

PLAN FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT – VIER PHASEN



Neue Herausforderungen kommen auf die Kommunen zu, zum Beispiel in den Bereichen Luftreinhaltung, Digitalisierung, Klimawandel oder Barrierefreiheit. Die Anforderung nachhaltiger Mobilität sind bekannt. Allerdings sind die Wege dahin politisch und gesellschaftlich oftmals strittig und schwierig. Daher bedarf es erheblicher Energie, die Verkehrs- und Mobilitätswende konsensfähig zu gestalten.

Die Anforderungen müssen in Strategien, Programme und Pläne übersetzt werden. Dazu tragen nachhaltige städtische Mobilitätspläne bei, da sie an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert sind, in andere Pläne integriert werden können sowie im bürgerschaftlichen und politischen Dialog entwickelt und abgestimmt werden.

PHASE 1

VORBEREITUNG UND PROZESSENTWICKLUNG

- Raumbezug definieren
- Ansprüche, Visionen und Rahmenbedingungen erarbeiten
- Stakeholder identifizieren
- Mobilitätswende anstreben
- Kooperation abstecken

Eine gute Vorbereitung ist essenziell, um den Planungsprozess zielgerichtet und in einem überschaubaren Zeitrahmen durchzuführen.

Zeit-, Personal- und Finanzaufwand sowie eine mögliche finanzielle Förderung der Planerstellung müssen für den Prozess eruiert und sichergestellt werden. Dazu gehören die Festlegung von Zuständigkeiten, eine kontinuierliche Projektkoordination und auch eine wirksame Projektstruktur, um einen schnellen Austausch und die effiziente Abstimmung zu gewährleisten.

Eine Beteiligung der Bürgerschaft sowie der relevanten Akteure der Stadtgesellschaft während des gesamten Prozesses ist wichtig. So können Transparenz gewährleistet und Verständnis geschaffen werden. Damit eine Beteiligung im Sinne eines effizienten Planungsprozesses nicht zum Selbstzweck wird, muss geklärt werden, wer wann warum, wie und in welcher Form (zum Beispiel Foren oder Messen) in den Prozess einbezogen werden sollte. Außerdem sollte die Kommunikation der Mobilitätsplanung beispielsweise über aktive Pressearbeit oder Flyer für den ganzen Prozess frühzeitig mitgeplant und auch häushälterisch sichergestellt werden.

Verkehr endet nicht an Stadtgrenzen. Regionale und überregionale Verkehrsströme wie beispielsweise Pendlerverkehre sind ein bedeutender Faktor des Stadtverkehrs. Daher sollte der Raumbezug der Planungen rechtzeitig definiert werden – hier können interkommunale Kooperationen gebildet und gestärkt werden.

PHASE 2

ANALYSE UND ZIELSETZUNG

- Analyse der Mobilität
- vom Wissen lokaler Akteure profitieren
- Zielsetzungen formulieren mit Stimmungsbild aus der Bevölkerung, Politik und Fachöffentlichkeit

In Phase zwei erfolgt eine zielgerichtete Analyse der Verkehrs- und Raumstruktur. Die Stärken, Schwächen und Potenziale der Mobilität bzw. der Verkehrsträger im Einzelnen werden herausgearbeitet. Sie können vorgegeben sein oder erst eruiert werden. Diese Ausgangslage dient als Grundlage für die gemeinsame Ausrichtung der Mobilität im Planungsraum, beispielsweise mit den Schwerpunkten Nahmobilität oder ÖPNV.

Erste Rahmenbedingungen, Problemfelder sowie Visionen und Zielsetzungen werden gesammelt und formuliert. Dazu kann bereits ein Stimmungsbild aus der lokalen Bevölkerung, von den lokalen Akteuren und der Politik eingeholt werden, die bereits jetzt ihre Wünsche und Ansprüche an die zukünftige Mobilitätsplanung formulieren können.

Es werden qualitative wie quantitative Ziele abgesteckt (möglichst nach dem SMART-Prinzip = spezifisch, messbar, aktionsorientiert, realistisch, terminiert), sodass entsprechende Mobilitätsprioritäten gesetzt werden können.



Das Fachzentrum Nachhaltige Urbanität
Hessen unterstützt und begleitet den
Mobilitätsplanungsprozess gerne bei
Aufstellung und der Umsetzung. Sp

PHASE 3

PLANUNG UND ERARBEITUNG

- Umsetzungsorientiertes Maßnahmen- und Handlungskonzept
- effiziente Projektkoordination
- integrierter thematischer Ansatz
- zielgerichtete Problem- und Potenzialanalyse

Maßnahmen werden im Dialog mit den relevanten Akteuren ausgearbeitet, um bereits frühzeitig eine Umsetzungsperspektive aufzuzeigen. Die Maßnahmenentwicklung wird mittels des Beitrags zur Zielerreichung rückgekoppelt. Zudem gilt es, die entwickelten Maßnahmen mittels einer Kosten-Wirkung-Abschätzung zu bewerten, Synergien zu identifizieren und einen realistischen Umsetzungszeitraum festzulegen.

