

**Bestandserhebung und -analyse in
Bezug auf nachhaltige urbane Mobili-
tätspläne (Sustainable Urban Mobi-
lity Plans - SUMP) in deutschen Kom-
munen mit über 100.000 Einwohnern
Projekt-Nr.: VB970446**

Abschlussbericht

30. Juni 2023

Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH
Erftstraße 15-17
50672 Köln

Tel. +49.221.60 60 55 - 0
Fax +49.221.60 60 55 - 29
E-Mail info@rupprecht-consult.eu
www.rupprecht-consult.eu

Inhalt

Inhalt	2
1 Einführung	3
2 Bestandserhebung SUMPs	5
2.1 Recherche der Mobilitätspläne	5
2.2 Bewertungsmethode	5
2.2.1 Bewertungstabelle	5
2.2.2 Online-Umfrage zur Selbstbewertung der Städte	8
2.2.3 Auswertung der SUMP-Bewertungstabelle.....	10
2.2.4 Ergebnis bzgl. der Städte	11
2.3 Stadt-Steckbriefe	12
3 Qualitative Analyse sonstiger Mobilitätspläne.....	15
3.1 Methode der qualitativen Analyse der Mobilitätspläne	15
3.2 Qualifizierung der Mobilitätspläne.....	17
4 Generelle Reflektionen und Empfehlungen	30
4.1 Synopse und Kontextualisierung aller bisherigen Ergebnisse.....	30
4.2 Benennung von empfehlenswerten Handlungsoption auf Länder- und Bundes-Ebene	34
4.3 Weitergehende Empfehlungen	40
5 Stadtsteckbriefe	43

1 Einführung

Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP) hat sich seit der Veröffentlichung des „Urban Mobility Package“ durch die Europäischen Union im Jahre 2013 europaweit, teilweise auch global, als gute Praxis der ganzheitlichen Mobilitätsplanung etabliert. Dies ist unter anderem dank einer großen Zahl von EU-geförderten Projekten gelungen, die das SUMP-Konzept verbreiteten. Auch einige fachlich spezifizieren „SUMP Topic Guides“ halfen dabei, diese Planungsmethodik handhabbar zu machen. Einige EU-Mitgliedsstaaten haben die Entwicklung und Umsetzung von SUMP für Städte verpflichtend gemacht. Ein Sonderbericht des European Court of Auditors im Jahr 2020 schlussfolgerte mit einer dringenden Empfehlung, das SUMP-Konzept tiefer und formeller zu verankern. Einige deutsche Bundesländer fordern und fördern ihre Kommunen bei der Entwicklung von SUMP. Mit dem Vorschlag von Art. 40 b) im Legislativvorschlags der Novellierung der TEN-V Verordnung vom 14. Dezember 2021 sollen die Mitgliedsstaaten „die Annahme eines Plans für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) im Einklang mit Anhang V, der insbesondere Maßnahmen zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger, zur Förderung emissionsfreier Mobilität, einschließlich einer nachhaltigen und emissionsfreien Stadtlogistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und zur Berücksichtigung der transeuropäischen Fernverkehrsströme umfasst“ gewährleisten.

Dies wirft die wichtige Frage auf, wie transparent und rechtssicher festgestellt werden kann, ob ein städtischer Mobilitätsplan den in Annex V genannten Anforderungen genügt. Dies ist eine zentrale Ausgangsüberlegung des Projektes *„Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans - SUMP) in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern“*. Das Konsortium, das dieses Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) durchführt, besteht aus Rupprecht Consult (Konsortialführer), dem Deutschen Institut für Urbanistik (DIfU) und der VDI/VDE-IT.

Die Konsortialpartner teilen die Überzeugung, dass ein guter SUMP das Fundament bilden kann, um das Mobilitätssystem einer Stadt deutlich nachhaltiger zu machen. Insofern geht es in diesem Forschungsprojekt nicht nur um die Erfüllung der Annex V-Anforderungen, sondern auch darum, empirisch basierte Empfehlungen zu generieren, damit deutsche Kommunen auf deren Weg zur Nachhaltigkeit und Klimaneutralität bestmöglich unterstützt werden können. Neben dem Annex V werden auch „weitere diesbezügliche KOM-Richtlinien für einen SUMP“ berücksichtigt sowie auch sonstige einschlägige Empfehlungen und Handreichungen, z. B. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV), in die Arbeit einbezogen.

Der vorliegende Bericht ist der Abschlussbericht des Gesamtprojektes, das am 16.10.2023 startete und – nach offizieller Verlängerung vom 31.01.2023 – bis Ende Juni 2023 terminiert war. Zur Kontextualisierung scheint es angebracht, die Projektstruktur kurz in Erinnerung zu rufen.

Demnach startete das Projekt mit der Entwicklung eines klar artikulierten Kriterienkataloges, der eine transparente Bewertung ermöglicht, ob ein existierender Mobilitätsplan die SUMP-Anforderungen erfüllt oder nicht. Dieser Schritt war das zentrale Ziel von AP1. Unter anderem aufgrund von überzeugenden Anregungen von Vertretungen von Kommunen und Bundesländern wurde der Kriterienkatalog eng entlang des existierenden SUMP-Self Assessment entwickelt. Dazu mussten vor allem Schwellwerte definiert werden, ab denen ein Kriterium als erfüllt gelten kann. Außerdem mussten einige Kriterien komplett neu entwickelt werden, weil entsprechende Anforderungen in Annex V der TEN-Verordnung artikuliert sind, im SUMP-Self Assessment allerdings keine Erwähnung finden. Diese Arbeiten mündeten in einem separaten Bericht, der am 13.12.2022 dem BMDV übergeben wurde. Im Nachgang wurden wenige Kriterien im Dialog mit dem BMDV noch nachgeschärft und kamen in den darauffolgenden Arbeitspaketen so zum Einsatz.

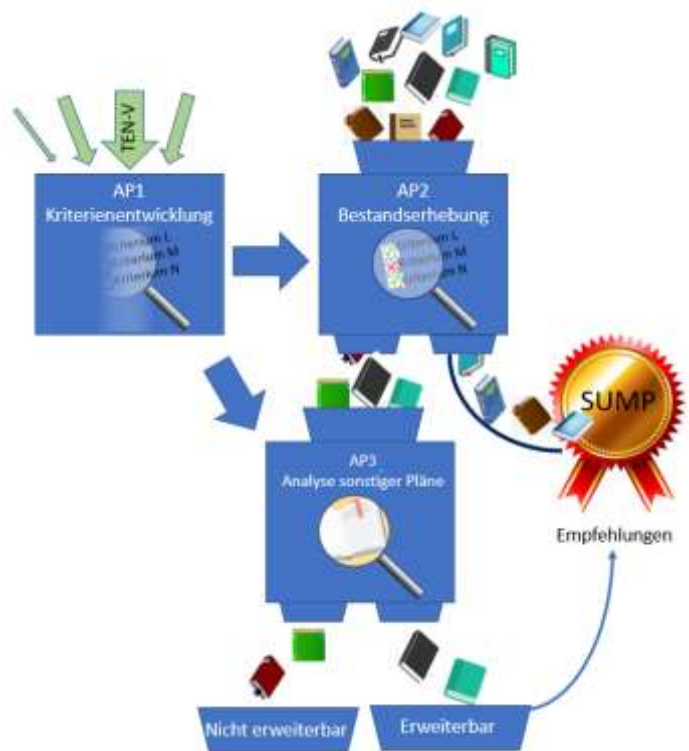


Abbildung 1: Ablaufdiagramm des Projektes

Im Rahmen des zweiten Arbeitspaketes wurden sodann die Mobilitätspläne von 84 Städten und einer Region¹ in einem sehr arbeitsaufwändigen Verfahren manuell analysiert. Da einige Städte ihre Mobilitätsplanung kumulativ in mehreren Plänen dargelegt haben, mussten letztlich 120 Pläne entlang der in AP1 entwickelten Kriterienkatalogs bewertet werden. Weitere Details zum methodischen Vorgehen sowie zu den AP-Ergebnissen werden im folgenden Kapitel separat dargestellt.

In Kapitel 3 werden letztlich die Ergebnisse aus AP3 vorgestellt. Mit diesem Arbeitspaket wurden zwei grundsätzliche Ziele verfolgt: Zum einen wurde analysiert, ob bzw. wie jene Pläne, die nicht als „vollwertiger“ SUMP gelten können, möglicherweise durch nachträgliche Maßnahmen doch noch zu einem SUMP werden könnten. Dies geschah durch eine sogenannte „Distanz-zum-Ziel“-Analyse. Zum anderen wurden aus allen vorangegangenen Arbeitsschritten Empfehlungen für das BMDV abgeleitet, um dessen Bemühungen für die Entwicklung eines zielführenden nationalen Unterstützungsprogramms bestmöglich zu unterstützen.

¹ 84 Städte wurden betrachtet. Zudem ist der Mobilitätsplan der Region Frankfurt/Main einbezogen worden.

2 Bestandserhebung SUMPs

2.1 Recherche der Mobilitätspläne

Im AP2 wurden die Mobilitätspläne der 77 TEN-Städte und 7 restlichen deutschen Großstädte (über 100.000 Ew.) recherchiert und ausgewertet. In der Liste sind 84 Städte und eine Region aufgeführt, weil Frankfurt am Main als Stadt und Region mit separaten Plänen enthalten ist. Zu den 85 Städten (bzw. Region) wurden 154 Mobilitätspläne erfasst und 120 Mobilitätspläne letztlich analysiert.

Für die erfassten Pläne wurde eine Excel-Tabelle „Städte-Liste und Planverfügbarkeit.xlsx“ erstellt. Neben den Namen der Stadt, Ihrer Einwohnerzahl und Angaben zum Raumtyp wurden bzgl. der Pläne Titel, Verfügbarkeit, URL, Kontaktdaten u.a.m. erfasst.

Die Recherche der Mobilitätspläne gestaltete sich sehr aufwändig, da es im Gegensatz zu anderen EU-Staaten keine zentrale Plattform mit Informationen zu solchen Plänen in Deutschland gibt. Die Mobilitätspläne wurden zum größten Teil im Internet recherchiert. In einigen Fällen wurde telefonisch nachgefragt und dann meist die aktuellen Pläne durch die betreffenden Stadtverwaltungen zur Verfügung gestellt. In sehr wenigen Fällen gab es keine gültigen Mobilitätspläne.

Eine weitere Schwierigkeit ist die nicht vorhandene Normung von städtischen Mobilitätsplänen. Für die Städte ergab die Recherche verschiedene Arten von Mobilitätsplänen. Plänen mit Titeln wie Verkehrsentwicklungsplan, Mobilitätsplan, Stadtentwicklungsplan Verkehr, Mobilitätskonzept, Mobilität u. ä. entsprachen grundsätzlich den geforderten SUMP oder VEP-Kriterien. Außerdem lagen bei vielen Städten zusätzlich sogenannte Green City Pläne (GCP) vor. Diese wurden ebenfalls mit einbezogen bei der Bewertung. Oft erfüllten diese aber nur wenigen Kriterien unseres SUMP-Bewertungsrasters (s. AP1). In einige Fällen lagen noch weitere gültige Pläne mit Mobilitätsbezug vor. In diesen Fällen waren das meist ein GCP, ein Mobilitätsplan und eine Teilfortschreibung des letzteren oder ein Klimaschutzkonzept mit Mobilitätsteil. Rein sektorale Pläne wie Lärminderungspläne, Luftreinhaltepläne, Nahverkehrspläne, Klimaschutzpläne u. ä. wurden nicht berücksichtigt.

Bei den Städten mit mehr als einem Plan wurde geprüft, ob sich die Pläne ergänzen und so diese Pläne zusammen als ein Gesamtwerk zu bewerten sind. In diesen 16 Fällen/Städten ist das in der Bewertungstabelle mit „Summe Plannr. X, Plannr. Y, ...“ gekennzeichnet.

2.2 Bewertungsmethode

2.2.1 Bewertungstabelle

Nach der Fassung der Pläne wurden als nächster Schritt diese Pläne anhand des SUMP-Bewertungsraster aus dem AP1 analysiert. Für die Bewertung wurde eine Excel-Tabelle erstellt. In der SUMP-Bewertungstabelle wurden pro Stadt und Plan für die 32 Fragen des Bewertungsrasters die zutreffenden Antwortkriterien mit einem „x“ eingetragen. (s. Abbildung unten)

Abbildung 2: Aufbau der SUMP-Bewertungstabelle.xlsx, TAB "Bewertung"

Wie bereits im Bericht zu AP1 bzgl. des SUMP-Bewertungsrasters beschrieben sind die Bewertungsmaßstäbe in 8 Themenfelder und 32 Fragen gegliedert, die die verschiedenen notwendigen Inhalte eines SUMP umfassen. Zu den Fragen wurden jeweils Antwortmöglichkeiten ergänzt, um so die SUMP-Kriterien abbilden zu können. Diese Antworten/Kriterien sind in 3 Gruppen gegliedert:

	Muss-Kriterium für <u>alle</u> Städte	Alle blauen Antworten müssen erfüllt/angekreuzt sein, um das Kriterium zu erfüllen.
	Muss-Kriterium für <u>große</u> Städte / urban nodes (falls zutreffend)	Alle blauen und orangen Antworten müssen erfüllt/angekreuzt sein, um das Kriterium zu erfüllen.
	Bonuskriterium (falls zutreffend)	Gelbe Antworten führen zu Bonuspunkten.

Nach dem oben abgebildeten Schema wurden die Pläne von den Projektpartnern bewertet. Neben Erläuterungen zu den Bewertungen wurden jeweils die Bewertungsergebnisse der Frage als N=nein, Y=ja und B=Bonus, wenn neben den Muss-Kriterien zusätzlich die Bonus-Kriterien erfüllt wurden. Die Bonuspunkte haben bisher keine Bedeutung für die Gesamtbewertung der Mobilitätspläne. Vor und während der Bewertung der einzelnen Pläne wurden in einem sehr arbeitsintensiven Prozess Abstimmungen zur Kalibrierung eines gemeinsamen Verständnisses zur Bewertung der einzelnen Antworten zu den Bewertungsfragen/Kriterien durchgeführt.

Pläne, die veraltet sind, also deren Gültigkeit abgelaufen ist, wurden nicht bewertet. Auch in Fällen bei denen Städte aktuell an einem Plan arbeiten, dieser aber nicht abgeschlossen ist, konnte dieser nicht in die Bewertung einbezogen werden. In einem Fall war der Plan schon fertig, es fehlte aber noch der Beschluss des Stadtrates. Diesen Plan haben wir bewertet aber bzgl. der Beschlusslage konnte nur ein "Nein" eingetragen werden (Frage 18).

In einem weiteren TAB „Auswertung“ wurden dann die Ergebnisse der Fragen zusammengefasst pro Stadt und Plan. Damit wurde der Erfüllungsgrad in Prozent der positiv bewerteten Fragen berechnet. Außerdem wurde eine Gewichtung der Kriterien durchgeführt. Dabei wurde berücksichtigt, wie essenziell die jeweilige Fragestellung für einen SUMP ist. Mit dieser Gewichtung wurde dann der gewichtete Erfüllungsgrad berechnet. Dieser weicht aber in den meisten Fällen nur unwesentlich vom ungewichteten Grad der Erfüllung ab. Die Gewichtung der Kriterien wird im Kap. 2.2.3 genauer beschrieben.

Abbildung 3: Aufbau der SUMP-Bewertungstabelle.xlsx, TAB Auswertung

	A	B	C	D	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	
1	Auswertung basierend f																
2																	
3																	
4								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4	Mittelwert: Gewichtung des Kriteriums							10	5,80	10	10	7,60	8,80	8,80	10	10	8,80
5	Mittelwert: Grad der "Heilbarkeit"							2	7,67	1	1	5	2,33	5	7	7,33	6,67
6					Gewichtet_B	Ungewichtet_B											
	Plan Nr	Stadt Nr	Stadt	Mobilitätsplan-Name	46 - Welche der folgenden Akteure haben Sie in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen? 50 - In welcher Weise haben Sie den Schlussentwurf des SUMP veröffentlicht und diskutiert, um Interessengruppen und der Öffentlichkeit die Möglichkeit für 43 - Wer war an der Analyse der Mobilitätssituation und der Priorisierung von Problemen beteiligt? 44 - Wer war an der Entwicklung von Mobilitätsleitbild und langfristigen Zielen beteiligt? 45 - Wer war an der Auswahl der Maßnahmen beteiligt? 19 - Definiert der SUMP klare Mobilitätsziele zur Lösung der wichtigsten Probleme? 17 - Enthält der SUMP ein von weiten Kreisen getragenes langfristiges Mobilitätsleitbild? 27 - Öffentliche Verkehrsmittel: Beschreibt der SUMP, wie die Qualität, Verknüpfung und Zugänglichkeit des ÖPNVs verbessert werden können (z.B. in Bezug auf Infrastruktur. 28 - Nicht-motorisierter Verkehr: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fuß- und/oder Radverkehrs? 30 - Verkehrssicherheit: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsträger?												
7	2,3	1	Aachen	Mobilitätsstr	53%	53%	Y	N	N	N	N	N	Y	N	Y	B	B
8	1	1	Aachen	Masterplan G	2%	3%	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
9	0	1	Aachen	aus 2,3 und 1	48%	50%	Y	N	N	N	N	Y	N	N	B	B	B
10	6	3	Augsburg	Masterplan r	28%	31%	N	N	N	N	N	N	N	Y	N	N	Y
11	10	7	Bergisch Glac	Mobilitätskor	60%	63%	Y	N	N	N	N	Y	Y	Y	Y	N	N
12	12	8	Berlin	Stadtentwick	95%	94%	B	N	Y	Y	Y	Y	Y	B	Y	Y	Y
13	11	8	Berlin	Masterplan f	0%	0%	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
14	13	9	Bielefeld	Mobilitätsstr	25%	22%	N	N	N	N	N	Y	Y	B	Y	N	N

Bei der Bewertung stellten sich verschiedene Schwierigkeiten heraus. In die Bewertung konnten nur die Dokumente einfließen, die verfügbar waren, also die im Internet veröffentlichten Berichte der Mobilitätspläne. Einige Städte haben keinen einheitlichen Mobilitätsplan erstellt, sondern erstellen mehrere Pläne, die die nachhaltige Mobilitätsplanung betreffen. Ein Beispiel zeigt die Korrespondenz im Kasten unten. In Einzelfällen konnten durch intensive Suche und telefonische Kontakte weitere Berichte erfasst werden.

