeld 3: Inhaltliche Themen der Vision

**27 - Öffentliche Verkehrsmittel: Beschreibt der SUMP, wie die Qualität, Verknüpfung und Zugänglichkeit des ÖPNVs verbessert werden können (z.B. in Bezug auf Infrastruktur, Fahrzeuge und Dienstleistungen)?**

Dies kann Maßnahmen aus Sektoralplänen beinhalten, wenn der SUMP sich darauf bezieht.

- Überhaupt nicht
- In geringem Umfang
- In moderatem Umfang
- In hohem Maße
- In sehr hohem Maße
- Ich weiß es nicht

*Beispiel*

<input checked="" type="radio"/>	Muss-Kriterium für alle Städte
<input type="radio"/>	Muss-Kriterium für große Städte / urban nodes (falls zutreffend)
<input type="radio"/>	Bonuskriterium (falls zutreffend)

# Drei Herausforderungen

1) Definition von Musskriterien

2) Schließung von Interpretationsspielräumen

➔ 3) Neue Fragen (weil Anforderungen in TEN-V genannt werden, die nicht im SUMP Self-Assessment enthalten sind)

## Themenfeld 3: Inhaltliche Themen der Vision

**Beinhaltet der vorliegende Mobilitätsplan Maßnahmen zur Förderung der Ökologisierung der urbanen Flotte** (Engl. Original: „greening of the urban fleet“)?

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Optionen aus

<input type="checkbox"/>	Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge (z.B. elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge).
<input type="checkbox"/>	Finanzielle Förderung der Beschaffung von Null-Emissions-Fahrzeugen (z.B. elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge))
<input type="checkbox"/>	Erteilung von Sonderrechten für Null-Emissions-Fahrzeuge (z.B. Erlaubnis zur Benutzung von Busspuren, Zufahrtsgenehmigungen, ...)
<input type="checkbox"/>	Informationskampagnen über die Vorteile von Null-Emissions-Fahrzeugen.
<input type="checkbox"/>	Weitere

Damit dieses Kriterium erfüllt wird, müssen mindestens zwei Antwortmöglichkeiten angekreuzt sein.

*Beispiel*

# Datenquellen: Dokumentenanalyse & Umfrage

Aachen	Bremen	Flensburg	Hagen	Jena	Ludwigsburg	Nürnberg	Rostock	Wolfsburg
Aalen	Chemnitz	Frankfurt am Main	Halle (Saale)	Kaiserslautern	Ludwigshafen am RI	Oberhausen	Rüsselsheim	Wuppertal
Augsburg	Coburg	Frankfurt Rhein-Main	Hamburg	Karlsruhe	Mainz	Offenbach	Saarbrücken	Würzburg
Backnang	Cottbus	Freiburg	Hameln	Kassel	Mannheim	Oldenburg	Salzgitter	
Bad Kreuznach	Darmstadt	Fröndenberg			Marburg	Osnabrück	Schweinfurt	
Bamberg	Detmold	Fulda			Markgröningen	Overath	Siegen	
Bensheim	Dortmund	Gelsenkirchen			Moers	Paderborn	Singen	
Bergisch Gladbach	Dresden	Gera			Mönchengladbach	Passau	Soest	
Berlin	Duisburg	Gießen			Krefeld	Mülheim a. d. Ruhr	Pforzheim	Stadt Z
Bielefeld	Düren	Görlitz			Leonberg	München	Potsdam	Stuttgart
Bochum	Düsseldorf	Gotha			Lepizig	Münster	Recklinghausen	Trier
Bonn	Erlangen	Göttingen			Leverkusen	Neuss	Regensburg	Ulm
Bottrop	Essen	Greven			Limburg	Neu-Ulm	Remscheid	Wiesbaden
Brandenburg a.d. Havel	Esslingen	Gütersloh			Lindau	Norderstedt	Reutlingen	Winnenden

Insgesamt 120 Pläne von  
84 Städten (& eine Region)  
analysiert

# Datenquellen: Dokumentenanalyse & Umfrage

LimeSurvey

Teil A: Themenfeld 1 - Partizipation

A1. Welche der folgenden Akteure haben Sie in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen?

Keine

Bürgerinnen und Bürger

Forschungseinrichtungen

Lokale Interessengruppen (z.B. Taxifahrer-, Radfahrer- und Umweltschutzverbände)

Verbände, die "ungeschützte Verkehrsteilnehmer" vertreten (z.B. Kinder, behinderte und ältere Menschen)

Lokale Wirtschaftsverbände

Verkehrsbetriebe

Verkehrspolizei und/oder Rettungsdienste

Regionale Akteure (z.B. Interessensverbände aus benachbarten Kommunen oder regionale Verkehrsbetriebe oder -behörden)

Begründung für Änderungen:

Begründung für Änderungen:

A2. In welcher Weise haben Sie den Schlussetwurf des SUMP veröffentlicht und diskutiert, um Interessengruppen und der Öffentlichkeit die Möglichkeit für Kommentare zu Geben?

Er wurde nicht veröffentlicht

Er wurde ausgewählten Interessengruppen vorgestellt und mit ihnen diskutiert

Er wurde online veröffentlicht

Er wurde online veröffentlicht und die Öffentlichkeit konnte ihn kommentieren

Der SUMP wurde online den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und mit ihnen diskutiert

Der SUMP wurde den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen mehrerer Veranstaltungen vorgestellt und mit ihnen diskutiert

Begründung für Änderungen:

Begründung für Änderungen:



# Datenquellen: Dokumentenanalyse & Umfrage

LimeSurvey

**Teil A: Themenfeld 1 - Partizipation**

A1. Welche der folgenden Akteure haben Sie in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen?

Lokale Interessengruppen (z.B. Taxifahrer-, Radfahrer- und Verbände, die "ungeschützte Verkehrsteilnehmer" vertreten (z.B. Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Behinderte, etc.)

Verkehrspolizei

Regionale Akteure (z.B. Interessensverbände aus benachbarten Kommunen, Verkehrsverbände, etc.)

Begründung für Änderungen:

A2. In welcher Weise haben Sie den Schlussetwurf des SUMP veröffentlicht und diskutiert, um Interessengruppen und Öffentlichkeit die Möglichkeit für Kommentare zu geben?

Er wurde ausgewählten Interessengruppen vorab in Form von Workshops, öffentlichen Anhörungen, etc. vorgestellt.

Er wurde online veröffentlicht und die Öffentlichkeit wurde über soziale Medien, etc. informiert.

Der SUMP wurde online den Bürgerinnen und Bürgern von der Website der Stadtverwaltung, etc. zur Verfügung gestellt.

Der SUMP wurde den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen mehrerer Workshops, etc. vorgestellt.

Begründung für Änderungen:

## Teil G: Themenfeld 7: Monitoring & Evaluation

G1. Wurden im SUMP messbare und zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim Erreichen seiner Mobilitätsziele zu messen?

- Keine messbaren und zeitgebundenen Zielwerte
- Zielwerte für einige der Mobilitätsziele
- Zielwerte für die meisten der Mobilitätsziele
- Zielwerte für alle Mobilitätsziele
- Begründung für Änderungen:

Begründung für Änderungen:



# Datenquellen: Dokumentenanalyse & Umfrage

**Teil G: Themenfeld 7: Monitoring & Evaluation**

**G1. Wurden im SUMP messbare und zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim Erreichen seiner Mobilitätsziele zu messen?**

Keine messbaren und zeitgebundenen Zielwerte

Zielwerte für einige der Mobilitätsziele

Zielwerte für die meisten der Mobilitätsziele

Zielwerte für alle Mobilitätsziele

Begründung für Änderungen:

**Rücklauf: auswertbare Fragebögen von 27 Städten**

**Teil A: Themenfeld 1 - Partizipation**

**A1. Welche der folgenden Akteure haben Sie in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen?**

Lokale Interessengruppen (z.B. Taxifahrer-, Radfahrer- und Verbände, die "ungeschützte Verkehrsteilnehmer" vertreten (z.B. Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität))

Regionale Akteure (z.B. Interessensverbände aus benachbarten Kommunen, Verkehrsverbände)

Begründung für Änderungen:

**A2. In welcher Weise haben Sie den SUMP veröffentlicht und die Öffentlichkeit die Maßnahmen des SUMP zur Kenntnis gebracht?**

Er wurde an ...

Er wurde online ...

Der SUMP wurde online den Bürgerinnen und Bürgern ...

Der SUMP wurde den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen mehrerer ...

Begründung für Änderungen:





# Konsortiumsbewertung - Auswertung

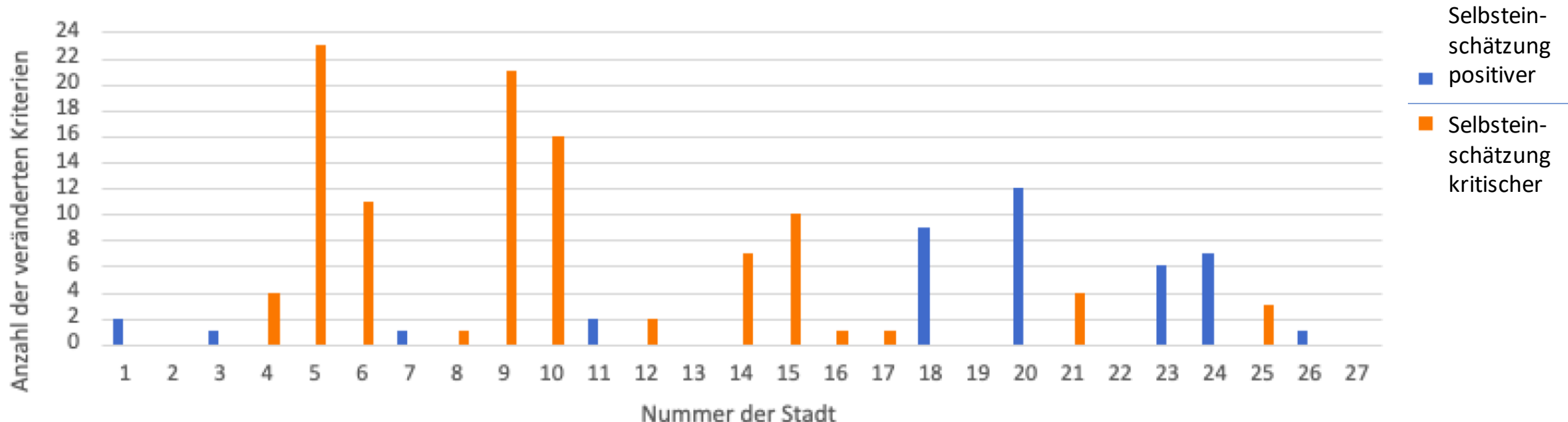
Auswertung basierend für

				Themenfeld 3		Themenfeld 4		Themenfeld 5		Themenfeld 6	Themenfeld 7	Themenfeld 8		Themenfeld 9		Themenfeld 10	Themenfeld 11	Themenfeld 12							
				12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
Mittelwert: Gewichtung des Kriteriums				7.60	2.2	4.6	1	8.80	6.4	10	8.80	7.00	7.60	6.4	9.40	7.60	7.60	8.2	9	6	7	8.2	10	8.8	
Mittelwert: Grad der "Heilbarkeit"				7	Nicht zutreff.	7	7.5	2	3	7	6	8.33	7.67	8	7	7	6.67	1.67	1	5.33	6.67	1	1.67	5.67	
Plan Nr	Stadt Nr	Stadt	Mobilitätsplan-Name	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
117	87		Beinhaltet vorliegende Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit																						
120	91		33 - Mobilitätsmanagement: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	B	N	N	N	N	N	Y	N	Y	Y		
145	92		Beinhaltet der vorliegende Mobilitätsplan Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	
146	92		8 - Welchen räumlichen Bereich deckt der strategische	B	B	B	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	N	N	N	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	
123	93		41 - Welche der Behörden im Plangebiet des SUMP sind regelmäßig am	B	B	B	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	B	Y	Y	N	Y	Y	N	N	N	Y		
124	94		40 - Haben die Entscheidungsträger/innen, Verwaltungsspitze und weiteren verantwortlichen Hauptakteure	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	Y	N	N	N	Y	N	N	B	N	Y	Y	
125	95		25 - Welche Methoden wurden verwendet, um den potenziellen Beitrag von Maßnahmen zur Erreichung des vereinbarten	B	B	B	Y	Y	N	Y	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	Y	
126	96		26 - Welche der folgenden Maßnahmenentypen enthält der SUMP	B	B	B	Y	N	N	Y	Y	Y	N	N	Y	Y	N	N	N	N	N	N	N	Y	
127	97		29 - Multimodalität: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Erleichterung multimodaler Mobilität, die mehrere	N	N	N	Y	N	N	Y	Y	Y	N	B	Y	Y	N	N	Y	N	N	N	Y	Y	
128	98		Berücksichtigt der Mobilitätsplan Maßnahmen die zur Verbesserung der Personen- und Güterverkehrsflüsse	B	B	B	Y	Y	Y	Y	Y	B	Y	B	Y	Y	Y	Y	Y	Y	B	N	N	Y	
129	99		23 - Wurden im SUMP messbare und zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim	N	N	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	Y	N	N	N	B	Y	N	N	Y	
132	102		53 - Welche Evaluationsmethoden werden normalerweise verwendet, um die Umsetzung von	B	B	B	Y	N	N	Y	Y	Y	N	N	Y	Y	N	N	Y	N	N	N	N	Y	
135	105		Berücksichtigt der vorliegende Mobilitätsplan folgende messbare Indikatoren? (Bitte in der Spalte GW	N	N	N	Y	N	N	Y	Y	Y	N	N	Y	Y	N	N	N	Y	Y	N	N	Y	
136	106		12 - Welche der folgenden mobilitätsrelevanten Themen wurden für den SUMP	B	B	B	Y	N	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	N	N	N	Y	
137	106		13 - Welche der folgenden Verkehrsträger wurden für den SUMP bezüglich ihrer Probleme analysiert?	B	N	B	Y	N	N	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	B	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	
138	107		14 - Welche der folgenden Mobilitätstrends sind für den	B	B	B	Y	N	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	B	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	
109	82		20 - Verweist der SUMP auf alle relevanten lokalen Strategien	N	N	N	Y	N	N	Y	N	N	N	N	N	N	N	N	N	Y	N	N	N	N	
140	108		Wurde der Plan in Koordination und Konsultation mit anderen Planungsebenen	N	N	N	Y	N	N	Y	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	Y	N	N	N	
142	109		42 - Waren alle relevanten kommunalen Ämter im SUMP-Entwicklungssteam vertreten, das sich regelmäßig traf?	B	N	B	Y	N	N	Y	Y	Y	N	B	Y	Y	B	Y	Y	B	B	Y	Y	Y	
141	109		21 - Welche Datenquellen haben Sie bei Ihrem Datenaudit zur Erfassung verfügbarer Daten und bestehender Lücken	N	N	N	Y	N	N	Y	Y	Y	N	N	Y	Y	N	N	N	N	N	N	N	N	
0	109			B	B	B	Y	N	Y	Y	Y	Y	N	B	Y	Y	B	Y	Y	B	B	Y	Y	Y	
145	112			N	B	B	N	N	N	N	Y	Y	N	N	N	N	N	N	Y	N	Y	N	N	N	
145	112			N	B	N	N	N	N	N	Y	B	N	N	N	N	B	Y	Y	Y	N	N	N	N	
147	113			B	B	B	Y	N	N	Y	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N	Y	N	N	

# Vergleich mit Kommunenbewertung - Umfrageergebnisse

- Veränderungen der SUMP-Kriterienerfüllung pro Stadt durch die Selbstauskunft der Städte in der Umfrage im Vergleich zur Bewertung durch das Konsortium.
- Die Mehrheit der teilnehmenden Städte bewerteten ihre Pläne in der Umfrage selbstkritischer als das Konsortium.