Sehr geehrter Herr xxx,
 leider sind wir beim Ausfüllen der Umfrage bereits an der ersten Frage gescheitert, da Sie davon ausgehen, dass bereits ein SUMP bzw. VEP o.ä. vorliegt. Die ist bei der Stadt XXX nicht der Fall. Da wir eine Vielzahl an unterschiedlichen Planwerken (siehe Grafik) erarbeitet haben (vom NVP, über regionale V-Konzepte bis hin zu informellen sektorbezogenen Plänen), ist es uns nicht möglich, an der Umfrage teilzunehmen. Für weitere Rückfragen stehen wir ihnen gerne zur Verfügung.
 Mit freundlichen Grüßen
 i.A. XXX

Sehr geehrter Herr XXX,
 in Prinzip ist es nicht schädlich, wenn ein solches Planwerk als Clusterwerk vorliegt, wie in Ihrem Fall, falls es diese zusammen sich ergänzen, so wie ich das verstehe. Gern können Sie auf Grundlage dieser Pläne die Fragen beantworten bzw. unsere Einträge korrigieren. Wir haben den Fragebogen vorausgefüllt auf Grundlage der Angaben aus dem "Green City Plan XXX Masterplan M³". Da würden sicher in einigen Fragen die Antworten zu den Kriterien angepasst, spricht verbessert werden müssen. Gern schreiben Sie in den Kommentar, auf welchen Plan sich das jeweils bezieht.
 Viele Grüße
 Arndt

Die größte Schwierigkeit bestand aber darin, dass die Berichte zu den Plänen nicht standardisiert sind. Die Berichte haben sehr unterschiedliche Qualität. Einige Berichte stellen eher die Ergebnisse für eine breite Öffentlichkeit und die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung und weniger zu den Prozessen der Erarbeitung der Mobilitätspläne. So finden sich dort nicht alle Angaben zu den verschiedenen Themenfeldern des Bewertungsrasters. Andere Berichte legen vor allem einen Schwerpunkt auf die Darstellung der Strategien und der Maßnahmen. Insofern war es nur möglich die Daten aus den Berichten in die Bewertung einfließen zu lassen und nicht in jedem Fall die tatsächliche Qualität des Mobilitätsplans bewerten zu können, weil bestimmte Aspekte in den Berichten nicht dargestellt sind. Das betraf vor allem das Themenfeld Partizipation, weil die Prozesse zu diesem Themenfeld oft am Anfang der Aufstellung der Mobilitätspläne stattfindet und deren Beschreibung dann später oft nicht Eingang in die finalen Berichte zu den Mobilitätsplänen findet. Nur in Einzelfällen konnten durch telefonischen Kontakt, weitere oder neuere Berichte oder Zusatzinformationen zu den vorhandenen Berichten recherchiert werden. Gerade bei älteren Berichten zu den Mobilitätsplänen waren die neuen, nun für die Verkehrsplanung zuständigen Mitarbeiter nicht in der Lage zu den Prozessen der früheren Planerstellung Auskunft zu geben. Kommentare zu den Bewertungskriterien der einzelnen Pläne der Städte sind in der Datei Bewertungstabelle.xls TAB Bewertung in der jeweiligen Spalte „Erläuterungen / Begründungen“ entsprechend vermerkt worden.

2.2.2 Online-Umfrage zur Selbstbewertung der Städte

Methodische Beschreibung der Online-Umfrage

Zur Validierung unserer Bewertung und um noch Lücken füllen zu können, wurde eine Online-Umfrage für die Städte durchgeführt. Dazu wurde ein Fragebogen anhand der Fragen/Kriterien des Bewertungsrasters erstellt und mit den vom Konsortium vergebenen Bewertungen vorausgefüllt. Die Umfrage verwendete dasselbe Bewertungsraster wie die expertinnen- und expertenbasierten Planbewertung (siehe 2.2.1). Bei Städten, die mehr als einen Plan haben, wurden diese entweder zusammengefasst (16-mal der Fall) oder derjenige Plan ausgewählt, der am umfassendsten war. Dadurch blieben 84² Pläne übrig, die entsprechend der Planbewertung bereits vorausgefüllt waren. Die Städte waren nun eingeladen, diese Bewertungen kritisch zu betrachten und ggf. zu ändern. Falls die Bewertungen geändert wurden, waren die Kommunen angehalten kurze Begründungen dazu in den Online-Fragebogen einzutragen.

Die Anschriften der Umfrageteilnehmenden wurden aus der früheren Planrecherche (siehe Kap. 2.1) übernommen. Fehlende Anschriften wurden durch eine Internetrecherche ergänzt. Es ergab sich ein Rücklauf von 27 auswertbaren Antworten.

Wie auch bei der Bewertung im Konsortium bestand auch bei der Umfrage die Gefahr, dass verschiedene Personen in verschiedenen Kommunen die einzelnen Kriterien und Antwortoptionen verschieden interpretieren. Der Vorteil einer Bewertung durch Expertinnen und Experten ist, dass wir uns in vielen Austauschrunden auf eine bestimmte Interpretation geeinigt haben („Kalibrierung“). So einen Prozess haben die Befragten in den Kommunen nicht durchlaufen. Auf der anderen Seite besteht in der Umfrage der Vorteil der Selbsteinschätzung. Dadurch können Wissen und Fakten offengelegt werden, die (aus welchen Gründen auch immer) in der schriftlichen Version des Plans nicht erwähnt wur-

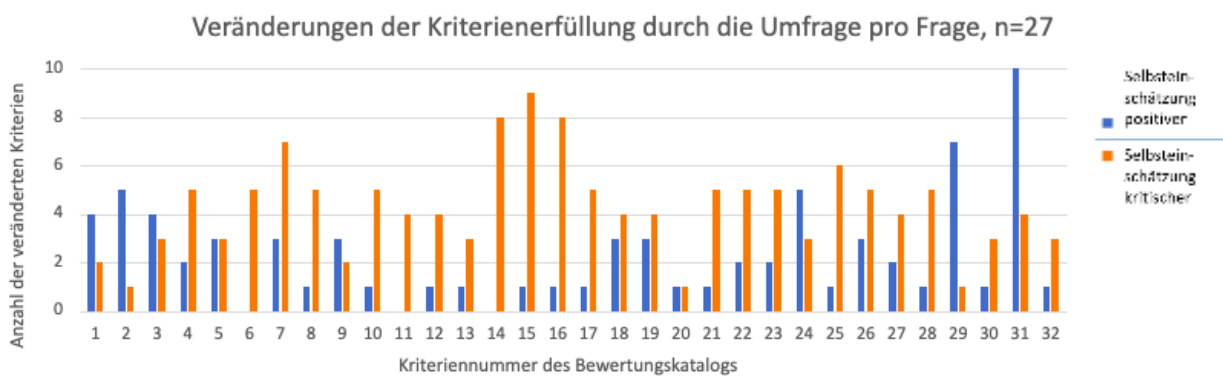
² Es wurde nur die Region Frankfurt RheinMain, nicht aber die Stadt Frankfurt am Main angeschrieben

den. Wie oben schon erwähnt, sind die Berichte zu den Mobilitätsplänen von unterschiedlichem Umfang und Qualität, was nicht immer die richtigen Rückschlüsse auf die Mobilitätspläne zulässt. Eine Nicht-Erwähnung von bestimmten Aspekten bedeutet nicht automatisch, dass etwas nicht gemacht wurde bei der Aufstellung des Mobilitätsplans.

Ergebnisse der Umfrage

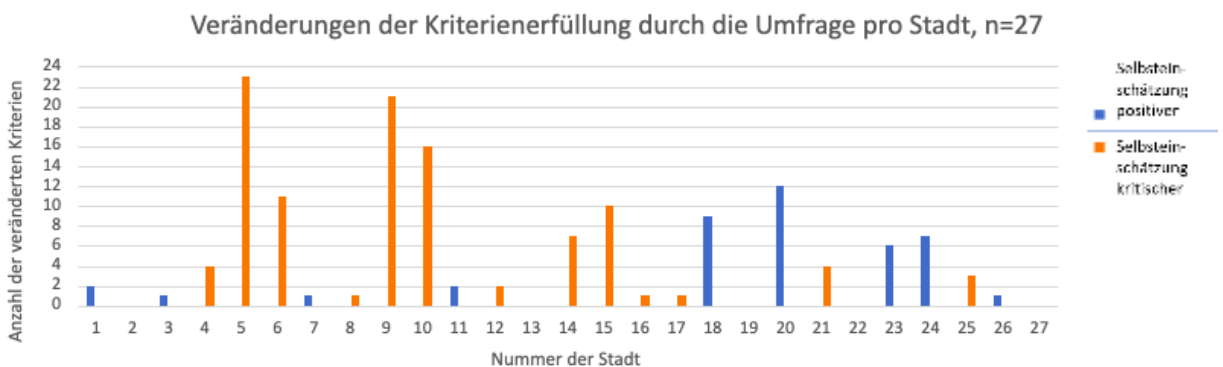
Allgemein kann festgehalten werden, dass die an der Umfrage teilnehmenden Städte die Erreichung mehrerer Kriterien selbstkritischer eingestuft haben als das Konsortium dies aufgrund der Analyse der Plandokumente tat. Besonders die Bewertungsfragen/Kriterien 14 (Ökologisierung der Verkehrsflotte), 15 (Verringerung der Verkehrsbelastung) und 16 (abgedeckter räumlicher Bereich) wurde in der Einschätzung von acht Städten selbstkritischer wahrgenommen. Eine durchschnittlich positivere Selbsteinschätzung wurde bei 8 Kriterien festgestellt, wobei besonders Kriterium 31 (Beteiligung der kommunalen Ämter) und 29 (Verweis auf lokale Strategien & Pläne) hervorstechen. Abbildung 4 illustriert das Ergebnis.

Abbildung 4: Veränderungen der SUMP-Kriterienerfüllung pro Kriterium durch die Selbstauskunft der Städte in der Umfrage im Vergleich zur Bewertung durch das Konsortium



Auf der Ebene der teilnehmenden Städte ergibt sich eine ausgewogenere Verteilung hinsichtlich positiverer versus kritischerer Selbsteinschätzung der SUMP-Kriterien (13 vs. 9). Auffällig sind hier jedoch die Extreme. So stufen sich drei Städte in mindestens der Hälfte der Kriterien selbst kritischer ein als das Konsortium dies basierend auf der Analyse der Plandokumente tat.

Abbildung 5: Veränderungen der SUMP-Kriterienerfüllung pro Stadt durch die Selbstauskunft der Städte in der Umfrage im Vergleich zur Bewertung durch das Konsortium



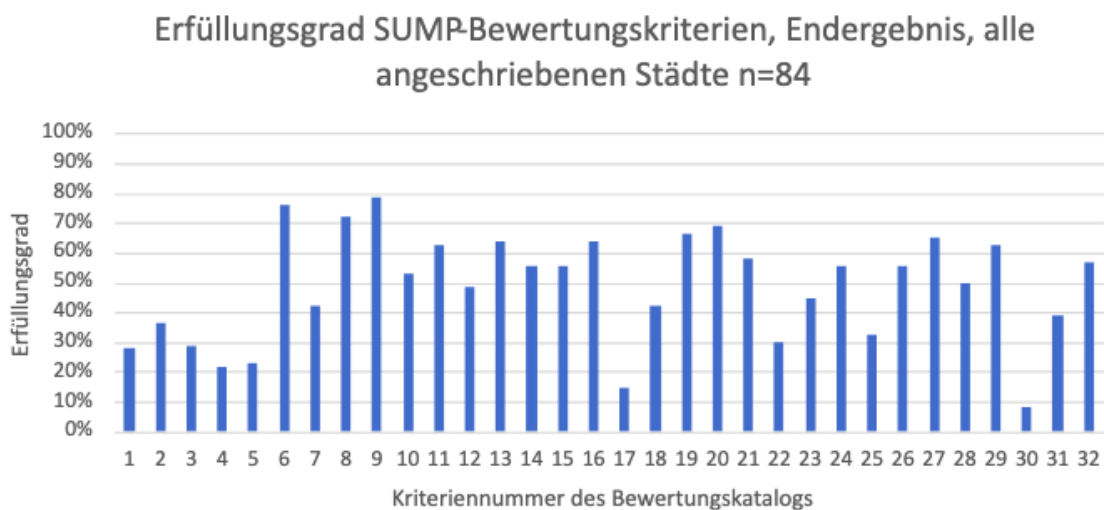
Die Städte wurden in der Umfrage gebeten, etwaige Änderungen in Kommentaren zu begründen. Am häufigsten wurde dazu angegeben, dass Bearbeitung oder Umsetzung des Kriteriums noch nicht erfolgt beziehungsweise abgeschlossen ist, dass das Kriterium außerhalb des Aufgabengebiets der Stadt liegt und dass Mittel (finanziell, Daten etc.), das Kriterium umzusetzen, fehlen.

2.2.3 Auswertung der SUMP-Bewertungstabelle

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Bewertungen der SUMP-Kriterien durch das Konsortium dargestellt. Ergebnisse bzgl. der SUMP-Bewertungskriterien:

Die Ergebnisse bzgl. der Erfüllungsgrade pro Kriterium sind sehr unterschiedlich und variieren zwischen 7 % (Frage 30: Wurde der Plan in Koordination und Konsultation mit anderen Planungsebenen entwickelt?) und 78 % (Frage 9: Nicht-motorisierter Verkehr: Beinhaltet der SUMP-Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fuß- und/oder Radverkehrs?). s. Abbildung unten.

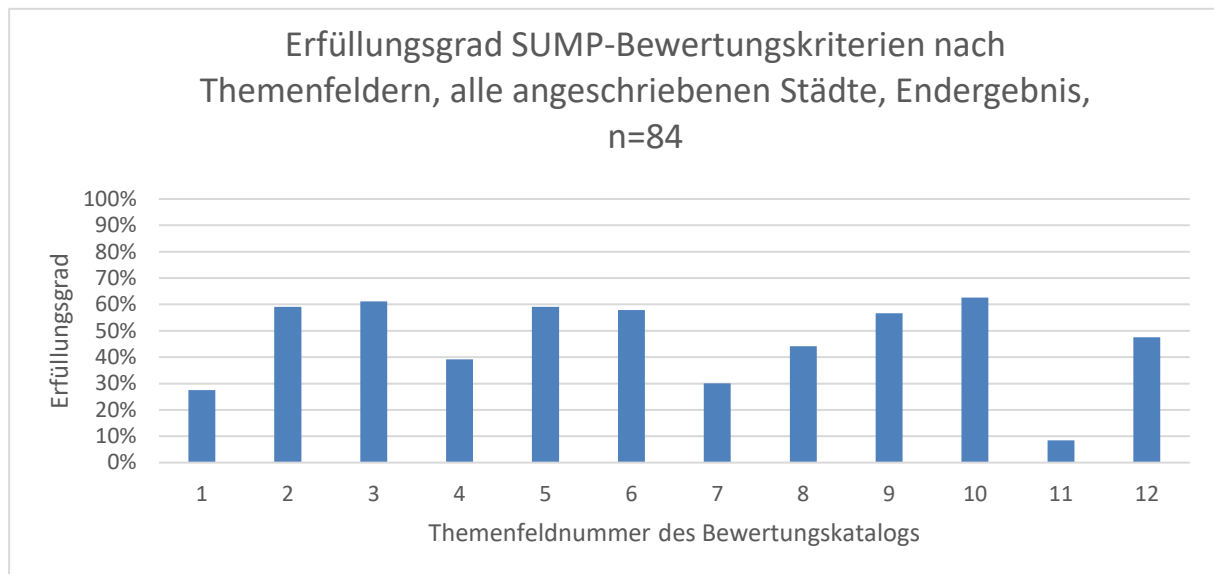
Abbildung 6: Erfüllungsgrad der SUMP-Bewertungsfragen/Kriterien



Die einzelnen SUMP-Bewertungsfragen/Kriterien sind zu Themenfelder gebündelt (vgl. dazu Zwischenbericht zu AP1). Für die Erfüllungsgrade der Themenfelder werden die Mittelwerte der Erfüllungsgrade der dazugehörigen SUMP-Bewertungsfragen/Kriterien gebildet.

Wie weiter oben schon beschrieben, sind die Werte für das Themenfeld 1 „Partizipation“ (Fragen 1 bis 5) besonders niedrig, weil offenbar die Beteiligungsprozesse am Anfang der Mobilitätsplanerstellung festgelegt werden und oft später nicht mehr oder nicht ausreichend im Bericht des Mobilitätsplans beschrieben werden. Darauf deuten auch die Ergebnisse der Umfrage hin. Hier werden immerhin drei von den fünf Fragen im Themenfeld 1 deutlicher positiver bewertet von den Städten als vom Konsortium, welches nur auf Grundlage der Pläne bewerten konnte. (s. Abbildung 4)

Abbildung 7: Erfüllungsgrad der SUMP-Bewertungskriterien pro Themenfeld



Neben dem Themenfeld 1 „Partizipation“ verfügen auch die Themenfelder 11 „vertikale Kooperation“ (Frage 30) und 7 „Funktionalität im TEN-V Netzwerk“ (Frage 22) über einen geringen Erfüllungsgrad (s. Abbildung 7). Die drei Themenfelder werden offenbar noch nicht ausreichend hoch bewertet bei der Erstellung von nachhaltigen Mobilitätsplänen.

Außerdem wurden in weniger als 50 % der Städte die Kriterien der Themenfelder 4 „Berücksichtigung des räumlichen Einzugsbereichs – FUA“ (Fragen 16 und 17) und 8 „Monitoring & Evaluation“ (Fragen 23 bis 25) erfüllt. Auch hier ist zu vermuten, dass die Wichtigkeit dieser Themen momentan noch nicht ausreichend wahrgenommen werden. Im Themenfeld 8 „Monitoring & Evaluation“ liegt der Verdacht wieder nah, dass Konzepte bzgl. Monitoring und Evaluation oft nicht im Bericht zum Mobilitätsplan beschrieben wurden. Denn in der Umfrage wurden zumindest Fragen 23 „Wurden im SUMP messbare und zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim Erreichen seiner Mobilitätsziele zu messen?“ und 24 „Welche Evaluationsmethoden werden normalerweise verwendet, um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu bewerten?“ von den antwortenden Städten weit positiver bewertet als vom Konsortium auf Grund der vorliegenden Pläne. (s. Abbildung 5).

Im Falle der Green City Pläne stellte sich heraus, dass die meisten Pläne nicht den Bewertungskriterien für SUMP entsprechen. Vor allem fehlt es bei diesen Plänen an der Integration in andere Pläne, an Beteiligungsverfahren sowie an Berücksichtigung der vertikalen und horizontalen Kooperation.

2.2.4 Ergebnis bzgl. der Städte

Wie weiter oben schon dargestellt hatte keine Kommune mit ihren Plänen 100 % aller SUMP-Kriterien erfüllt. Es gibt 2 Städte mit über 90 % und 8 Städte mit 80 % und mehr sowie 12 mit 70 % und mehr. Weniger als die Hälfte der Pläne erfüllt 50 % der Bewertungskriterien nicht.

Um ein differenzierteres Bild der einzelnen SUMP-Pläne zu erhalten, wurde eine Gewichtung der einzelnen Kriterien durchgeführt. In einem ersten Schritt berieten sich die drei Organisationen intern über die Wichtigkeit der einzelnen Kriterien und wiesen diesen ein Gewicht zwischen eins und zehn zu. Aus diesen drei Gewichten wurde zunächst ein Mittelwert gebildet. Anschließend wurde in einem dialogi-

schen Verfahren über die Gewichtung derjenigen Kriterien gesprochen, die eine hohe Standardabweichung aufwiesen, also den Punkten, bei denen die Fachexpertise der drei Organisationen auseinander ging. Da die ursprüngliche Gewichtung aber kaum zu Veränderungen geführt hat, wurde diese weiter gespreizt. Auch die gespreizte Gewichtung führt nur zu kleinen Veränderungen: Lediglich eine zusätzliche Stadt kommt über den Schwellenwert von 70 %.

Abbildung 8: Erfüllungsgrad für den gesamten Plan

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

Eine noch weitere Spreizung würde zwar das Ergebnis der Gewichtung verstärken, dadurch würden aber diejenigen Kriterien, die ein kleines Gewicht erhalten haben, bedeutungslos werden. Deshalb wurde davon abgesehen.

2.3 Stadt-Steckbriefe

Die im AP2.2 zusammengetragenen Ergebnisse der kriteriengestützten Analyse und Bewertung der Pläne, die in AP2.2 ausgewertet und grafisch dargestellt wurden, sollen im AP2.3 als Steckbriefe aufbereitet werden. Das Angebot sieht hierzu vor, dass jede untersuchte Stadt einen Steckbrief erhält, der den Erfüllungsgrad der SUMP-Kriterien darstellt. Die Steckbriefe, die individuell an die Städte adressiert sind, enthalten eine tabellarische Darstellung der für die Bewertung relevanten 32 Kriterien und deren Erfüllungssituationen. Hierbei wurden einige Fragen mit Mehrfachauswahl umformuliert, sodass binäre Antworten (Ja/ Nein) zur jeweiligen Erfüllungssituation für jedes Kriterium festgehalten werden konnten. Abhängig von der Anzahl der erfüllten Kriterien wird der prozentuale Erfüllungsgrad der SUMP-Kriterien visuell anhand eines, der Tabelle angefügten, Farbverlaufes verdeutlicht. Der tabellarische Aufbau des Steckbriefs als auch die farbliche Darstellung des Erfüllungsgrades der SUMP-Kriterien in Prozent tragen zur niedrigschwelligen Visualisierung der zusammengetragenen Informationen bei. Ein kurzer Verweis auf weitere Empfehlungen zur nachträglichen Erfüllung der SUMP-Kriterien, die im Rahmen des Projektes zusammengetragen werden, schließt den Steckbrief. Für Pläne, die mit 0 % bewertet wurden, sind keine Steckbriefe erstellt worden.

Beispielhaft befindet sich anbei der für Berlin erstellte Steckbrief:

Beispiel für den Stadtsteckbrief

Im Rahmen eines BMDV-Projektes hat ein Konsortium aus Rupprecht Consult, VDI/VDE-IT und dem Deutschen Institut für Urbanistik Kriterien eines guten SUMP entwickelt und anschließend die Mobilitätspläne aller urban nodes entsprechend kriterienbasiert untersucht. Das BMDV hat diesen Kriterienkatalog gutgeheißen. Das Ergebnis für Berlin finden Sie auf den folgenden Seiten.

Stadtsteckbrief Berlin

Die Basis unserer Analyse ist/sind Berlins Plan/Pläne mit dem Titel/den Titeln „Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030“.

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	
9. Nicht-motorisierter Verkehr: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fuß- und/oder Radverkehrs?	X	
10. Verkehrssicherheit: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsträger?	X	
11. Motorisierter Individualverkehr (fließend + ruhend): Untersucht der SUMP das Potenzial für eine Umverteilung des Straßenraums vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln oder Nutzungen, die die Lebensqualität der Stadt erhöhen?	X	
12. Städtische Logistik: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit der Stadtlogistik und des Güterverkehrs?	X	
13. Mobilitätsmanagement: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Reiseverhaltens bestimmter Zielgruppen (z. B. schulisches oder betriebliches Mobilitätsmanagement)?	X	
14. Beinhaltet der vorliegende Mobilitätsplan Maßnahmen zur Förderung der Ökologisierung der urbanen Flotte (Engl. Original: „greening of the urban fleet“)?	X	
15. Beinhaltet der vorliegende Mobilitätsplan Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung (Engl. Original „alleviate congestion“)?	X	
16. Deckt der strategische Mobilitätsplan/SUMP den relevanten räumlichen Bereich ab?	X	
17. Deckt der strategische Mobilitätsplan/SUMP den relevanten räumlichen Bereich ab?	X	
18. Waren alle relevanten Behörden im Plangebiet des SUMP regelmäßig am Planungsprozess beteiligt?	X	

19. Haben die Entscheidungsträger/innen, Verwaltungsspitze und weiteren verantwortlichen Hauptakteure eine formelle Vereinbarung über die Zuständigkeiten, den Zeitplan und die Finanzierung der Maßnahmenumsetzung getroffen?	X	
20. Wurden die relevanten Methoden verwendet, um den potenziellen Beitrag von Maßnahmen zur Erreichung des vereinbarten Leitbilds und der Mobilitätsziele zu bewerten?	X	
21. Enthält der SUMP alle relevanten Maßnahmentypen?	X	
22. Multimodalität: Beinhaltet der SUMP Maßnahmen zur Erleichterung multimodaler Mobilität, die mehrere Verkehrsmittel kombinieren?	X	
23. Berücksichtigt der Mobilitätsplan Maßnahmen, die zur Verbesserung der Personen- und Güterverkehrsflüsse insbesondere im transeuropäischen Verkehrsnetz führen, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung gewährleistet ist?	X	
24. Wurden im SUMP messbare und zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim Erreichen seiner Mobilitätsziele zu messen?	X	
25. Werden normalerweise alle relevanten Evaluationsmethoden verwendet, um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu bewerten?		X
26. Berücksichtigt der vorliegende Mobilitätsplan alle relevanten messbaren Indikatoren?	X	
27. Wurden für den SUMP die zu berücksichtigenden mobilitätsrelevanten Themen analysiert?	X	
28. Wurden für den SUMP alle relevanten Verkehrsträger bezüglich ihrer Probleme analysiert?	X	
29. Sind alle relevanten Mobilitätstrends für den SUMP analysiert worden?	X	
30. Verweist der SUMP auf alle relevanten lokalen Strategien und Pläne?	X	
31. Wurde der Plan in Koordination und Konsultation mit anderen Planungsebenen entwickelt?	X	
32. Waren alle relevanten kommunalen Ämter im SUMP-Entwicklungsteam vertreten, das sich regelmäßig traf?	X	

Erfüllungsgrad der SUMP-Kriterien (in Prozent):

0 bis <10	10 bis <20	20 bis <30	30 bis <40	40 bis <50	50 bis <60	60 bis <70	70 bis <80	80 bis <90	90 bis 100
									X

Falls Berlin in absehbarer Zeit eine Fortschreibung seiner Mobilitätsplanung beabsichtigt, verweisen wir auf ein Dokument, in dem Empfehlungen artikuliert werden, wie einige der Kriterien unter Umständen nachträglich erfüllt werden können. Falls Berlin im Begriff ist, einen komplett neuen Mobilitätsplan zu entwickeln, ist es ebenfalls ratsam, diese Empfehlungen in Betracht zu ziehen, um einen Plan zu haben, der die Anforderungen an einen SUMP erfüllt und somit effektiv zum Erreichen einer nachhaltigen Mobilität beitragen kann.

3 Qualitative Analyse sonstiger Mobilitätspläne

3.1 Methode der qualitativen Analyse der Mobilitätspläne

In AP2 wurde erhoben, welche Kommunen mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. die zu einem urbanen Knoten gehören bereits Mobilitätspläne besitzen und welche davon die Anforderungen eines SUMP gemäß AP1-Kriterien erfüllen. Für die Pläne, die noch keine vollwertigen SUMP darstellen, wurde in AP3 untersucht, wie „weit weg“ die existierenden Pläne von einer vollen Kriterienerfüllung entfernt sind und ob bzw. durch welche Maßnahmen die einzelnen Mobilitätspläne zu einem vollwertigen SUMP ergänzt werden können. Dieses Vorgehen ist schematisch im unteren Bereich der Abbildung 1 dargestellt.

Über die reine Analyse hinausgehend, war ursprünglich die Erstellung eines konstruktiven „Katalogs von stadtspezifischen Upgrade Plänen“ als Schwerpunkt von AP3 vorgesehen. In jedem dieser Pläne hätten „stadtspezifische“ Maßnahmen benannt werden sollen, die helfen könnten, die bisher nicht erfüllten SUMP-Kriterien in absehbarer Zeit zu erreichen. Dabei sollten Synergiepotentiale mit existierenden Stärken sowie Maßnahmen und Angebote auf Länder- und Bundesebene berücksichtigt werden. Dieses geplante Vorgehen stellte sich im Projektverlauf als praktisch nicht durchführbar und als inhaltlich nicht sinnvoll heraus. Grund dafür war, dass sich drei zentrale Vermutungen, die das Konsortium zum Zeitpunkt der Angebotserstellung hegte, im Laufe des Projektes als nicht gegeben herausstellten:

- Zum einen war vermutet worden, dass die Pläne von nur wenigen Städten als Nicht-SUMP eingestuft werden würden. Die Analyseergebnisse aus AP2 führten allerdings zur Schlussfolgerung, dass die Mobilitätspläne der meisten deutschen Städte nicht *alle* Anforderungen eines SUMP (gemäß AP1 Kriterienkatalog) erfüllen. Dies hätte es erforderlich gemacht, für nahezu alle untersuchten Städte einen stadtspezifischen Upgrade-Plan zu erstellen; dies wäre aus Zeit- und Ressourcengründen nicht möglich gewesen.

Das Konsortium war davon ausgegangen, dass die untersuchten Pläne die meisten der gesuchten Informationen enthielten, die benötigt werden, um zu beurteilen, ob die verschiedenen Kriterien erfüllt sind. Bei einigen Kriterien – vor allem bezüglich der Nennung von bestimmten Maßnahmentypen – traf dies zu. Die Beschreibung und Dokumentation des Planerstellungsprozesses war in vielen Plandokumenten jedoch deutlich lückenhaft. Dies reduzierte die methodische Robustheit der planbasierten Bewertung und erhöhte das Risiko, evtl. unnötige Empfehlungen zu artikulieren.

- Das Projektteam nahm an, dass sich die meisten Kommunen an der Umfrage zur Lückenfüllung (AP2) aus eigenem Interesse beteiligen würden; dies hätte die Robustheit der Bewertungen enorm gestärkt. Trotz intensiver Kommunikations- und Werbungsarbeit gingen bis zum 20.06.2023 allerdings nur 27 Antworten von 84 angeschriebenen Kommunen ein. Aufgrund des kleinen Umfangs der Grundgesamtheit von 84 ist die Antworterstichprobe von 27 zu gering, um repräsentative Aussagen zuzulassen. Die Umfrage konnte auf der anderen Seite immerhin bei ca. einem Drittel der analysierten Städte Lücken in der Bewertung füllen.

Vor diesem Hintergrund fiel die Entscheidung, die vorhandenen Energien nicht in die Entwicklung von *stadtspezifischen* „Upgrade-Plänen“ für nahezu alle untersuchten Städte zu investieren, sondern stattdessen nach wiederkehrenden Mustern der Nicht-Erfüllung zu suchen. Besonderes Augenmerk wurde dabei daraufgelegt, wie viele der untersuchten Pläne die jeweiligen Kriterien erfüllen bzw. nicht erfüllen. Das Ergebnis ist ein Dokument, das grundsätzliche Überlegungen beinhaltet, ob und wie ein bisher

nicht-erfülltes Kriterium durch nachträgliche Aktivitäten erfüllt werden könnte. Dabei wurde auch berücksichtigt, inwieweit Best Practice Beispiele darauf hindeuten, welchen Grad der „Machbarkeit“ bestimmte Empfehlungen zugeschrieben werden können.

Interessierte Kommunen sind eingeladen, sich daran zu orientieren, um in einem ersten Schritt selbst festzustellen, ob bestimmte Kriterien evtl. zwar erbracht aber nicht im Plan dokumentiert wurden. In einem zweiten Schritt können dann Handlungsempfehlungen für tatsächlich nicht erfüllte Kriterien abgelesen werden. Die Bewertung der stadtspezifischen Relevanz obliegt dabei selbstredend der jeweiligen Kommune.

Grundsätzliches zum Konzept der Weiterentwicklung

Das entscheidende Konzept beim beschriebenen Vorgehen ist die Idee der Weiterentwicklung oder „Nacherfüllbarkeit“ von bisher unerfüllten Kriterien. Zur Illustration mag folgendes einfaches Beispiel dienen:

Um das Kriterium „*Welche der folgenden Maßnahmentypen enthält der SUMP?*“ zu erfüllen, müssen Maßnahmen aus allen folgenden Typen im Mobilitätsplan erwähnt werden:

- *Technische Maßnahmen (z. B. Smart Cards für den ÖPNV)*
- *Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Radwege, Neugestaltung öffentlicher Räume)*
- *Rechtliche Maßnahmen (z. B. Parkraumsatzung, Raumplanung)*
- *Weiche Maßnahmen (z. B. Kampagnen für Verkehrssicherheit)*

Der mögliche Grad der Nacherfüllbarkeit bei diesem Kriterium erscheint relativ hoch, weil ein möglicherweise fehlender Maßnahmentyp bei einer Weiterentwicklung oder Fortschreibung des Plans relativ leicht hinzugefügt werden kann.

Der Prozess zur Bestimmung der möglichen Nacherfüllung durch eine Weiterentwicklung des Plans innerhalb des Konsortiums verlief in einem iterativen, dialogischen Verfahren. Dazu fanden unter anderem mehrere Tele-Konferenzen statt, jeweils unter Beteiligung von Senior-Mitarbeitenden aller drei beteiligten Organisationen. In einer ersten Besprechung verständigte man sich grundsätzlich auf ein gleiches Verständnis des Weiterentwicklungs-Konzeptes. Im Anschluss starteten jeweils organisation-interne Abstimmungen mit dem Zweck, sich auf eine Zahl zwischen 1 und 10 zu einigen, die angibt, ob ein Kriterium nicht (1) oder relativ gut (10) nacherfüllbar ist. In einem zweiten Schritt wurden die Standardabweichungen zwischen den organisationsspezifischen Einschätzungen ermittelt, um den größten Diskussions- und Abstimmungsbedarf zu ermitteln. Dieser wurde durch weitere Tele-Konferenzen gedeckt, in denen die Projektbeteiligten ihr Verständnis und ihre Einschätzungen begründen und schließlich kalibrieren konnten.