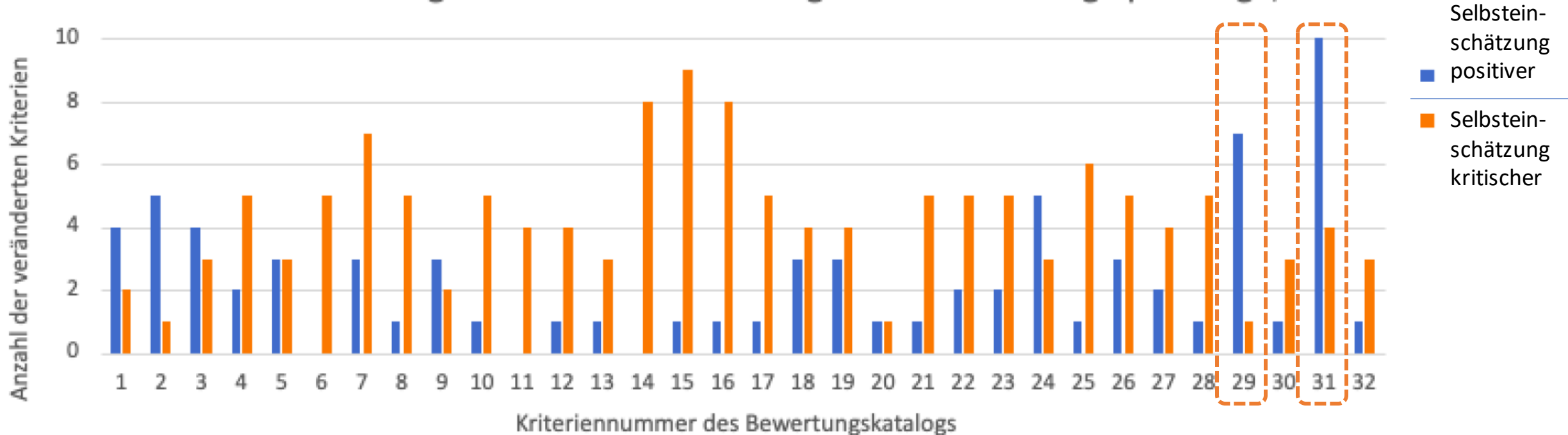
Veränderungen der Kriterienerfüllung durch die Umfrage pro Stadt, n=27



# Vergleich mit Kommunenbewertung - Umfrageergebnisse

- Die Kriterien (31) *Beteiligung der kommunalen Ämter* und (29) *Verweise auf lokale Strategien & Pläne* wurden in der Selbsteinschätzung positiver bewertet.

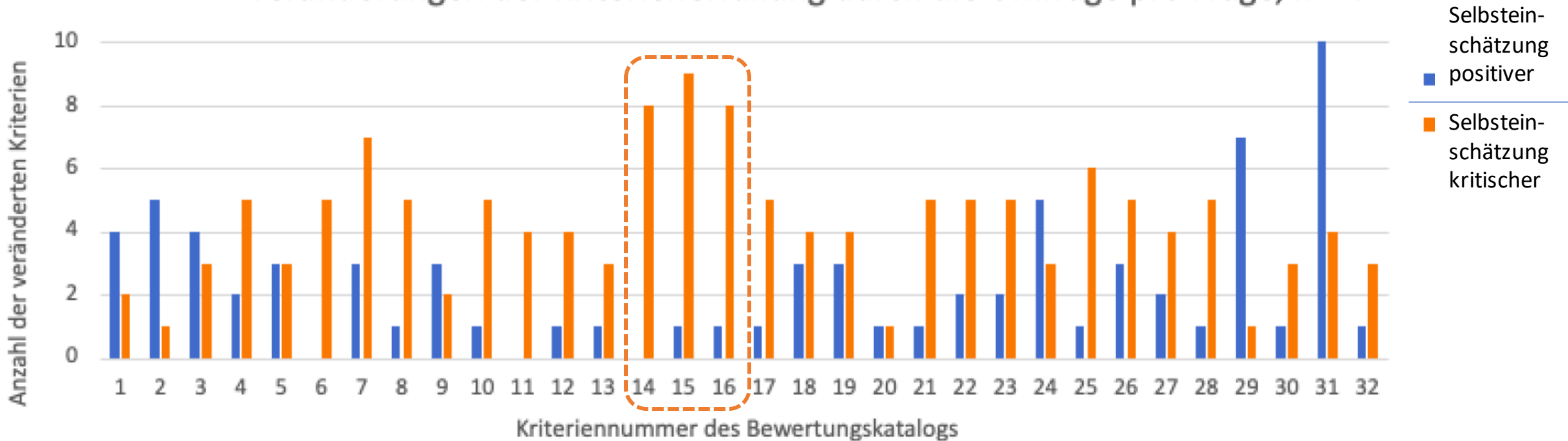
Veränderungen der Kriterienerfüllung durch die Umfrage pro Frage, n=27