Grundsätzlich wurde dabei die Annahme getroffen, dass Mobilitätspläne fortgeschrieben oder ergänzt werden können – andernfalls wäre jegliche Nacherfüllbarkeit ausgeschlossen. Eine wesentliche Erkenntnis dieses Austauschs war, dass Kriterien, die die Qualität des Planungsprozesses an sich betreffen insbesondere dann nicht nacherfüllbar sind, wenn sie frühe Planungsschritte betreffen und wenn wesentliche weitere Elemente eines Plans darauf aufbauen. Gleiches gilt beim Vergleich mit einem Gebäude, dessen Fundament nachträglich nicht verändert werden kann. Solche Kriterien wurden im oben beschriebenen Prozess entsprechend mit sehr niedrigen Werten zwischen 1 und 4 bewertet; dementsprechend wurden sie auch bei der Entwicklung von Handlungsempfehlungen nicht berücksichtigt.

Die praktisch und realistisch nacherfüllbaren Kriterien und entsprechende Überlegungen zur Weiterentwicklung werden im Folgenden einzeln erläutert.

Zur Erläuterung der farblichen Codierung der Antwortoptionen:

	Muss-Kriterien für alle Städte
	Bonus-Kriterien
	Muss-Kriterium nur für große Städte (urban nodes oder über 100.000 Einwohner)

Diese Informationen sind unvermeidliche Informationen aus dem Zwischenbericht nach Abschluss von AP1

3.2 Qualifizierung der Mobilitätspläne

Die Projektpartner sind bei der Angebotserstellung davon ausgegangen, dass eine hohe Zahl von Plänen die SUMP-Kriterien erfüllt. Aufgrund der in vorherigen Arbeitspaketen dargestellten Ergebnisse, die zeigen, dass nur sehr wenige Städte über Pläne verfügen, die die SUMP-Kriterien erfüllen, werden nachfolgend in jedem Themenfeld für jedes Kriterium die Möglichkeiten der „Nacherfüllbarkeit“ durch eine Weiterentwicklung des Plans untersucht. Hierfür wurde eine Gewichtung von 1 (nicht nacherfüllbar) bis 10 (gut nacherfüllbar) eingesetzt (s. auch Kapitel 3.1). Ab einem Wert von 5 geht das Konsortium von der generellen Möglichkeit der Nacherfüllbarkeit durch Weiterentwicklung aus.

Themenfeld 1 - Partizipation

Kriterium 1:	Welche der folgenden Akteure haben Sie in den SUMP-Entwicklungsprozess einbezogen?									
Antwortoptionen:	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)	
Grad der Nacherfüllbarkeit:	1-3									
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.										

Kriterium2:	In welcher Weise haben Sie den Schlusssentwurf des SUMP veröffentlicht und diskutiert, um Interessengruppen und der Öffentlichkeit die Möglichkeit für Kommentare zu geben?					
Antwortoptionen:	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
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7-8					
<p>Im Falle einer, in den nächsten 1-2 Jahren geplanten, Fortschreibung ist es sehr zu empfehlen, den Schlusssentwurf der Fortschreibung öffentlich zur Verfügung zu stellen, damit betroffene Interessensgruppen, Stakeholder, Bürgerinnen und Bürger 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.</p>						

Kriterium 3:	Wer war an der Analyse der Mobilitätssituation und der Priorisierung von Problemen beteiligt?					
Antwortoptionen:	Die für Mobilitätsplanung zuständige Abteilung	Andere Abteilungen	Vertreter der Zivilgesellschaft (z. B. in einem Planungsworkshop)	Bürgerinnen und Bürger (z. B. öffentliche Informationsveranstaltung oder Online-Beteiligung)	Regionale Planungsbehörde und/oder andere Kommunen der Stadtregion	
Grad der Nacherfüllbarkeit:	1					
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.						

Kriterium 4:	Wer war an der Entwicklung von Mobilitätsleitbild und langfristigen Zielen beteiligt?					
Antwortoptionen:	Die für Mobilitätsplanung zuständige Abteilung	Andere Abteilungen	Vertreter der Zivilgesellschaft (z. B. in einem Planungsworkshop)	Bürgerinnen und Bürger (z. B. öffentliche Informationsveranstaltung oder Onlinebeteiligung)	Regionale Planungsbehörde und/oder andere Kommunen der Stadtregion	
Grad der Nacherfüllbarkeit:	1					
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.						

Kriterium 5:	Wer war an der Auswahl der Maßnahmen beteiligt?				
Antwortoptionen:	Die für Mobilitätsplanung zuständige Abteilung	Andere Abteilungen	Vertreter der Zivilgesellschaft (z. B. in einem Planungs-workshop)	Bürgerinnen und Bürger (z. B. öffentliche Informationsveranstaltung oder Onlinebeteiligung)	Regionale Planungsbehörde und/oder andere Kommunen der Stadtregion
Grad der Nacherfüllbarkeit:	5				
<p>Falls eine Aktualisierung bzw. Fortschreibung des Mobilitätsplans vorgesehen ist, ist dringend zu empfehlen, ein möglichst breites Spektrum an Akteuren in den Prozess der Suche, Priorisierung und Auswahl von Maßnahmen einzubeziehen. Zwingend erforderlich ist die Einbeziehung der für Mobilitätsfragen zuständigen Abteilung in der Verwaltung, aber auch von möglichst allen anderen Fachabteilungen, denn Mobilität ist wesensgemäß ein Querschnittsthema. Daher wird ein SUMP auch immer als „integrierte“ Planungsmethodik bezeichnet. Ebenfalls unabdingbar ist die Einbeziehung von Vertretungen der Zivilgesellschaft), von Bürgerinnen und Bürgern in geeigneten Beteiligungsformaten (offline und online).</p> <p>Für Städte mit einem nennenswerten Verflechtungsraum / Pendlereinzugsgebiet (bzw. für Kommunen, die selbst Teil eines Verflechtungsraumes einer anderen Kommune sind) sind auch die entsprechenden Nachbarkommunen und regionalen Planungsbehörden in die Auswahl der Maßnahmen einzubeziehen.</p> <p>Mit einer Fortschreibung kann auch eine geänderte Maßnahmenauswahl verbunden. Dies ist ebenso der Fall, wenn sich zum Beispiel die Rahmenbedingungen ändern.</p>					

Themenfeld 2 - Zieldefinition / Vision

Kriterium 6:	Definiert der SUMP klare Mobilitätsziele zur Lösung der wichtigsten Probleme?				
Antwortoptionen:	Keine Ziele definiert	Ziele die nicht über den derzeitigen Trend hinausgehen	Ziele für einige der Probleme	Ziele für die meisten Probleme	Umfassender Zielkatalog, der alle wichtigen Probleme adressiert
Grad der Nacherfüllbarkeit:	2-3				
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.					

Kriterium 7:	Enthält der SUMP ein von weiten Kreisen getragenes langfristiges Mobilitätsleitbild?				
Antwortoptionen:	Der SUMP enthält kein Mobilitätsleitbild	Das Leitbild wird nur vom Verkehrsamt getragen	Das Leitbild wird von der gesamten Verwaltung getragen	Das Leitbild wird von der gesamten Verwaltung und Teilen der Stadtgesellschaft getragen	Das Leitbild wird von der gesamten Verwaltung und der Mehrheit der Stadtgesellschaft getragen
Grad der Nacherfüllbarkeit:	5				
<p>Falls sich der existierende Mobilitätsplan nicht an einem übergeordneten Leitbild (d.h. eine explizite Artikulation einer stadtgesehlich erwünschten Mobilitätszukunft) orientiert, kann es durchaus sinnvoll sein, ein solches Leitbild auch noch im Nachgang und unter Einbeziehung aller relevanten Akteure zu entwickeln, um sicherzustellen, dass es von einer breiten Mehrheit der Stadtgesellschaft und der Verwaltung getragen wird.</p> <p>Im Anschluss ist eine schonungslose Prüfung erforderlich, um festzustellen, ob die bereits definierten Maßnahmen tatsächlich geeignet sind, dieses Leitbild effizient und effektiv zu erreichen. Falls</p>					

dies der Fall ist, kann das so entwickelte Leitbild in der Tat als Richtschnur und Legitimation aller weiteren Aktivitäten gelten. Falls allerdings das so entwickelte Leitbild andere Maßnahmen erforderlich macht als jene, die bereits ausgewählt wurden, ist der gesamte Planungsprozess erneut beim SUMP-Schritt 6 (Ziele und Indikatoren festlegen) zu beginnen. Darüber hinaus können Anpassungen auch in anderen Teilen des SUMP notwendig werden, um das Leitbild erreichen zu können. Denkbar ist auch ein weiterer Fall, bei dem zwar ein Leitbild existiert (und das auch als Richtschnur für die Definition von Indikatoren und für die Auswahl von Maßnahmen diene), das aber nicht von einer breiten Mehrheit der Stadtgesellschaft und Verwaltung getragen wird. In diesem Fall ist die komplette Neuentwicklung eines konsensfähigeren Leitbildes erforderlich.

Themenfeld 3 - Inhaltliche Themen der Vision

Kriterium 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)?				
Antwortoptionen:	Überhaupt nicht	In geringem Umfang	In moderatem Umfang	In hohem Maße	In sehr hohem Maße
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7				
<p>Immerhin (bzw. nur) 55% aller analysierten Mobilitätspläne haben dieses Kriterium erfüllt, das als essentiell für einen vollwertigen SUMP gilt. Im Falle einer Nichterfüllung ist es zumindest denkbar, dass ÖPNV-Themen prominente Beachtung in einer Fortschreibung des Mobilitätsplans finden. Dabei müssen klare Aussagen getroffen werden wie die Qualität, Verknüpfung und Zugänglichkeit des ÖPNVs mit einem eindeutig operationalisierten Umsetzungsprogramm verbessert werden. Dabei müssen verschiedenen Aspekte wie Infrastruktur, Fahrzeuge, Linienführung, Ticketpreise, Dienstleistungen, Informationswege, Apps u.v.m. beachtet werden.</p> <p>Kommunen, die ihren Mobilitätsplan entsprechend fortschreiben, können dabei auf diverse themenspezifische Datenbanken als Inspirationsquellen durch Good Practice Beispiele zurückgreifen, etwa auf das Förderprogramm DKV des BMDV.</p>					

Kriterium 9:	Nicht-motorisierter Verkehr: Beinhaltet der SUMP-Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fuß- und/oder Radverkehrs?				
Antwortoptionen:	Überhaupt nicht	In geringem Umfang	In moderatem Umfang	In hohem Maße	In sehr hohem Maße
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7-8				
<p>32% der analysierten Mobilitätspläne erfüllen dieses Kriterium nicht. Nacherfüllbar wäre es nur durch eine gründliche Fortschreibung des Plans, in der klare und verbindliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fuß- und/oder Radverkehrs niedergeschrieben werden.</p> <p>Maßnahmen zum Fußverkehr sind z. B. in der Veröffentlichung "Bauer: So geht's. Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen, Difu 2019" zu finden. Zum Radverkehr gibt es umfangreiche Sammlungen auf dem ehemaligen Fahrradportal jetzt https://www.mobilitaetsforum.bund.de oder unter https://www.adfc.de/themen/experten/kommunen-und-aktive/sofortmassnahmen-radverkehr-foerdern.</p>					

Kriterium 10:	Verkehrssicherheit: Beinhaltet der SUMP-Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsträger?				
----------------------	---	--	--	--	--

Antwortoptionen:	Überhaupt nicht	In geringem Umfang	In moderatem Umfang ³	In hohem Maße ⁴	In sehr hohem Maße
Grad der Nacherfüllbarkeit:	6-7				
<p>Dieses Kriterium kann in begrenztem Maß als nacherfüllbar gelten, sofern eine Kommune in absehbarer Zeit eine Fortschreibung ihres Mobilitätsplans vorsieht, bei der dann Verkehrssicherheitsthemen für alle Verkehrsträger dezidiert berücksichtigt und mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden.</p> <p>Aus der Analyse in diesem Projekt können unter anderem Hannover und Kassel als gute Beispiele genannt werden. Darüber hinaus erarbeitet das Deutsche Institut für Urbanistik Lösungen in dem folgenden Projekt: Experimentierräume und Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik Deutsches Institut für Urbanistik (difu.de)</p> <p>Sammlungen von Maßnahmen sind zum Beispiel unter den folgenden Links zu finden: https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Sicherheit-Strassenverkehr/sicherheit-strassenverkehr.html, https://www.udv.de, https://www.dguv.de/de/praevention/themen-a-z/verkehrssicherheit/index.jsp, https://www.dvr.de/, https://changing-cities.org/schlagwort/verkehrssicherheit/</p>					

Kriterium 11:	Motorisierter Individualverkehr (fließend + ruhend): Untersucht der SUMP das Potenzial für eine Umverteilung des Straßenraums vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln oder Nutzungen, die die Lebensqualität der Stadt erhöhen?				
Antwortoptionen:	Überhaupt nicht	In geringem Umfang	In moderatem Umfang	In hohem Maße	In sehr hohem Maße
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7				
<p>Dieses Kriterium kann innerhalb bestimmter Grenzen nachträglich erbracht werden, wenn eine Planfortschreibung klare und belastbare Aussagen trifft, zur Umverteilung des Straßenraums vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln bzw. zu anderen Nutzungen des öffentlichen Raums, die die Lebensqualität der Stadt erhöhen.</p> <p>Nachfolgend eine Auswahl an Projekten, die sich mit diesem Thema befassen: MUV – Maßnahmen zur Umwidmung von Verkehrsflächen (IKEM), DP 21 Flächengerechtigkeit und die Verteilung des öffentlichen Straßenraums in Berlin (TU Berlin), MONASTA - Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (Planersocietät), Gute Beispiele etwa auf https://urbanaccessregulations.eu</p>					

Kriterium 12:	Städtische Logistik: Beinhaltet der SUMP-Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit der Stadtlogistik und des Güterverkehrs?				
Antwortoptionen:	Überhaupt nicht	In geringem Umfang	In moderatem Umfang	In hohem Maße	In sehr hohem Maße
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7				
<p>Falls ein Mobilitätsplan keine Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit der Stadtlogistik und des Güterverkehrs beinhaltet, lässt sich dies unter Umständen noch nachträglich in eine Planfortschreibung erreichen.</p>					

³ Für kleine Städte gilt: "moderat" = ausreichend und "hoch" = Bonus

⁴ Für große Städte gilt: "hoch" = ausreichend und "sehr hoch" = Bonus

Gute Beispiele bieten <https://www.eltis.org/topics/urban-freightcity-logistics> und <https://www.citylogistics.org> , <https://sustainablemobility.iclei.org/ecologistics-initiative>

Darüber hinaus können diese Studien und Praxisbeispiele Unterstützung bieten:

Studie des BMDV: Die Veränderungen des gewerblichen Lieferverkehrs und dessen Auswirkungen auf die städtische Logistik

pwc: Die Veränderungen des gewerblichen Lieferverkehrs und dessen Auswirkungen auf die städtische Logistik

Umweltbundesamt: Urbane Logistik – Herausforderungen für Kommunen - Auswertung und Ergebnisbericht einer Online-Befragung

Fraunhofer IML, LNC: Die Veränderungen des gewerblichen Lieferverkehrs und dessen Auswirkungen auf die städtische Logistik – Praxisbeispiele

Kriterium 13:	Mobilitätsmanagement: Beinhaltet der SUMP-Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Reiseverhaltens bestimmter Zielgruppen (z. B. schulisches oder betriebliches Mobilitätsmanagement)?				
Antwortoptionen:	Überhaupt nicht	In geringem Umfang	In moderatem Umfang	In hohem Maße	In sehr hohem Maße
Grad der Nacherfüllbarkeit:	Nicht relevant				
Die Frage der Nacherfüllbarkeit stellt sich bei diesem Kriterium nicht, weil keine der Antwortoptionen als Muss-Kriterium erachtet wird. Mobilitätspläne, die in moderatem oder höherem Umfang „Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Reiseverhaltens bestimmter Zielgruppen“ beinhalten, können als besonders gut gelten. Entsprechend kann Kommunen die Botschaft gegeben werden, dass sie im Falle einer Planfortschreibung Bonus-Punkte für solche Maßnahmen erhalten können. Eine Beispielsammlung bietet: www.epomm.eu , https://depomm.de					

Kriterium 14:	Beinhaltet der vorliegende Mobilitätsplan Maßnahmen zur Förderung der Ökologisierung ⁵ der urbanen Flotte				
Antwortoptionen:	Mindestens 2 Antwortoptionen müssen zutreffen				
	Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge (z. B. elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge).	Finanzielle Förderung der Beschaffung von Null-Emissions-Fahrzeugen (z. B. elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge)	Erteilung von Sonderrechten für Null-Emissions-Fahrzeuge (z. B. Erlaubnis zur Benutzung von Busspuren, Zufahrtsgenehmigungen, ...)	Informationskampagnen über die Vorteile von Null-Emissions-Fahrzeugen.	Weitere
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7				
Nacherfüllbar wäre dieses Kriterium nur durch eine gründliche Fortschreibung eines Mobilitätsplans, der ausdrückliche Maßnahmen zur Förderung der Ökologisierung der urbanen Flotte beinhaltet. Die oben genannten Antwortoptionen dienen hierbei als Orientierung und Inspiration für mögliche Maßnahmen. Weitere gute Beispiele in https://www.mobilitaetsforum.bund.de					

⁵ Englisch Original: "greening of the urban fleet".

Kriterium 15:	Beinhaltet der vorliegende Mobilitätsplan Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung ⁶ ?					
Antwortoptionen:	Mindestens 2 Antwortoptionen müssen zutreffen					
	Urban Vehicle Access Regulation (siehe ReVeAL Klassifikation: https://civitas-reveal.eu/about/ap-proach/)	Raumplanerische Maßnahmen (15 minute city oder ähnliche Planungsansätze)	Intelligente Verkehrssteuerung	Zonen mit verpflichtender ISA-Nutzung (Intelligent Speed Assistance)	Weitere passende Maßnahme...	Weitere passende Maßnahme
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7-8					
Dieses Kriterium kann durchaus als nacherfüllbar angesehen werden, wenn eine Kommune in absehbarer Zeit eine Fortschreibung ihres Mobilitätsplans durchführt, bei der Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung klar benannt und operationalisiert werden. Beispielsammlung: https://depomm.de , https://urbanaccessregulations.eu						

Themenfeld 4 - Berücksichtigung des räumlichen Einzugsbereichs - FUA

Kriterium 16:	Welchen räumlichen Bereich deckt der strategische Mobilitätsplan/SUMP ab?				
Antwortoptionen:	Stadtzentrum	Verwaltungsgrenzen der Kommune	Funktionale Stadtregion (d.h. die Kernstadt mitsamt ihres durch die Hauptpendlerströme definierten Verflechtungsraums, auch Agglomerationsraum genannt)	(Metropol)Region größer als die Pendlerzone	
Grad der Nacherfüllbarkeit:	2				
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.					

Kriterium 17:	Welche der Behörden im Plangebiet des SUMP sind regelmäßig am Planungsprozess beteiligt gewesen?				
Antwortoptionen:	Nur Behörde der Stadt	Behörden aus einigen Nachbarkommunen	Behörden aus etwa der Hälfte der Nachbarkommunen	Behörden aus den meisten Nachbarkommunen	Behörden aus allen Nachbarkommunen
Grad der Nacherfüllbarkeit:	3				
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.					

Themenfeld 5: kurzfristige Implementierungsstrategie

Kriterium 18:	Haben die Entscheidungsträger/innen, Verwaltungsspitze und weiteren verantwortlichen Hauptakteure eine formelle Vereinbarung über die Zuständigkeiten, den Zeitplan und die Finanzierung der Maßnahmenumsetzung getroffen?
----------------------	--

⁶ Englisch Original: „alleviate congestion“

Antwortoptionen:	Überhaupt keine Vereinbarung	Schwache informelle Vereinbarung	Starke informelle Vereinbarung	Formelle Vereinbarung, die vom Stadtrat der planenden Stadt beschlossen wurde	Formelle Vereinbarung, die von der Mehrheit der Gemeinden der Stadtregion unterstützt wird	Formelle Vereinbarung, die von allen Gemeinden der Stadtregion unterstützt wird
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7					
<p>Mobilitätspläne erfüllen sinnvollerweise nur dann das SUMP-Kriterium, wenn sie auch eine kurzfristige Implementierungsstrategie beinhalten, die auch klare Zeithorizonte benennt, die formell beschlossen und mit ausreichend Personal und Finanzen hinterlegt wurde. Nur 41 % der untersuchten Pläne erfüllen dieses Kriterium. Eine Nacherfüllbarkeit ist prinzipiell denkbar – wenn auch in der Praxis vermutlich nicht einfach erreichbar – sofern der existierende Mobilitätsplan nachträglich in formelle Entscheidungsprozesse in der kommunalen Verwaltung und Politik eingespeist wird und von dort offiziell legitimiert und mit den nötigen Ressourcen ausgestattet wird. Eine solche nachträgliche Legitimation erfordert eine umfangreiche Kommunikationsarbeit, die relevante Informationen und eine schlüssige Argumentation enthält.</p> <p>Im Idealfall wird für den existierenden Mobilitätsplan ebenfalls die formelle Zustimmung und Verbindlichkeit der umliegenden Kommunen erzielt; diese könnte dann als Bonus-Kriterium gelten.</p>						

Kriterium 19:	Welche Methoden wurden verwendet, um den potenziellen Beitrag von Maßnahmen zur Erreichung des vereinbarten Leitbilds und der Mobilitätsziele zu bewerten?		
Antwortoptionen:	Wirkung ist nicht bewertet worden	Intuitive Entscheidung, keine systematische Bewertung	Systematischer, kriteriengestützter Bewertungsprozess (Mehrkriterienanalyse)
Grad der Nacherfüllbarkeit:	6		
<p>Theoretisch kann dieses Kriterium als nacherfüllbar gelten, wenn der potenzielle Beitrag von Maßnahmen zur Erreichung des vereinbarten Leitbilds und der Mobilitätsziele im Nachhinein systematisch bewertet wird. Für diesen Zweck können – je nach Maßnahme – verschiedene Kriterienraster, eine Verkehrsmodellierung u.a. Methoden zum Einsatz kommen. Entscheidend ist, welches der beiden folgenden Ergebnisse diese Bewertung liefert:</p> <p>Fall A: Das Ergebnis der Wirkungsabschätzung bestätigt, dass die gewählten Maßnahmen ausreichen, um das Leitbild zu erreichen. In diesem Fall ist das Kriterium nacherfüllt und die Umsetzung der Maßnahmen kann wie geplant voranschreiten.</p> <p>Fall B: Das Ergebnis der Wirkungsabschätzung besagt, dass die gewählten Maßnahmen nicht ausreichen, um das Leitbild zu erreichen. In diesem Fall bleibt das Kriterium unerfüllt und die vorgesehenen Maßnahmen müssen komplett überdacht bzw. verschärft werden. Hiermit verbunden kann auch eine Fortschreibung des SUMP sein.</p>			

Kriterium 20:	Welche der folgenden Maßnahmentypen enthält der SUMP?				
Antwortoptionen:	Technische Maßnahmen (z. B. Smart Cards für den ÖPNV)	Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Radwege, Neugestaltung öffentlicher Räume)	Rechtliche Maßnahmen (z. B. Parkraumsatzung, Raumplanung)	Weiche Maßnahmen (z. B. Kampagnen für Verkehrssicherheit)	Keine der genannten
Grad der Nacherfüllbarkeit:	8-9				

Bei 60 % der analysierten Pläne kann dieses Kriterium als erfüllt gelten – bei 40 % hingegen nicht. Bei den letzteren sollte – vor der Empfehlung einer Planfortschreibung – geprüft werden, ob einschlägige Maßnahmentypen eventuell implizit oder wenig prominent in den Plänen bereits genannt werden, aber nicht durch die händische Analyse erfasst wurden.

Grundsätzlich erscheint dieses Kriterium allerdings relativ gut nacherfüllbar durch eine Planfortschreibung. Der aktualisierte Mobilitätsplan müsste dann alle genannten Maßnahmentypen in einem ausgewogenen und effektiven Mix enthalten, sodass die Erreichung des Leitbildes im selbstdefinierten (bzw. gesetzlich vorgeschriebenen) Zeithorizont realistisch ist. Im Prinzip stellt dieses Szenario einen typischen Fall für eine Fortschreibung des SUMP dar.

Themenfeld 6: Multimodalität

Kriterium 21:	Multimodalität: Beinhaltet der SUMP-Maßnahmen zur Erleichterung multimodaler Mobilität, die mehrere Verkehrsmittel kombinieren?				
Antwortoptionen:	Überhaupt nicht	In geringem Umfang	In moderatem Umfang	In hohem Maße	In sehr hohem Maße
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7-8				
Kaum einer der analysierten Mobilitätspläne reiz unserer Ansicht nach die Möglichkeiten zur Förderung der Multimodalität aus. Insofern ist eine Planfortschreibung für nahezu alle Kommunen empfehlenswert. Dadurch können auch jene Kommunen, deren Mobilitätspläne dieses Kriterium noch nicht erfüllen, nachträglich Maßnahmen definieren, die die Kombination mehrerer Verkehrsmittel erleichtern. Es besteht auch die Möglichkeit, dass Maßnahmen nachträglich im bestehenden SUMP ergänzt werden. Es sollte allerdings genau geprüft werden, welcher Weg Planfortschreibung oder Ergänzung von Maßnahmen im bestehenden SUMP, sinnvoller ist.					

Themenfeld 7: Funktionalität im TEN-V Netzwerk

Kriterium 22:	Berücksichtigt der Mobilitätsplan Maßnahmen, die zur Verbesserung der Personen- und Güterverkehrsflüsse insbesondere im transeuropäischen Verkehrsnetz führen, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung gewährleistet ist?			
Antwortoptionen:	(Weiter-)Entwicklung von (multimodalen) Güterterminals	(Weiter-)Entwicklung von (multimodalen) Umsteigepunkten für den Personenverkehr	Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Transitverkehrsflüsse der TEN-Strecken (z. B. Umgehungsstraße, Zugangsregeln für Schwerlastverkehr, LKW-Führungsnetz, ...)	Weitere
Grad der Nacherfüllbarkeit:	8			
Dieser Aspekt dürfte langfristig eine hohe Relevanz erhalten aufgrund der einschlägigen Pläne der EU. Daher sollte der Mobilitätsplan jeder größeren Stadt – vor allem solche mit urban node Status im TEN-V Netz – dieses Kriterium gut erfüllen können. Der Grad der Nacherfüllbarkeit wird auch als relativ hoch erachtet, weil im Rahmen einer Planfortschreibung die Entwicklung oder Weiterentwicklung von (multimodalen) Umsteigepunkten für den Personenverkehr möglich ist; teilweise ist dabei auch die Kooperation mit nicht-städtischen Akteuren (z. B. Deutsche Bahn) notwendig. Ebenso				

lassen sich in einer Plan-Aktualisierung Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Transitverkehrsflüsse (z. B. Umgehungsstraße, Zugangsregeln für Schwerlastverkehr, LKW-Führungsnetz, ...) festschreiben oder ergänzen und für eine verbindliche Umsetzung aufgleisen. Es ist aber zu beachten, dass eine Fortschreibung in diesem Fall den Durchlauf durch alle SUMP-Phasen notwendig macht.

Themenfeld 8: Monitoring & Evaluation

Kriterium 23:	Wurden im SUMP messbare und zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim Erreichen seiner Mobilitätsziele zu messen?			
Antwortoptionen:	Keine messbaren und zeitgebundenen Zielwerte	Zielwerte für einige der Mobilitätsziele	Zielwerte für die meisten der Mobilitätsziele	Zielwerte für alle Mobilitätsziele
Grad der Nacherfüllbarkeit:	7			
<p>Eine systematische, methodisch robuste und regelmäßige (Zwischen-)Evaluierung der Umsetzungsfortschritte – und damit der Annäherung an das Leitbild – ist ganz wesentlich für jeden guten Mobilitätsplan. Wichtig ist diese nicht nur für die objektive Erfolgsmessung, sondern auch als Grundlage jeder Fortschreibung im Sinne einer Nachjustierung und Anpassung des Maßnahmenkatalogs, um die Ziele des Leitbilds zum anvisierten Zeitpunkt zu erreichen.</p> <p>Falls ein Mobilitätsplan keine „messbare[n] und zeitgebundene[n] Zielwerte“ enthält, ist eine Nacherfüllung nur bedingt möglich. Der Grund dafür liegt in der Unmöglichkeit, den Status quo ante (also den Zustand <i>vor</i> Maßnahmenbeginn) im Nachhinein zu dokumentieren. Dies ist essentiell als Referenzgröße, die zur Bestimmung der Geschwindigkeit nötig ist, mit der sich ein städtisches Mobilitätssystem auf das Ziel zubewegt.</p> <p>Dennoch ist es besser, im Nachgang „messbare und zeitgebundene Zielwerte“ festzulegen, als gar keine objektiv bewertbaren Status-Kontrollen durchzuführen. Daher muss versucht werden, dieses Kriterium umgehend nachzuerfüllen. Dies kann dadurch geschehen, dass in einer Planfortschreibung oder in einem verbindlichen zusätzlichen Anhang konkrete Zielwerte definiert werden und Zeitpunkte festgelegt werden, bis zu denen diese Werte erreicht werden müssen.</p>				

Kriterium 24:	Welche Evaluationsmethoden werden normalerweise verwendet, um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu bewerten?			
Antwortoptionen:	In der Regel keine Bewertung	Nur intuitive Bewertung	Quantitative (z. B. Verkehrszählung) oder qualitative Methoden (z. B. Zufriedenheitsumfrage) zur Messung der Mobilitätssituation nach der Maßnahmenumsetzung	Quantitative (z. B. Verkehrszählung) oder qualitative Methoden (z. B. Zufriedenheitsumfrage) zur Messung der Mobilitätssituation vor und nach der Maßnahmenumsetzung
Grad der Nacherfüllbarkeit:	6			
<p>Auch hier gilt: Eine methodisch präzise, objektiv nachprüfbar und regelmäßige Überprüfung des Zielerreichungsgrades ist von ganz entscheidender Bedeutung für die Qualität und Effektivität eines Mobilitätsplans. Als erfüllt gilt dieses Kriterium nur, wenn eine <i>Vorher</i>- und eine (bzw. regelmäßige) <i>Nachher</i>-Zustandsmessung vorgenommen wird. Falls keine Vorher-Messung vorliegt, lässt sie sich definitionsgemäß im Nachhinein nicht mehr durchführen.</p> <p>Dennoch: Sofern unmittelbar nach Erkenntnis des Fehlens einer Vorher-Messung diese eingeleitet wird, sollte das Kriterium als nacherfüllbar gelten. Es gibt auch Fälle, in denen Evaluationspläne erst im Nachhinein erstellt werden.</p>				

Kriterium 25:	Berücksichtigt der vorliegende Mobilitätsplan folgende messbare Indikatoren?						
Antwortoptionen:	Treibhausgasemissionen	Verkehrsüberlastung	Unfälle und Verletzungen	Anteil der Verkehrsträger	Zugang zu Mobilitätsdiensten	Luftverschmutzung	Lärmbelastung
Grad der Nacherfüllbarkeit:	6-7						
<p>Annex V des TEN-V Entwurfs benennt diese sieben Themen, die – nach dem Inkrafttreten der Verordnung – anhand noch festzulegender Indikatoren in allen urban nodes regelmäßig erhoben und reportet werden müssen. Sinnvoll sind diese Indikatoren selbstverständlich auch in allen anderen Kommunen. Daher wird diesem Kriterium eine hohe Bedeutung beigemessen.</p> <p>Seine Nacherfüllbarkeit ist teilweise gegeben: Natürlich lassen sich diese Indikatoren auch im Nachhinein messen – ein Vergleich zum Status quo ante Zustand (also zum Referenzwert vor Maßnahmenbeginn) ist allerdings nur möglich, wenn solche Zahlen überhaupt vorliegen. Deshalb wird empfohlen, eine Weiterentwicklung nur dann als erfolgreich einzustufen, wenn der Start der Datenerhebung umgehend eingeleitet wird.</p>							

Themenfeld 9: Analyse des Status quo

Kriterium 26:	Welche der folgenden mobilitätsrelevanten Themen wurden für den SUMP analysiert?					
Antwortoptionen:	Luftverschmutzung und Verkehrslärm	Verkehrssicherheit	Verkehrsbelastung und -stau	Aufenthaltsqualität des Straßenraums	Erreichbarkeit von Dienstleistungen, Beschäftigung und Bildung	Keine der genannten
Grad der Nacherfüllbarkeit:	1-2					
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.						
Kriterium 27:	Welche der folgenden Verkehrsträger wurden für den SUMP bezüglich ihrer Probleme analysiert?					
Antwortoptionen:	Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Nahverkehr (Bus, U-Bahn, Zug, etc.)	Motorisierter Individualverkehr (Auto, Zweirad, etc.)	Güterverkehr und Logistik	Keine der genannten
Grad der Nacherfüllbarkeit:	1					
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.						