# Vergleich mit Kommunenbewertung - Umfrageergebnisse

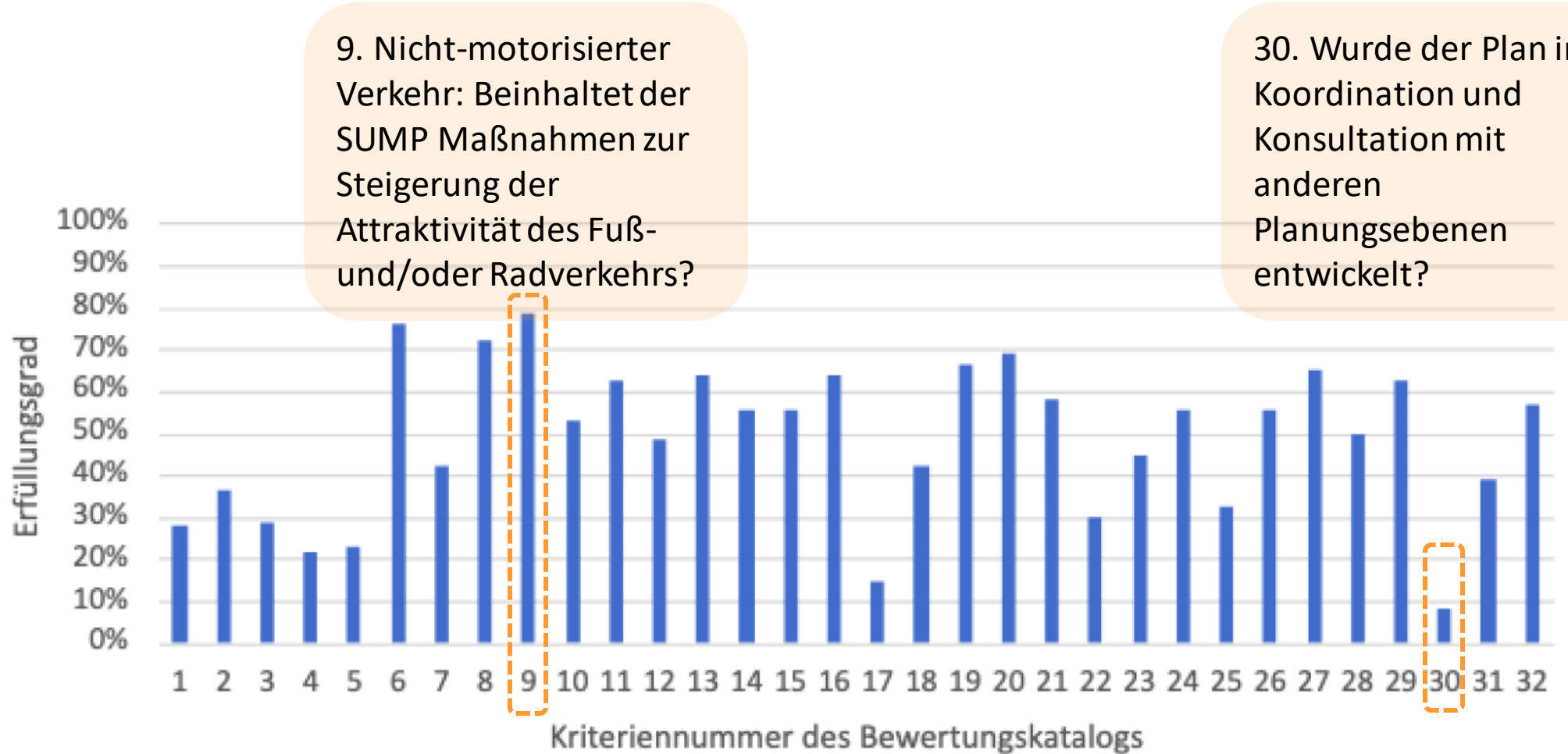
- Die Kriterien (14) *Ökologisierung der Verkehrsflotte*, (15) *Verringerung der Verkehrsbelastung* und (16) *abgedeckter räumlicher Bereich* wurden in der Selbsteinschätzung kritischer bewertet.