Kriterium 28:	Welche der folgenden Mobilitätstrends sind für den SUMP analysiert worden?					
Antwortoptionen:	Geteilte Mobilität (z. B. Fahrradverleihsysteme, Carsharing oder Mitfahrdienste)	Verknüpfung der Verkehrsträger (Erleichterung multimodalen Reisens)	Elektromobilität und saubere Kraftstoffe	Mobilitätsmanagement für Zielgruppen mit spezifischen Bedürfnissen (z. B. Kinder, ältere Menschen, Unternehmen, Touristen)	Parkraumbewirtschaftung, Zugangsbeschränkungen oder City-Mautsysteme	Keine der genannten

Grad der Nacherfüllbarkeit:	5-6
<p>Bei der Entwicklung eines ganzheitlichen und zukunftsfähigen Plans sollte es selbstverständlich sein, aktuelle Trends mit in Betracht zu ziehen; denn das Leitbild könnte sinnvollerweise davon beeinflusst werden, die priorisierten Maßnahmen ebenso und auch die zu messenden Indikatoren.</p> <p>Sollte eine Trendanalyse zu Anfang eines Planungsprozesses nicht erfolgt sein, lässt sich dies durchaus im Nachgang leisten unter der Bedingung, dass die Bereitschaft besteht – je nach Ergebnis der Trendanalyse – andere Elemente des Mobilitätsplans, die davon tangiert werden, neu zu justieren. In diesem Fall kann zumindest eine Teilfortschreibung notwendig werden.</p> <p>Sinnvoll ist eine Neu-Prüfung relevanter Trends selbst für jene Kommunen, die zu Beginn ihres Planerstellungsprozesses bereits eine Trendanalyse vorgenommen haben. Grund dafür ist die Tatsache, dass sich Trends in Ihrer Richtung und Geschwindigkeit ändern können und weil komplett neue Trends auftreten können. Somit können sich auch für eine bereits laufende Umsetzungsphase neue Perspektiven und Ideen eröffnen.</p>	

Themenfeld 10: Integrierte Planung

Kriterium 29:	Verweist der SUMP auf alle relevanten lokalen Strategien und Pläne?				
Antwortoptionen:	Nein, auf keine der Strategien und Pläne	Auf einige	Auf ungefähr die Hälfte	Auf die meisten	Auf alle
Grad der Nacherfüllbarkeit:	6-7				
<p>Selbstredend ist es sehr sinnvoll, dass ein Mobilitätsplan im Wissen und unter Berücksichtigung von anderen lokalen Strategien und Plänen entwickelt wird, um widersprüchliche Maßnahmen zu vermeiden; besser noch: um Synergien mit anderen Anstrengungen zu erzielen. Dies sollte zu Beginn eines Planentwicklungsprozesses geschehen – daher ist der Grad der Nacherfüllbarkeit dieses Kriteriums nicht sehr hoch.</p> <p>Möglich und sinnvoll ist es, trotzdem die Passung eines bereits existierenden Mobilitätsplans mit anderen kommunalen Strategien und Planwerken zu überprüfen. Sollte diese Prüfung zu einem positiven Ergebnis führen, kann das Kriterium auch nachträglich als erfüllt gelten.</p> <p>Sollte sich im Rahmen einer solchen Prüfung jedoch ergeben, dass der Mobilitätsplan nicht in jeder Hinsicht kompatibel mit anderen städtischen Strategien und Plänen ist, erfordert die Nacherfüllung dieses Kriteriums eines von drei folgenden Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird bewusst entschieden, dass eine Inkongruenz unproblematisch ist, z. B. wenn der Mobilitätsplan aufgrund seiner Aktualität als valider gilt und den anderen Plänen übergeordnet ist; • Andere Stadtstrategien werden durch eine Fortschreibung mit dem Mobilitätsplan in Einklang gebracht; <p>Der Mobilitätsplan wird durch eine Fortschreibung mit anderen Strategien und Plänen in Einklang gebracht. Dies erfordert dann unter Umständen eine weitergehende Anpassung des Mobilitätsplans, seiner Zielwerte, Zielzeitpunkte, Indikatoren, Maßnahmen o.ä.</p>					

Themenfeld 11: vertikale Kooperation

Kriterium 30:	Wurde der Plan in Koordination und Konsultation mit anderen Planungsebenen entwickelt?
----------------------	--

Antwortoptionen:	Mit Bundesland	Mit Planungsregion (Metropolregion, Landkreise, Zweckverbände, etc.)	Mit Stadtteilen
Grad der Nacherfüllbarkeit:	1		
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.			

Themenfeld 12: horizontale Kooperation

Kriterium 31:	Waren alle relevanten kommunalen Ämter im SUMP-Entwicklungsteam vertreten, das sich regelmäßig traf?				
Antwortoptionen:	Nein, es war nur ein Amt beteiligt	Einige relevante Ämter wurden einbezogen	Die Hälfte der relevanten Ämter wurde einbezogen	Die meisten relevanten Ämter wurden einbezogen	Ja, alle relevanten Ämter wurden einbezogen
Grad der Nacherfüllbarkeit:	1-2				
Der Grad der Nacherfüllbarkeit liegt unter 5. Somit ist eine Nacherfüllung nicht möglich.					

Kriterium 32:	Welche Datenquellen haben Sie bei Ihrem Datenaudit zur Erfassung verfügbarer Daten und bestehender Lücken berücksichtigt?			
Antwortoptionen:	Kein Datenaudit durchgeführt	Nur Daten des Verkehrsamts	Daten des Verkehrsamts und anderer Ämter	Daten der Gemeindeverwaltung sowie von externen Organisationen (z. B. Polizei, Universitäten, nationale/regionale Straßenbehörde)
Grad der Nacherfüllbarkeit:	5-6			
<p>Für ein effektives und effizientes Monitoring des Umsetzungs- und Zielerreichungsprozesses ist es sinnvoll, die Nützlichkeit möglichst aller existierende Datenquellen von verschiedensten datensammelnden Organisationen zu prüfen. Sinnvoll ist das auch deshalb, um möglichst wenige Daten ressourcenintensiv komplett neu erheben zu müssen. Das Wissen um die Bandbreite aller verfügbaren Daten erleichtert es demnach, sich für Messparameter/Indikatoren zu entscheiden, die nicht nur inhaltlich sinnvoll sind, sondern auch einfach zu mit den erforderlichen Daten zu „füttern“ sind.</p> <p>Aufgrund der an anderer Stelle bereits erläuterten Notwendigkeit einer Status quo ante Erhebung (Zustandsbestimmung vor dem Maßnahmen-Beginn) ist es zwar möglich, dieses Kriterium im Nachhinein zu erfüllen, dennoch sollte nicht darauf verzichtet werden, so schnell wie möglich – wenn auch spät – die Datenverfügbarkeit bei allen Ämtern und bei externen Organisationen zu prüfen. Es kann aber auch eine Fortschreibung notwendig werden, wenn die Daten andere Strategien und Maßnahmen indizieren als geplant worden sind.</p>				

4 Generelle Reflektionen und Empfehlungen

Gemäß Projektantrag mündet das Projekt „in eine kurze Synopse und Kontextualisierung aller bisherigen Ergebnisse und in eine Benennung von empfehlenswerten Handlungsoptionen auf Länder- und Bundes-Ebene“. Diese beiden Hauptthemen werden im Folgenden separat behandelt:

4.1 *Synopse und Kontextualisierung aller bisherigen Ergebnisse*

Ein zentrales Ziel dieses Forschungsprojektes war es, eine Methode zur Bewertung von Mobilitätsplänen zu entwickeln, zu testen und kritisch zu reflektieren. Relevant wird das v. a. wenn SUMP in Zukunft evtl. eine rechtliche Verbindlichkeit bekommen. Diesbezüglich verdienen folgende Aspekte Erwähnung:

Schwächen der Bewertungsmethode

- Wohl die bedeutendste Schwäche der Bewertungsmethode ist die Tatsache, dass damit nur das Mobilitätsplan-Dokument bewertet werden kann, nicht aber der Planerstellungsprozess; letzteres ist aber eine wesentliche Qualität eines SUMP, denn beispielsweise die demokratische Legitimation eines Mobilitätsplans stützt sich unter anderem auf das angewandte Beteiligungsverfahren. Falls wichtige Details über den Erstellungsprozess aber nicht im Plan-Dokument erwähnt werden, lassen sich darüber auch keine Aussagen und entsprechend keine belastbare Bewertung treffen. Eine mögliche Maßnahme, um diesem Problem mit einem Standard-Template zu begegnen wird in den Empfehlungen formuliert.
Dieses Risiko war bereits im Vorfeld erkannt, weshalb nach der eigentlichen Plan-Bewertung allen untersuchten Städten die Möglichkeit gegeben wurde, die Einschätzungen des Bewertungs-Teams zu sichten und gegebenenfalls zu korrigieren und / oder zu kommentieren. Dazu wurden alle Städte kontaktiert. Von den 84 in der Umfrage angeschriebenen Städten machten nur 27 von dieser Möglichkeit Gebrauch.
- Dabei zeigte sich, dass die Selbsteinschätzungen der antwortenden Städte tatsächlich deutlich von den Einschätzungen des Bewertungsteams abweichen. Dies mag an verschiedenen Faktoren liegen. Möglicherweise wurden Informationen in den Plänen unscharf formuliert oder lokal lagen weitergehende Kontextinformationen vor. Auch besteht die Möglichkeit, dass die antwortende Person nicht persönlich in die Entwicklung des Mobilitätsplans involviert war und selbst nicht über ausreichende Informationen verfügte. Oder es gab eine strategische Motivation, den eigenen Plan in ein positiveres oder kritischeres Licht zu rücken usw. Interessanterweise tendieren die Rückmeldungen der antwortenden Städte zum Mittelmaß: Städte, deren Pläne vom Bewertungsteam als sehr gut eingestuft wurden, bewerten ihre eigenen Pläne tendenziell kritischer. Im Gegensatz dazu wurden als schwach eingestufte Pläne von den antwortenden Städten deutlich positiver bewertet.
- Selbstverständlich birgt eine Bewertung durch verschiedene Personen eines Teams das Risiko, dass verschiedene Menschen die gleichen Informationen unterschiedlich bewerten. Dies wäre selbst dann ein Problem, wenn – in einem hypothetischen Fall – nur eine einzige Person die Bewertung der Pläne vornähme, denn Menschen unterliegen Stimmungsschwankungen. Das Konsortium erachtet dieses Risiko allerdings als beherrschbar, weil viele Energie aufgewendet worden ist, um die Beurteilung interpersonell zu kalibrieren. Dies geschah durch vier Tele-Konferenzen, in denen alle Mitglieder des Bewertungsteams im Dialog ein einheitliches Verständnis jedes Kriteriums und jeder Antwortoption schärften. Nach der Probebewertung von einigen Plänen fand ein weiteres online Treffen statt, um aufkommende Fragen gemeinsam zu klären. Dieses systematische Vorgehen

wurde mit der Ausbildung von Weintestern verglichen, deren Einschätzungen zwar subjektiv, aber kollektiv kalibriert sind.

- Auch der Zeit- und Personalaufwand, also auch die Ressourcenintensität der hier praktizierten Bewertungsmethode ist als Herausforderung zu nennen. Unter Vernachlässigung des Aufwands zur Erst-Entwicklung des gesamten Kriteriensets (AP1) und des erwähnten Kalibrierungsaufwandes pendelte sich der Zeitbedarf zur Bewertung eines einzelnen Plans bei durchschnittlich drei Stunden ein. Da die Planqualitäten im Falle von 29 Städten anhand von mehreren, kumulativ bewerteten Plänen bewertet wurden, lag der Zeitaufwand pro Stadt insgesamt bei circa fünf Stunden.
- Die enge Orientierung des Kriteriensets am existierenden SUMP-Self Assessment war teils eine Stärke, teils eine Schwäche des Verfahrens. Die damit verbundenen Schwierigkeiten bestanden bzw. bestehen in folgenden Aspekten:
 - Einige Qualitäten, die eindeutig in Annex V genannt sind, werden nicht vom SUMP-Self Assessment tangiert. Dieses Problem konnte dadurch behoben werden, dass das Konsortium dafür fünf komplett neue Kriterien und dazugehörige Antwortoptionen entwickelte.
 - Einige Formulierungen bei den Fragen im SUMP-Self Assessment erscheinen unpräzise, was Interpretationsspielräume offenließ. Diese konnten durch interne Abstimmungen aber deutlich eingengt werden.
 - Eine verbleibende und ungelöste Schwierigkeit besteht darin, dass einige Kriterien im SUMP-Self-Assessment für eine präzise Bewertung zu hoch aggregiert sind. Beispiel: „Haben die verantwortlichen Hauptakteure eine formelle Vereinbarung über die Zuständigkeiten, den Zeitplan und die Finanzierung der Maßnahmenumsetzung getroffen?“ Hier müssen also drei Kriterien erfüllt sein. Wenn bei einem Plan nur zwei davon erfüllt sind, gilt das Kriterium insgesamt als nicht erfüllt.
 - Die größte Schwierigkeit bestand darin, dass das SUMP-Self Assessment nie für den Zweck einer Bewertung gedacht war, sondern „nur“ als strukturierter Leitfaden zur selbstkritischen Reflexion. Unscharfe Abgrenzungen zwischen den verschiedenen Antwortoptionen waren deshalb für das Self Assessment unproblematisch⁷. Für den Zweck einer Bewertung erzeugte dies jedoch enorme Probleme.
 - Der eigentliche Zweck des SUMP-Self Assessments erklärt ebenso, dass darin keine Schwellwerte definiert sind, ab denen ein Kriterium als erfüllt gelten kann. Dies machte sehr viele und lange Abstimmungen innerhalb des Konsortiums nötig, um solche Schwellwerte basierend auf der fachlichen Expertise der beteiligten Senior-Mitarbeitenden zu definieren.

Stärken der Bewertungsmethode

Die systematische Orientierung des Kriteriensets an Annex V ist selbstredend eine entscheidende – und aufgabeninhärente – Stärke des hier angewandten Bewertungsverfahrens. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass sich Annex V im Laufe der aktuellen Verhandlungen noch ändern kann. Sollte dies der Fall sein, müsste geprüft werden, ob dies eine Anpassung des Kriteriensets erfordert.

Das Kriterienset findet eine gute Balance zwischen übergeordneten Kriterien (high-level) und spezifischen Kriterien, was der Bewertung einen umfassenden Ansatz verleiht.

Die Orientierung am SUMP-Self Assessment ist auch als Stärke zu sehen, denn dieses existierende Werkzeug ist relativ gut bekannt und akzeptiert unter vielen Kommunen in Deutschland und darüber hinaus; Daten aus dem Backend zeigen, dass es bisher 4588-mal verwendet wurde. Es wird sogar von

⁷ Vor allem die häufige Abfolge von „In geringem Umfang“ – „In moderatem Umfang“ – „In hohem Maße“ – „In sehr hohem Maße“.

Baden-Württemberg bereits zur Beurteilung von Mobilitätsplänen angewandt (die methodischen Details sind allerdings unbekannt). Die Verwendung des Self Assessment als Basis für das Kriterienset dieses Projektes geht auch auf die Anregung von Vertreter*innen Hessens und Baden-Württembergs zurück.

Bei der Entwicklung des SUMP-Self-Assessments hat sich das Team von Rupprecht Consult eng an den acht [SUMP principles](#) orientiert sowie an den vier Quadranten bzw. zwölf Schritten des SUMP-Zyklus. Es ist anzunehmen, dass auch die Autorinnen und Autoren von Annex V Inspiration von diesen drei Quellen genutzt haben, was die hohe Korrelation aller vier Dokumente erklärt. Da sich auch das vorliegende Kriterienset stark auf diese Quellen bezieht kann davon ausgegangen werden, dass es eine robuste Basis wäre für die Entwicklung eines Kriteriensets mit europaweiter Bedeutung.

Wiederkehrende Muster von Stärken und Schwächen der untersuchten Mobilitätspläne

Wie in Kap. 2.3 bereits erwähnt, ist bei der Betrachtung der Stärken und Schwächen der untersuchten Mobilitätspläne zu berücksichtigen, dass in dieser Studie die Berichte der Mobilitätspläne bewertet wurden und nicht wirklichen Mobilitätspläne zu denen auch noch Stadtratsbeschlüsse und anderen „graue“ Dokumente gehören können, zu denen kein Zugang für die Bewertung bestand. Einige Bewertungen resultieren wahrscheinlich auf diesen Dokumentationslücken, die eben nur zum Teil mit der Umfrage ausgeglichen werden konnten. Trotzdem lassen sich einige Muster ableiten:

Es ist klar geworden, dass sich ein gewisser Qualitätsstandard herausgebildet hat in der Frage, wie große Städte strategische Verkehrsplanungen praktizieren und dokumentieren. Immerhin knapp die Hälfte der Städte haben zumindest Pläne mit einem Kriterien-Erfüllungsgrad von 50 % oder mehr.

Besonders problematisch sind die Erfüllungsgrade für die Kriterien in den Themenfeldern 11 „vertikale Kooperation“ und 1 „Partizipation“. Die Städte, die an der Umfrage teilgenommen haben, beurteilen zumindest das Themenfeld 1 „Partizipation“ deutlich positiver als dies das Konsortium aufgrund der Analyse der Plandokumente tat.

Weitere Muster bzgl. der Schwächen der analysierten Mobilitätspläne sind in Kap. 2.3 beschrieben.

Überlegungen / Empfehlungen zur Verbesserung der Bewertungs-Methodik

Das Projekt „Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP)“ war ein Forschungsprojekt, das unter anderem die Frage beantworten sollte, mit welcher Methode die Kompatibilität von Mobilitätsplänen mit den SUMP-Qualitätskriterien bestimmt werden kann. Deshalb wurde die Erfahrung mit der gewählten Methode bewusst kritisch reflektiert – siehe oben. Aus diesen Überlegungen resultieren folgende Ideen zu möglichen Verbesserungen der Bewertungsmethode bzw. zu möglichen Alternativen dazu:

Möglichkeiten zur Verbesserung der angewandten Methodik

Die oben erwähnten unscharfen und interpretationsbedürftigen Begrifflichkeiten in der Formulierung von Prüffragen und Antwortoptionen des SUMP-Self Assessment sollten geschärft werden. Durch rein sprachliche Polierarbeit wird dies nicht final gelingen, daher ist ein Glossar und eine Interpretationshilfe unabdingbar, um sicherzustellen, dass verschiedene Bewertende das gleiche unter jedem Begriff verstehen. Dabei sollten auch konkrete Beispiele zur Veranschaulichung verwendet werden – diese

müssten allerdings regelmäßig aktualisiert werden, um mit dem sich schnell entwickelnden State-of-the-Art Schritt zu halten.

Die zu hoch aggregierten Formulierungen in einigen Prüffragen sollten in kleinere Prüfparameter heruntergebrochen werden (Bsp. in der Frage nach dem Grad der Verbindlichkeit eines Plans sollte die Klärung von a) Zuständigkeiten, b) Zeitplan und c) Finanzierung separat bewertet werden).

Unter Beibehaltung (oder leichter Modifizierung) des hier angewandten Kriteriensets wäre es möglich, die Last der Informationsbeschaffung auf die Kommunen umzudrehen. Dies könnte insofern mögliche Effizienzgewinne mobilisieren, als jede Kommune ihren eigenen Mobilitätsplan am besten kennt und somit die erforderlichen Informationen schnell zur Hand hätte. In der Praxis könnte dies bedeuten, dass Kommunen eine modifizierte Version des SUMP-Self Assessment ausfüllen und dass diese Angaben im Nachgang von einer unabhängigen Stelle überprüft würden – evtl. sogar nur Stichprobenartig. Beide oben genannten Verbesserungsoptionen wären kompatibel mit einem ohnehin empfehlenswerten Upgrade des SUMP-Self Assessments, um dort sinnvolle Schwellenwerte einzuprogrammieren. Diese könnten optional auch deaktiviert werden, falls eine Kommune das Self Assessment für den Originalzweck (strukturierter Leitfaden zur selbstkritischen Reflektion) benutzen möchte.