Veränderungen der Kriterienerfüllung durch die Umfrage pro Frage, n=27



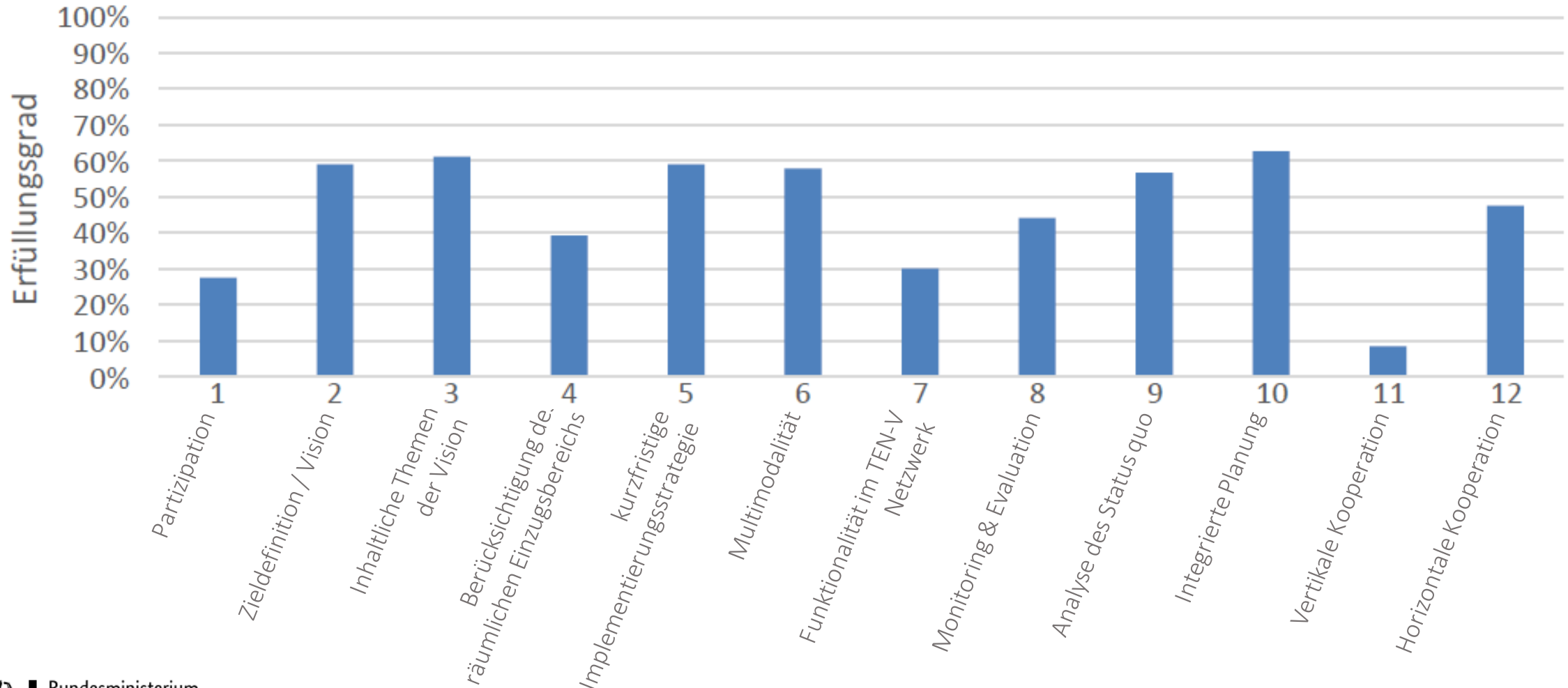
# Erfüllungsgrad SUMP-Bewertungskriterien (n=84)

- Ergebnisse der SUMP-Kriterienbewertung durch das Konsortium
- Bandbreite der Ergebnisse der Erfüllungsgrade pro Kriterium variiert zwischen 7% und 78%



# Erfüllungsgrad SUMP-Bewertungskriterien nach Themenfeldern

- Mittelwerte der Erfüllungsgrade der Themenfelder werden aus den dazugehörigen SUMP-Bewertungsfragen/Kriterien gebildet.