Eine weitere und stärkere Gewichtung der verschiedenen Kriterien ist prinzipiell denkbar; dabei ist dabei zu beachten, dass eine noch stärkere Spreizung der Gewichtungen letztlich zu einer de facto Entwertung der gering gewichteten Kriterien führt. Ein ähnlicher Effekt träte ein, wenn man eine Unterscheidung zwischen Basis- und Zusatz-Kriterien einführen würde. Falls damit eine Reduzierung des Datenbedarfs (nur für die Basis-Kriterien) einherginge, würde das zwar den Bewertungsaufwand reduzieren; das Ideal einer umfassenden Qualitätssicherung und -bewertung würde dadurch aber stark leiden.

Es könnte jedoch sinnvoll sein, bei Kommunen unter 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ein leicht modifiziertes Kriterienset anzuwenden bzw. – wie bereits im vorliegenden Kriterienset berücksichtigt – andere Schwellenwerte zu definieren. Das Projektkonsortium plädiert ebenfalls für eine Beibehaltung von Bonus-Optionen, die im vorliegenden Kriterienset bereits angelegt sind. Dieses Konzept könnte sogar noch bewusst ausgeweitet werden, etwa um eine strategische Verknüpfung mit anderen Sektoren (z. B. Energie) besonders positiv hervorzuheben. Eine hilfreiche Wirkung würde dies allerdings erst dann entfalten, wenn das Ergebnis der Bewertung den jeweiligen Kommunen zurückgespiegelt wird.

Inhaltlich könnte das Kriterienset noch um zusätzliche Aspekte erweitert werden, die weder im Annex V noch im aktuellen SUMP-Self Assessment erwähnt werden. Dazu gehört etwa die Verwendung eines Verkehrsmodells. Für ex-ante Evaluationen von Maßnahmen wird eine solche Modellierung als sehr wichtig erachtet; für Kommunen unter ca. 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner sollte dies allerdings nicht als Muss-Kriterium gelten. Ein anderes Beispiel für eine mögliche inhaltliche Erweiterung wäre der Abgleich zwischen dem Leitbild und den Maßnahmen, die im Plan erwähnt werden. Eine hohe Korrespondenz dieser beiden Aspekte ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal eines SUMP.

Denkbare Alternativen zur angewandten Methodik:

Denkbar wäre die Etablierung eines Zertifizierungs-Systems, das es ähnlich wie etwa bei ISO-Zertifizierungsprozessen erforderlich macht, entlang eines hochdetaillierten Bewertungsrasters ausführliche Beweise und Dokumentationen von verschiedenen Qualitätsparametern nachzuweisen. Die Nachweisführung – und damit eine hohe Arbeitsbelastung – läge damit bei den Kommunen. Auf Zertifizierungsseite wäre ein sorgfältiges Prüfverfahren nötig, was ebenfalls hohe Anforderungen an Zeit und Perso-

nal nach sich ziehen würde. Da Kommunen, anders als etwas Firmen, die sich um eine ISO-Zertifizierung bewerben, limitierte Vorteile daraus ziehen könnten, ist nicht davon auszugehen, dass ein solches Vorgehen einen hohen Akzeptanzgrad genießen würde.

Denkbar wäre auch eine Verlagerung der Informationsbeschaffungslast auf externe Auditorinnen und Auditoren. Diese würden sich möglichst viele öffentlich zugängliche Daten über die Inhalte und den Erstellungsprozess eines städtischen Mobilitätsplans beschaffen. Etwaige Informationslücken müssten durch direkte Nachfragen, Recherchen, ggf. auch Interviews und vor-Ort Besuche gefüllt werden. Auch dieses System wäre sehr ressourcenaufwändig, wenngleich es – wie auch ein Zertifizierungssystem – zu sehr validen und belastbaren Ergebnissen führen könnte.

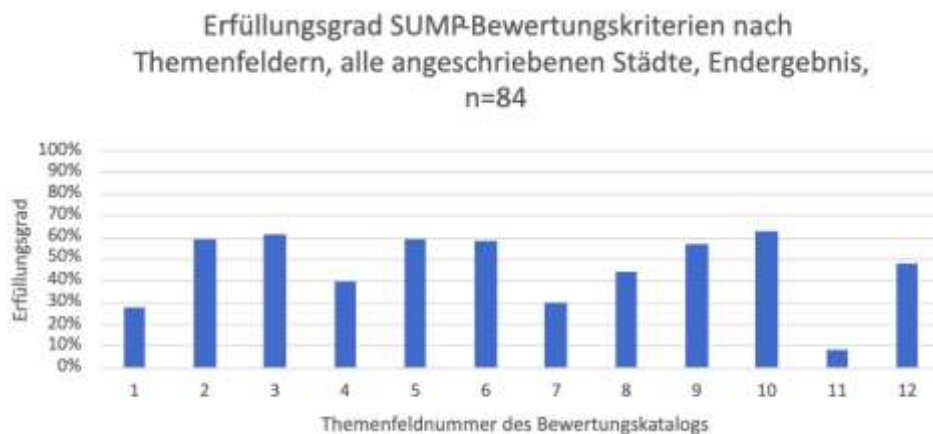
4.2 Benennung von empfehlenswerten Handlungsoption auf Länder- und Bundes-Ebene

Diese Betrachtung erlaubt es, weitere Synergiepotentiale, Best-Practices und insbesondere Unterstützungsmaßnahmen auf regionaler und Bundes-Ebene zu benennen.

Themenfeldspezifische Empfehlungen

Die einzelnen Themenfelder der SUMP-Bewertung weisen sehr unterschiedliche Erfüllungsgrade auf. Die Spannweite geht von Themenfeld 11 „vertikale Kooperation“ (8%) bis Themenfeld 10 „Partizipation“ (63%) (s. Abbildung unten).

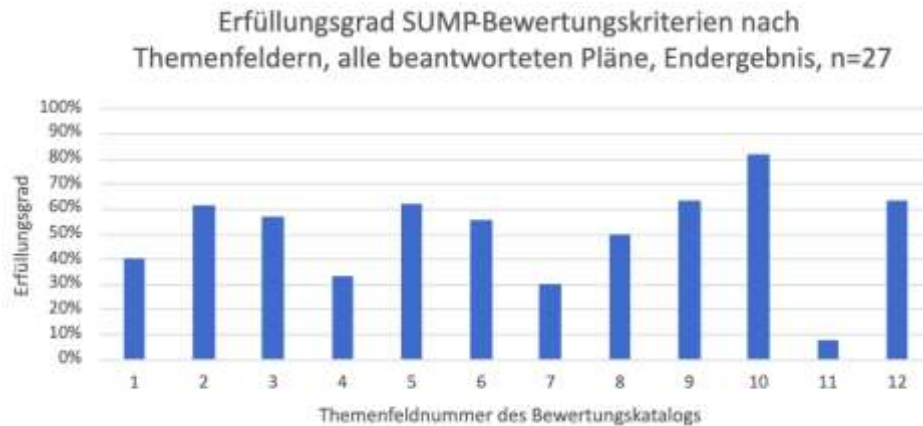
Abbildung 9: Erfüllungsgrad der SUMP-Bewertungskriterien pro Themenfeld für alle Städte



Wie schon weiter oben erwähnt, beurteilen die befragten Städte den Erfüllungsgrad einiger Themenfelder etwas anders als das Konsortium. An der grundsätzlichen Tendenz ändert sich aber nicht viel.

Themenfeld 1 „Partizipation“ und Themenfeld 10 „Integrierte Planung“ werden von den Städten selbst in der Umfrage deutlich positiver bewertet.

Abbildung 10: Erfüllungsgrad der SUMP-Bewertungskriterien pro Themenfeld für die Städte, die an der Umfrage teilgenommen haben



Im Folgenden werden zu den einzelnen Themenfeldern Empfehlungen für deren besserer Berücksichtigung im SUMP bzw. in den Berichten der Mobilitätspläne beschrieben.

Themenfeld 1: Partizipation

Diesem Themenfeld wird eine hohe Relevanz zugeordnet. Als problematisch wird angesehen, dass eine bei der Planung nicht erfolgte Partizipation nur mit großen Anstrengungen aufgefangen bzw. nachgeholt werden kann.

Die untersuchten Pläne haben gezeigt, dass Details zum Partizipationsprozess entweder keinen Eingang in die Pläne gefunden hat oder, dass die Partizipation insgesamt nicht die notwendige Bedeutung im Prozess der Planung, Erstellung und Umsetzung der Mobilitätspläne erhalten hat.

Empfehlungen

- Eine explizite Dokumentation des Partizipationsprozesses sollte fester und verpflichtender Bestandteil eines SUMP sein.
- Der Prozess der Auswahl der eingebundenen Stakeholder sollte transparent und gut begründet sein. Ggf. sollten Hinweise aufgenommen werden, welche Stakeholderkategorien für kleine, mittlere und große Kommunen berücksichtigt werden sollten.
- Es sollte im SUMP auch deutlich werden, wie die Partizipation in den einzelnen Prozessschritten erfolgt. Beispielweise Analyse der Ausgangssituation, Entwicklung von Leitbildern und auch Auswahl von Maßnahmen.

Themenfeld 2: Zieldefinition/Vision

Klare Zielbilder erlauben die Konzentration auf die wesentlichen zu lösenden Probleme. Darüber hinaus kann ein klar definiertes und von einer großen Zahl an relevanten Stakeholdern getragenes Mobilitätsleitbild die Akzeptanz des SUMP an sich, aber auch die Akzeptanz der zur Umsetzung notwendigen Maßnahmen erhöhen.

Die Analyse hat ergeben, dass in den untersuchten Plänen in einem hohen Maß Mobilitätsziele genannt werden. Ein langfristiges Mobilitätsleitbild, das von der gesamten Stadtverwaltung und der Mehrheit der Stadtgesellschaft getragen wird, ist in einer geringen Anzahl von Plänen zu finden.

Empfehlungen

- Die Definition von Zielbildern und/oder eines Mobilitätsleitbildes sollte als obligatorische Anforderung an einen SUMP aufgenommen werden.
- Im Plan sollte deutlich werden, aus welchen Gründen Ziele aufgenommen worden sind und mit welchen Maßnahmen und Indikatoren zur Messung der Zielerreichung diese verknüpft sind.
- Ein langfristiges Mobilitätsleitbild sollte bestenfalls von der gesamten Verwaltung und der Stadtgesellschaft getragen werden. Dies sollte in geeigneter Form (z. B. Ratsbeschlüsse, Umfrageergebnisse etc.) dokumentiert werden. Sollte hiervon abgewichen werden, sollte begründet werden, warum sich die Stadt auf bestimmte Stakeholder konzentriert hat.

Themenfeld 3: Inhaltliche Themen der Vision

Relevanz besitzt nicht nur das Vorhandensein bzw. die Abwesenheit von Visionen, sondern auch welche Mobilitätsarten, -typen sowie stadtsspezifische Themen abgedeckt werden. In den analysierten Plänen zeigte sich, dass knapp 60% der Städte eine Vision mit inhaltlichen Themen unterfüttert hat. Besonders häufig (77%) ist die Steigerung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs angeführt worden, gefolgt von der Verbesserung der Zugänglichkeit, der Qualität und der Verknüpfung des ÖPNV (71%) genannt worden.

Empfehlungen

- Die inhaltliche Unterfütterung der Vision ist mit konkreten Themen ist elementar für einen hochqualitativen SUMP. Eine Verknüpfung mit den definierten Mobilitätszielen sowie bestenfalls den damit verbundenen Maßnahmen und Indikatoren bietet sich an.
- Die Definition der inhaltlichen Themen der Vision sollte begründet werden, um eine Bewertung der Umsetzung zu ermöglichen.

Themenfeld 4: Berücksichtigung des räumlichen Einzugsbereichs – FUA (Functional Urban Area)

Die Definition des räumlichen Einzugsbereichs ist für die Identifikation von einzubindenden Stakeholdern ebenso wichtig, wie für die Feststellung von Verantwortlichkeiten. Orientierung bietet unter anderem die OECD, die gemeinsam mit Europäischen Kommission die Methode der Definition von FUAs erarbeitet und anhand der Schlüsselfaktoren Bevölkerungsdichte und Pendlerverkehre länderspezifische Übersichten erstellt hat.

Der räumliche Einzugsbereich, wird gemäß der Auswertung der Pläne von mehr als der Hälfte der Städte angegeben. Welche Behörden im Planungsgebiet regelmäßig in den Planungsprozess eingebunden sind, ist in den Plänen nur in einem geringen Maß nachvollziehbar.

Empfehlungen

- Eine Angabe der Abdeckung der Functional Urban Area (FUA) sollte in den Plänen vorgesehen werden. Diese würde die Einbeziehung bestimmter Behörden und Stakeholder unterstützen.

- Weiterhin können für Umsetzung des Plans identifizierte Maßnahmen auf die FUA angepasst werden.
- Für die Kooperation auch über Stadtgrenzen hinweg kann die Definition der FUA eine gute Arbeitsgrundlage bieten.
- Obligatorische und explizite Nennung aller Aktivitäten zur Einbeziehung der FUA im Plandokument.

Themenfeld 5: Kurzfristige Implementierungsstrategie

In diesem Themenfeld wird eine wesentliche Voraussetzung aufgegriffen, die für die Umsetzung von im Mobilitätsplan festgelegten Maßnahmen essentiell ist: Die formelle Vereinbarung innerhalb der kommunalen Verwaltung über die Zuständigkeiten, den Zeitplan und die Finanzierung der Maßnahmen. Je nach Aktualität der betrachteten Pläne kann es möglich sein, dass sich dieses Verfahren noch in der Umsetzung befindet bzw. kurz vor dem Abschluss steht.

Auch die festgelegten Maßnahmentypen und Methoden zur Bewertung der Zielerreichung der Maßnahmen tragen dazu bei, eine kurzfristige Implementierungsstrategie umzusetzen.

Empfehlungen

- Bereits bei der Festlegung, dass ein Mobilitätsplan erarbeitet werden soll (etwa in einem Ratsbeschluss zur Beauftragung der Verwaltung), ist festzulegen, dass eine formelle Vereinbarung über Zuständigkeiten, einen Zeitplan und die Finanzierung zu treffen ist. Hiermit werden die Rahmenbedingungen geschaffen, um den für die Erarbeitung und Umsetzung des Plans zuständigen Personen auf eine solide Basis zu bieten.
- Die im Mobilitätsplan aufgeführten Maßnahmentypen sollten den Zielen und dem Leitbild entsprechen und der Zielerreichung dienen.
- Weiterhin ist die Nennung von Methoden zur ex ante Bewertung der Zielerreichung zum Beispiel durch Verkehrsmodelle verpflichtend zu machen. Hier könnte ein Methodenkatalog zum einen Hilfestellung bieten und zum anderen die Vergleichbarkeit der erzielten Ergebnisse erhöhen.

Themenfeld 6: Multimodalität

Die zur Erreichung der Klimaschutzziele relevante nachhaltige Mobilität benötigt ein hohes Maß an Flexibilität und muss den hohen Mobilitätsansprüchen der heutigen Zeit entsprechen. Multimodalität ist ein Schlüssel für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der unterschiedlichen Stakeholder.

Die Analyse der Pläne hat ergeben, dass etwa die Hälfte der untersuchten Pläne Maßnahmen zur Erleichterung multimodaler Mobilität enthält – und entsprechend eine Hälfte keine solche Aussagen enthält.

Empfehlungen

- Die Definition von Maßnahmen zur Erleichterung der multimodalen Mobilität sollte eine Vorgabe in einem möglichen Template zur Erarbeitung eines SUMP sein.

- Eine genaue Untersuchung der aktuellen Mobilitätssituation in Bezug zu Multimodalität und die Festlegung von entsprechenden Maßnahmen zu deren Erleichterung, sollte im gesamtstädtischen Zusammenhang betrachtet werden.

Themenfeld 7: Funktionalität im TEN-V Netzwerk

Für die Verwirklichung des Binnenmarktes in der EU stellt eine gut funktionierende Infrastruktur eine Voraussetzung für einen reibungslosen Verkehrsfluss von Gütern und Personen dar. Die städtischen Knoten sind als strategische Punkte in dieser Infrastruktur wesentliche Ablaufstellen für Verbesserungen.

In den analysierten Plänen finden Maßnahmen zur Verbesserung dieser Personen- und Güterverkehrsflüsse nur teilweise Eingang. Nur wenige analysierte Städte definieren Maßnahmen sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr.

Empfehlungen

- Städtische Knoten sollten sich ihrer Rolle im TEN-V Netzwerk bewusst sein und eine entsprechende Einordnung im regionalen, deutschlandweiten und europäischen Beziehungsgeflecht in einem SUMP vornehmen.
- Die Maßnahmen sollten eine intelligente, interoperable, nachhaltige, inklusive, barrierefreie, sichere und geschützte Mobilität ermöglichen und effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze und Infrastrukturen stärken.

Themenfeld 8: Monitoring & Evaluation der Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen

Das Monitoring und die Evaluation ermöglichen es, die Fortschritte beim Erreichen der Ziele zu bewerten. Messbare und zeitgebundene Zielwerte, quantitative und qualitative Evaluationsmethoden sowie messbare Indikatoren sind dazu notwendige Bestandteile.