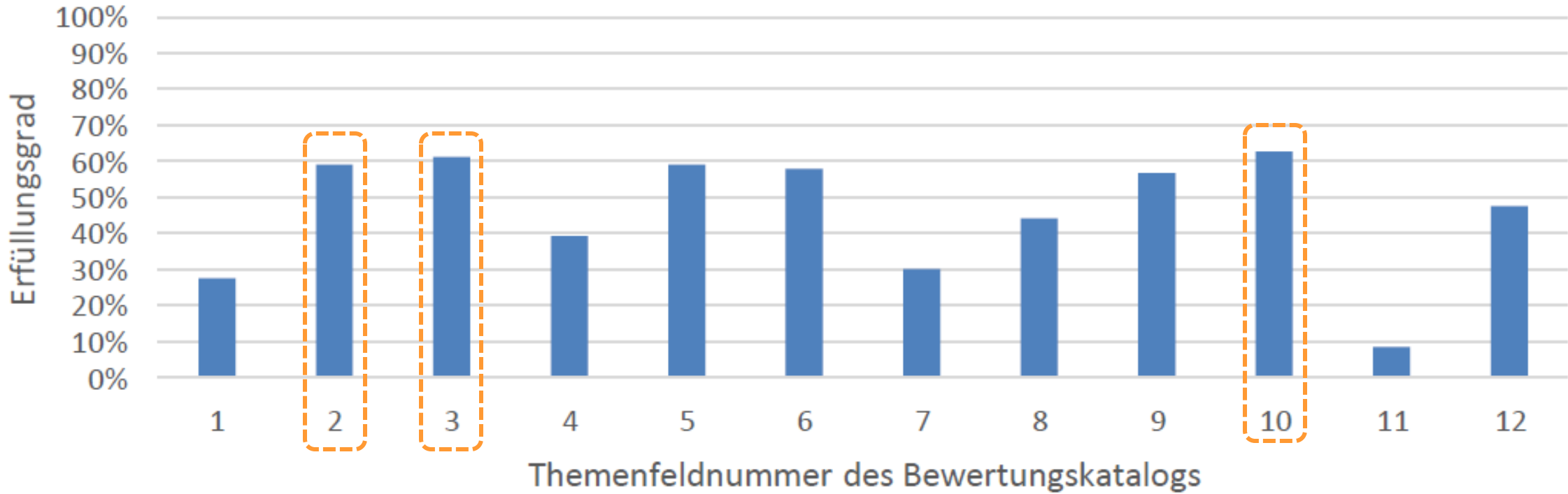


# Erfüllungsgrad SUMP-Bewertungskriterien nach Themenfeldern

Ziel-  
Definition

Inhaltliche  
Themen der  
Vision

Integrierte Planung



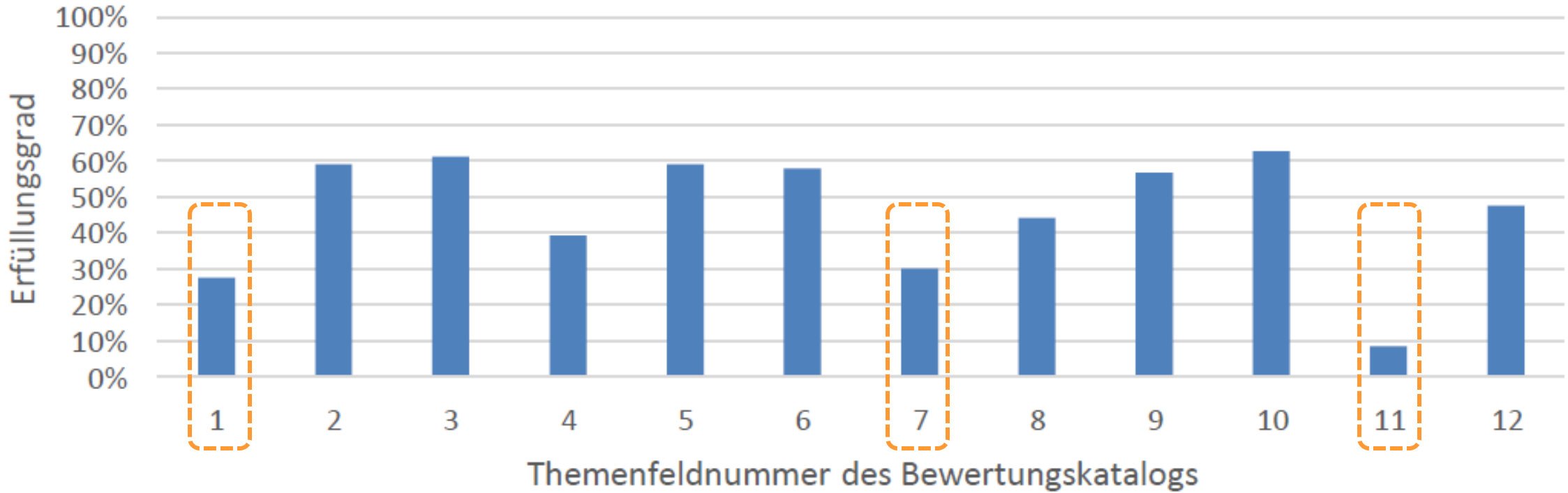


# Erfüllungsgrad SUMP-Bewertungskriterien nach Themenfeldern

Partizipation

Funktionalität im TEN-V Netzwerk

Vertikale Kooperation



# Erfüllungsgrad für den gesamten Plan

- Keine Kommune erfüllte alle SUMP-Kriterien zu 100%.
- Mehr als die Hälfte der Pläne liegen über 50% der Bewertungskriterien.
- Eine Gewichtung der Kriterien wurde durchgeführt, um ein differenzierteres Bild zu erhalten.
- Trotz einer Anpassung der Gewichtung änderten sich die Ergebnisse nur geringfügig.

Erfüllungsgrad	<=10%	<=20%	<=30%	<=40%	<=50%	<=60%	<=70%	<=80%	<=90%	<=100%
Anzahl der Pläne	12	5	15	11	16	13	17	5	6	2
Aufsummiert	102	90	85	70	59	43	30	13	8	2

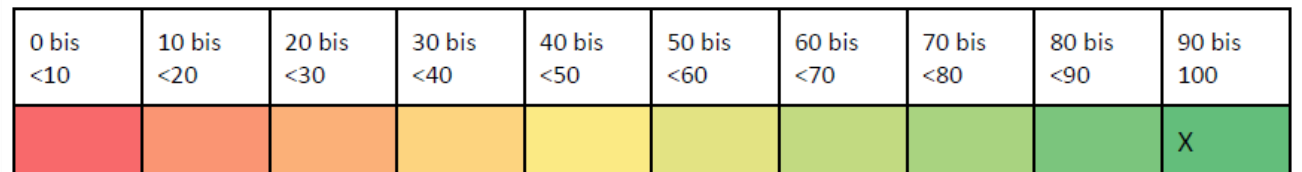
Pläne, die sich ergänzen, wurden zusammen als Summenpläne bewertet (s. Kap. 2.2.1). Einige Städte haben jedoch Pläne mit Mobilitätsbezug, die nicht zusammengefasst werden können. Diese Pläne gehen in die Berechnung hier parallel ein.