In den analysierten Plänen sind einige Spielräume vorhanden, das Monitoring und die Evaluation zu verbessern und die Vergleichbarkeit der Pläne zu ermöglichen.

Empfehlungen

- Messbare und zeitgebundene Zielwerte sollten von Anfang an Bestandteil der Planung, Erarbeitung und Umsetzung der Mobilitätspläne sein.
- Darüber hinaus sollten im Planungsprozess adäquate Monitoring- und Evaluationsmethoden festgelegt werden.
- Sinnvollerweise werden messbare Indikatoren ebenfalls in der Planungs- und Erarbeitungsphase identifiziert.
- In der Planungsphase und damit vor der Erarbeitung des Plans, sollten die benötigten Datengrundlagen identifiziert und deren Bereitstellung sichergestellt werden.

Themenfeld 9: Analyse des Status quo

Die Analyse des Status quo bildet die Baseline für die Identifizierung der Ziele und damit verbunden der Maßnahmen. Weiterhin wird deutlich, welche Themen, Verkehrsträger und Mobilitätstrends bereits aufgegriffen worden sind und an welchen Stellen noch Lücken bestehen.

Die Plananalyse hat gezeigt, dass insgesamt die Analyse des Status quo noch intensiviert werden muss, denn nur 63 % der Städte führen eine Status-quo-Analyse im Bericht des Mobilitätsplan auf.

Empfehlungen

- Die Analyse des Status quo sollte die Grundlage für die Erarbeitung eines Mobilitätsplans bilden. Sie ermöglicht die Festlegung von Zielen und die Identifikation der notwendigen Maßnahmen.
- Die Analyse sollte mindestens mobilitätsrelevante Themen, Verkehrsträger und auch Mobilitätstrends umfassen.
- Bei einer Fortschreibung des Mobilitätsplans sollten fehlende Angaben zum Status quo ausgehend vom Ursprungsplan ergänzt und fortgeschrieben werden.

Themenfeld 10: Integrierte Planung

Eine integrierte Planung erfasst und bezieht sich auf alle relevanten lokalen Strategien und Pläne. Dies erfordert eine systematische und lückenlose Übersicht aller bereits vorhandenen Aktivitäten bzw. Planungen, die als wesentliches Element des Status quo berücksichtigt werden muss.

In der Analyse der Pläne ist deutlich geworden, dass 63 % der analysierten Städte die integrierte Planung in ihrem Mobilitätsplan erfasst hat.

Empfehlungen

- Zur Erarbeitung eines kompletten Status quo ist die Erfassung von bereits vorhandenen lokalen Strategien und Plänen notwendig und sollte als Bestandteil in ein mögliches Template aufgenommen werden.

Themenfeld 11: Vertikale Kooperation

Die Konsultation und Kooperation mit anderen, vertikalen Planungsebenen ist essentielle Grundlage für eine, über das Stadtgebiet hinausgehende, Analyse und Planung.

Nur wenige Städte (8 %) haben gemäß der Analyse der Pläne angegeben, dass sie eine vertikale Kooperation verfolgt haben.

Empfehlungen

- Der Verzicht auf eine vertikale Kooperation sollte begründet werden. Insbesondere in Bezug auf die TEN-V Verordnung sollte deutlich werden, warum eine solche vertikale Kooperation nicht verfolgt wird.

Themenfeld 12: Horizontale Kooperation

Die Einbindung aller relevanten kommunalen Ämter in das Entwicklungsteam stellt eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Akzeptanz, Effizienz und Effektivität der Planung, Erstellung und Umsetzung von Mobilitätsplänen dar. Mobilität ist ein kommunales Querschnittsthema und bedarf entsprechend der Einbindung aller relevanten kommunalen Akteuren.

Ein Datenaudit zur Identifizierung und Erfassung der zur Verfügung stehenden Datenquellen ist notwendig, um ggf. aufgedeckte Lücken kenntlich zu machen und nach noch nicht bekannten Datenquellen zu suchen.

Während die Einbindung aller kommunalen Ämter in der Analyse nur von gut einem Viertel der untersuchten Städte umgesetzt worden ist, hat etwas mehr als die Hälfte Angaben zur Berücksichtigung von Datenquellen gemacht.

Empfehlungen

- Aufgrund des Querschnittscharakters des Themas Mobilität sollte die Einbindung der kommunalen Ämter in das Entwicklungsteam nachvollziehbar dargestellt werden. Ein Verzicht oder die Einbindung von wenigen Ämtern sollte begründet werden.
- Ein Datenaudit sollte als Grundlage für die Verwendung und Nutzung von Daten sowie die Identifikation von Datenlücken zwingend vorgegeben werden.
- Hingewiesen werden sollte sowohl auf den Mobility Data Space für den deutschen Raum als auch auf die europäischen Aktivitäten zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Datenraums für Mobilität.

4.3 Weitergehende Empfehlungen

Im Folgenden werden weitergehende Empfehlungen artikuliert, die sich nicht auf einzelne Kriterien oder Themenfelder beziehen, sondern generell für zukünftige Bemühungen zur Förderung von qualitätsvollen SUMP in deutschen Kommunen – unabhängig von ihrer Größe oder Rolle im TEN-V Netz – gelten.

Standard-Vorlage (Template) zur Dokumentation von SUMPs

Die Auswertung der einzelnen Mobilitätspläne erwies sich als sehr arbeitsintensiv, um Informationen aus den Plänen herauszufiltern, die für eine faire und belastbare Einschätzung über die (Nicht-)Erfüllung der SUMP-Kriterien erforderlich sind. Möglicherweise führte dies sogar dazu, dass wichtige Informationen übersehen wurden, sofern sie nicht prominent, teilweise auch nur implizit in den Plandokumenten berichtet wurden. Vor dem Hintergrund einer zukünftig zu erwartenden Routinebewertung von städtischen Mobilitätsplänen ist es daher sehr zu empfehlen, eine Standard-Vorlage zur Dokumentation von SUMPs zu entwickeln. Diese sollte allen Kommunen als Orientierung bei der Erstellung von Mobilitätsplänen dienen und könnte dazu führen, dass zukünftige Mobilitätspläne aus verschiedenen Kommunen einer sehr ähnlichen Gliederung folgen. Um die Wahlmöglichkeiten bei der Darstellung und Struktur solcher Pläne nicht zu stark einzuschränken, könnte es ebenso sinnvoll sein, jene Informationen, die zur belastbaren Bewertung eines Plans benötigt werden, in einem technischen Anhang hochstrukturiert entlang der einzelnen Kriterien zu präsentieren. Dort könnte in jeweils einem kurzen Absatz faktisch beschrieben werden, inwiefern jedes einzelne Kriterium erfüllt wurde.

Terminologische Klärung und Konsistenz

Es ist anzuraten, eine terminologische Klärung anzustreben über den Namen von qualitativ hochwertigen Mobilitätsplänen, die sowohl die in Annex V genannten Anforderung erfüllen als auch die Erreichung der in Deutschland geltenden (politischen und gesellschaftlichen) Zielvorgaben sicherstellen. Der Vorteil des Begriffs „SUMP“ wäre die Kompatibilität mit dem Europäischen Diskurs, was angesichts der zu erwartenden TEN-V Vorgaben vorteilhaft wäre. Eine Übersetzung in „Nachhaltiger Mobilitätsplan“ hat sich in einigen Städten etabliert. Vielfach wird aber auch mit dem Begriff Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hantiert, der aufgrund der FGSV-Empfehlungen vor allem bei Verwaltungsmitarbeitenden – nicht aber in der Bevölkerung – bekannt ist. Der konzeptionelle Unterschied zwischen SUMP und VEP wird in der Fachwelt als nur noch marginal erachtet⁸. Entscheidend ist jedenfalls, dass verschiedene Akteure (Bund, Länder, Spitzenverbände, Beratungsunternehmen) in die gleiche begriffliche Kerbe schlagen.

Erfahrungsaustausch, innerdeutsch

Nicht jede Kommune sollte das SUMP-Rad neu erfinden müssen. Um in dieser Metapher zu bleiben: Auch Teile des Rades wie Speichen, Nabe, Felge etc. sollten nicht neu erfunden werden, was bedeutet, dass Städte ihre Erfahrungen, Empfehlungen (evtl. auch Warnungen) mit Partizipationsprozessen, mit der Einbeziehung der FUA, mit ihrem Monitoring- und Evaluationsverfahren etc. untereinander austauschen können sollen. Dies muss niederschwellig unbürokratisch und komfortabel möglich sein auf einer weit bekannten, als neutral akzeptierten und nicht-kommerziellen Plattform möglich, die vom BMDV, von möglichst allen Bundesländern und den kommunalen Spitzenverbänden unterstützt wird. Als Austauschformate sind verschiedene Möglichkeiten denkbar, etwa eine jährlich stattfindende Fachkonferenz, Newsletter, Webinare, monatliche Vorstellungen von neuen SUMPs, Austausch zu bestimmten Themenfeldern (evtl. auch in separaten Arbeitsgruppen), ein online Forum für themenstrangspezifische Diskussionen, Arbeitsbesuche und Exkursionen, eine gut strukturierte, einfach durchsuchbare und langfristig gepflegte online Datenbank mit guten Praxis Beispielen, eine Datenbank mit copyright-freien Bildern, eine Podcast und/oder Videocast Serie u. v. m. Hierbei sollten die Erfahrungen der ähnlichen Europäischen Netzwerke ELTIS und CIVITAS genutzt werden. Auch das deutschsprachige CIVINET, das sich dezidiert mit SUMPs auseinandersetzt sollte in entsprechende Aktivitäten eingebunden sein.

In diesem Zusammenhang muss auch die Beziehung zu NaKoMo und anderen existierenden Plattformen geklärt werden, um Doppelstrukturen zu vermeiden und Synergien zu nutzen.

Erfahrungsaustausch, europäisch

Viele deutsche Kommunen haben in den vergangenen Jahrzehnten Erfahrungen mit Verkehrsentwicklungsplänen gesammelt. Deren Stoßrichtung war in der Vergangenheit aber nicht so ganzheitlich wie das SUMP-Konzept. Es ist höchst empfehlenswert, die Erfahrungen aus anderen EU-Mitgliedsländern für deutsche Kommunen noch stärker nutzbar zu machen. Dies ist im Rahmen der CIVITAS Initiative prinzipiell bereits möglich, doch finden die Gespräche dort auf Englisch statt. Das deutschsprachige CIVINET versucht, dieses Problem zu umgehen, verfügt – v. a. mangels einer verlässlichen Finanzierung – allerdings nicht über die Ressourcen, diese Rolle vollumfänglich zu spielen.

⁸ siehe Brand, Böhler-Baedeker, Rupprecht (2022) Europäische Leitlinien zur nachhaltigen Stadtverkehrsplanung (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP). Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Berlin u. a.: Wichmann Verlag. - Loseblattsammlung, 94. Lieferung, 2022, Ordner 2, Kapitel 3.1.3.3, 23 S., 1 B.

Deutsche Städte sollten stärker ermuntert werden, sich aktiv in der CIVITAS community einzubringen (sofern die Sprachkompetenzen dies zulassen). Gleichzeitig sollten Mittel und Wege gefunden werden, wie Europäische und internationale Erfahrungen in deutscher Sprache für deutsche Kommunen nutzbar gemacht werden können.

Akteurs- und ebenen-übergreifende Koordination

Auch auf die Gefahr einer teilweisen Wiederholung sei ausdrücklich separat auf die Wichtigkeit hingewiesen, Doppelstrukturen oder gar widersprüchliche Botschaften zu vermeiden. Das Risiko dazu besteht, wenn verschiedene Akteure (staatlich, semistaatlich, privat) auf verschiedenen Ebenen (Bund, Länder) die Kommunen bei der Anwendung des SUMP-Konzeptes unterstützen. Dies kann zu verschiedenen Problemen führen: Von begrifflicher Verwirrung über ineffiziente Ressourcenverwendung bis hin zu unabgestimmten Förderprogrammen (Über- oder Unterförderung) und zur wiederholten Neuerfindung des Rades.

Klärung der Beziehung zwischen SUMP und Sulp sowie zu SECAP

Neben dem SUMP gibt es weitere und verwandte Planungsansätze, zu denen das Verhältnis zu klären ist. Besondere Erwähnung verdient hierbei Sustainable Urban Logistics Planning (Sulp) und SECAPs (Sustainable Energy and Climate Action Plan).

Ein Sulp wird teilweise als spezialisierteres Einzelthema innerhalb eines SUMP gesehen, teilweise aber auch als parallel zu erstellender, mit dem SUMP korrespondierender Plan. Es geht dabei nicht darum, dass der eine oder andere Ansatz richtig oder falsch wäre. Dennoch sollten die gewonnenen Erkenntnisse über die jeweiligen Vor- und Nachteile systematisch gesammelt und verbreitet werden, damit jede Kommune eine faktenbasierte Entscheidung zur Findung ihres eigenen Weges treffen kann.

Ähnliches, bzw. analoges, gilt für die Beziehung zwischen SUMP und Sustainable Energy and Climate Action Plans (SECAP). Letzterer wird oft als übergeordnetes Planungswerkzeug verstanden, weil es neben Mobilitätsthemen auch weitere Sektoren berücksichtigt. Allerdings berücksichtigt auch ein guter SUMP in seiner strategischen Ebene viele sektorübergreifende Themen. Auch hier gilt, dass diesbezüglich keine universalgültigen Empfehlungen oder gar Anforderungen formuliert werden können. Wichtig ist daher ebenso die Ermöglichung des Erfahrungsaustauschs zwischen deutschen Kommunen – im Idealfall mit Inspirationsimport aus anderen EU-Mitgliedsstaaten.

Zentrale Information- und Kontaktstelle SUMP

Neben dem extrem wichtigen Austausch zwischen Kommunen ist auch die Etablierung einer zentralen Informations- und Kontaktstelle (z. B. in Form eines Clearing-House SUMP) zu empfehlen. Eine solche unabhängige und langfristig angelegte Stelle könnte nicht nur den interkommunalen Austausch organisieren, sondern auch kommunenspezifische Beratung leisten. Diese sollte und kann sich nicht auf die konkrete fachliche oder prozessorale Begleitung eines SUMP-Erstellungsprozesses erstrecken, könnte aber Unterstützung leisten, z. B. bei der Formulierung der Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung von externer Prozessunterstützung. Ein Clearing-House könnte des Weiteren diverse Datenbanken pflegen (z. B. Referentinnen und Referenten, lizenzfreie Bilder, Fallstudien, etc.), einen online-Kurs entwickeln und pflegen; unter Umständen mit Zertifizierungsmöglichkeit. Auch die Auslobung eines deutschen SUMP-Preises wäre anzudenken.

Eine weitere wichtige Rolle einer solchen Instanz wäre die Pflege des Austauschs mit ähnlichen Organisationen in anderen EU-Mitgliedsländern, um einen Wissenstransfer zu ermöglichen.

Veröffentlichung, Bewerbung und Verbreitung des Kriteriensets

Ein finales SUMP-Kriterienset⁹ sollte proaktiv veröffentlicht werden, damit sich alle deutschen Kommunen bereits bei der Formulierung von Beschlussvorlagen des Stadtrates daran orientieren und somit einen qualitativ hochwertigen SUMP erarbeiten können. Dies kann und sollte auch Eingang in die Leistungsbeschreibung zur Gewinnung von externen Büros zur Unterstützung des SUMP-Prozesses finden. Außerdem dient ein weithin bekanntes und etabliertes Kriterienset als Messlatte zur Beurteilung und Qualitätssicherung in laufenden SUMP-Erstellungsprozessen.

Dementsprechend sollte ein finales SUMP-Kriterienset aktiv beworben werden und – falls es sich für deutsche Kommunen bewährt – auch der Europäischen Kommission und anderen EU-Mitgliedsstaaten als Inspirationsquelle angeboten werden. Dies könnte die Etablierung eines EU-weiten SUMP-Bewertungssystems begünstigen, was vor allem zwei enorme Vorteile mit sich brächte: Zum einen würden dadurch die SUMP von Städten in verschiedenen Teilen der EU miteinander vergleichbar. Zum anderen könnte dies sicherstellen, dass die Bewertung der Planqualität in allen EU-Mitgliedsstaaten mit der gleichen Methode – und damit fairer – vorgenommen würde.

Inhaltliche Schwerpunkte

Ein nationales Unterstützungsprogramm sollte inhaltliche Schwerpunkte setzen, die sich an den Bedarfen der deutschen Kommunen orientieren. Starke Kandidaten für solche Schwerpunkte sind die Themenfelder bzw. Kriterien, mit deren Erfüllung sich die untersuchten deutschen Kommunen besonders schwergetan haben. Diese waren vor allem:

- Themenfeld 1: Partizipation
- Themenfeld 7: Funktionalität im TEN-V Netzwerk
- Themenfeld 11: vertikale Kooperation

Die Konzentration auf bestimmte Themen und Qualitätsmerkmale sollte in regelmäßigen Abständen kritisch reflektiert und ggf. nachjustiert werden.

5 Stadtsteckbriefe

Die Stadtsteckbriefe werden den teilnehmenden Kommunen sowie Vertretungen der Bundesländer zur weiteren Information zur Verfügung gestellt. Diese werden aufgrund der großen Anzahl in einer gesonderten Datei zur Verfügung gestellt.

⁹ Wie auch das Kriterienset, das im Rahmen von AP1 erstellt wurde, sollte sich ein finales SUMP-Kriterienset an den formalen Anforderungen der TEN-V orientieren, darüber hinaus aber auch genuin die Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätssystems gemäß normativer, gesellschaftlicher, ethischer Prioritäten befördern.