# Steckbriefe für die Städte

- Einige Fragen wurden mit Mehrfachauswahl umformuliert, sodass binäre Antworten (Ja/Nein) festgehalten werden konnten.
- Für Pläne, die mit 0% bewertet wurden, werden keine Steckbriefe erstellt.
- Der Steckbrief schließt mit einem Verweis auf einem Dokument mit Empfehlungen zur nachträglichen Erfüllung der SUMP-Kriterien

Kriterien	Wurde das Kriterium erfüllt?	
	Ja	Nein
1. Werden alle relevanten Akteure in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen?	X	
2. Wurde der Schlussentwurf des SUMP auf jede relevante Weise veröffentlicht und diskutiert, um Interessensgruppen und der Öffentlichkeit die Möglichkeit für Kommentare zu geben?		X
3. Waren alle relevanten Akteure an der Analyse der Mobilitätssituation und der Priorisierung der Probleme beteiligt?	X	
4. Waren alle relevanten Akteure an der der Entwicklung des Mobilitätsleitbildes und den langfristigen Zielen beteiligt?	X	
5. Waren alle relevanten Akteure an der Auswahl der Maßnahmen beteiligt?	X	
6. Definiert der SUMP klare Mobilitätsziele zur Lösung der wichtigsten Probleme?	X	
7. Enthält der SUMP ein von weiten Kreisen getragenes langfristiges Mobilitätsleitbild?	X	
8. Öffentliche Verkehrsmittel: Beschreibt der SUMP, wie die Qualität, Verknüpfung und Zugänglichkeit des ÖPNVs verbessert werden können (z.B. in Bezug auf Infrastruktur, Fahrzeuge und Dienstleistungen)?	X	

Erfüllungsgrad der SUMP-Kriterien (in Prozent):



# Methode der qualitativen Analyse der Mobilitätspläne

- Es wurde nach wiederkehrenden Mustern der Nicht-Erfüllung gesucht.
- Ergebnis: Dokument mit Überlegungen und Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung nicht-erfüllter Kriterien.
- Berücksichtigung von Best-Practice-Beispielen zur Machbarkeit.

## Themenfeld 1 - Partizipation

<b>Kriterium 1:</b>	Welche der folgenden Akteure haben Sie in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen?									
<b>Antwortoptionen:</b>	Keine	Bürgerinnen und Bürger	Forschungseinrichtungen	Lokale Interessensgruppen (z.B. Taxifahrer-, Radfahrer- und Umweltschutzverbände)	Verbände, die "ungeschützte Verkehrsteilnehmer" vertreten (z.B. Kinder, behinderte und ältere Menschen)	Lokale Wirtschaftsverbände	Verkehrsbetriebe	Verkehrspolizei und/oder Rettungsdienste	Regionale Akteure (z.B. Interessensverbände aus benachbarten Kommunen oder regionale Verkehrsbetriebe oder -behörden)	

Die Möglichkeit, dieses Kriterium durch eine Weiterentwicklung des Planes „nachzuerfüllen“ wird als sehr gering eingeschätzt.

<b>Kriterium 2:</b>	In welcher Weise haben Sie den Schlussentwurf des SUMP veröffentlicht und diskutiert, um Interessengruppen und der Öffentlichkeit die Möglichkeit für Kommentare zu geben?					
<b>Antwortoptionen:</b>	Er wurde nicht veröffentlicht	Er wurde ausgewählten Interessengruppen vorgestellt und mit ihnen diskutiert	Er wurde online veröffentlicht	Er wurde online veröffentlicht und die Öffentlichkeit konnte ihn kommentieren	Der SUMP wurde online den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und mit ihnen diskutiert	Der SUMP wurde den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen mehrerer Veranstaltungen vorgestellt und mit ihnen diskutiert

Im Falle einer, in den nächsten 1-2 Jahren geplanten, Fortschreibung ist es sehr zu empfehlen, den Schlussentwurf der Fortschreibung öffentlich zur Verfügung zu stellen, damit betroffene Interessensgruppen, Stakeholder und Bürger\*innen noch wichtige Kommentare beisteuern können. Idealerweise geschieht dies in mehreren öffentlichen physischen Veranstaltungen. Eventuell kommt auch eine online Veröffentlichung in Frage in Kombination mit einer live online Veranstaltung. Rein schriftliche, asynchrone Kommentierungsmöglichkeiten sollten zusätzlich angeboten werden, können aber nicht alleine zur Kriterienerfüllung dienen.



# Ausblick und Aktivitäten des BMDV

- Ingo Strater, BMDV

# Fragen und Antworten

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

## Hauptautoren und Hauptautorinnen

- Dr. Ralf BRAND                      Rupprecht Consult                      [r.brand@rupprecht-consult.eu](mailto:r.brand@rupprecht-consult.eu)
- Dr. Wulf-Holger ARNDT              TU Berlin (damals DIfU)                      [wulf-holger.arndt@tu-berlin.de](mailto:wulf-holger.arndt@tu-berlin.de)
- Britta SOMMER                      VDI | VDE | IT                      [Britta.Sommer@vdivde-it.de](mailto:Britta.Sommer@vdivde-it.de)
- Beate MÜLLER                      VDI | VDE | IT                      [Beate.Mueller@vdivde-it.de](mailto:Beate.Mueller@vdivde-it.de)
- Sara Abu HENEDY                      Rupprecht Consult                      [s.henedy@rupprecht-consult.eu](mailto:s.henedy@rupprecht-consult.eu)
- Fabrice RADRIZZANI                      DIfU                      [Radrizzani@difu.de](mailto:Radrizzani@difu.de)
- Jonas BLECKMANN                      DIfU                      [Bleckmann@difu.de](mailto:Bleckmann@difu.de)
- Martina HERTEL                      DIfU                      [Hertel@difu.de](mailto:Hertel@difu.de)