Daraus ergeben sich Prioritäten für die Umsetzung und letztlich ein Handlungskonzept. Diese Struktur gibt einen Überblick über zu erwartende personelle und finanzielle Ressourcen, wie auch über Zeiträume, welche Maßnahmen mit welcher Priorität und zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden sollte. Neben baulich-infrastrukturellen Maßnahmen sind auch Ansätze aus den Bereichen des Mobilitätsmanagements, der Kommunikation sowie der Akzeptanzförderung ein wichtiger Bestandteil des Maßnahmenkonzepts.

PHASE 4

UMSETZUNG UND EVALUATION

- sichtbare Sofort- und Schlüsselmaßnahmen
- Abgleich mit den finanziellen und personellen Ressourcen für die Maßnahmenumsetzung
- laufendes Monitoring
- Evaluation und Anpassung in regelmäßigen Abständen

Im Rahmen des Maßnahmen- bzw. Handlungskonzepts wird die Phase der Umsetzung eingeleitet. Mit der Struktur und Übersicht im Handlungskonzept kann nach Planerstellung vermieden werden, dass (beispielsweise aufgrund erschöpfter Ressourcen oder Verlagerung von Handlungsprioritäten) eine Phase des Stillstands eintritt.

Als ein erster Anknüpfungspunkt bieten sich Sofort- oder sogenannte Leuchtturmaßnahmen an, die bereits während oder kurz nach der Planerstellung umgesetzt werden können. Diese Maßnahmen können helfen, die hohe Erwartungshaltung der Beteiligten zu erfüllen. Weitere Maßnahmen werden in der Regel über eine Detailplanung in formelle wie auch informelle kommunale und regionale Planverfahren bzw. Sektoralplanungen integriert.

Eine Evaluation ist ein wichtiger Baustein in der nachhaltigen Mobilitätsplanung. Sie erfolgt aufbauend auf den im Planungsprozess festgesetzten Zielindikatoren, beispielsweise anhand ausgewählter Daten wie Querschnittszählungen, Fahrgastzahlen, Umweltdaten, Modal-Split-Werten zur Verkehrsmittelwahl etc. Evaluations- und Fortschrittsberichte können zu regelmäßigen Zeitpunkten über die Zielerreichung und den Umsetzungsstand informieren. So können sowohl das Handlungskonzept als auch die Maßnahmen bei Bedarf angepasst werden.

ane Mobilität des Landes
die hessischen Kommunen im
bei allen Schritten, Fragen, der
prechen Sie uns an.

EIN PLAN FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT

- stellt die Steigerung der Lebensqualität in den Vordergrund
- schafft im Dialog mit Politik und Bürgerschaft einen Konsens über die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Kommune
- baut auf bisherige Konzepte und verwandte Themen der Stadtentwicklung auf, schafft so Synergieeffekte
- stellt für das alltägliche Verwaltungshandeln einen wichtigen Orientierungsrahmen dar, der politisch abgestimmt ist
- beinhaltet ein konkret umsetzbares kurz-, mittel- und langfristiges Maßnahmenprogramm
- definiert Schlüsselprojekte und fördert die Schaffung einer neuen Mobilitätskultur
- ermöglicht die Akquise von Fördermitteln für neue Projekte
- ist prozesshaft angelegt und kann dauerhaft bei neuen Rahmenbedingungen oder Herausforderungen angepasst werden



SUMP steht für „Sustainable Urban Mobility Plan“, vergleichbar mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) in Deutschland. Es handelt sich um eine ganzheitliche, strategische kommunale Mobilitätsplanung zur nachhaltigen, zukunftsgerichteten Steuerung und Entwicklung der städtischen und regionalen Mobilität unter Einbezug aller Verkehrsträger, weiterer relevanter Planungsthemen sowie der Stadtgesellschaft mit der zentralen Zielsetzung, die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen zu befriedigen und somit die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern.

WEITERFÜHRENDE LINKS UND HINWEISE

- Europäische Plattform zu Sustainable Urban Mobility Plan: www.eltis.org/de (inkl. der Informationsbroschüre: GUIDELINES – Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan)
- EU-Projekt CIVITAS PROSPERITY: www.sump-network.eu
- EU-Projekt SUMP-UP: www.sumps-up.eu
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV, 2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, FGSV-Papier Nr. 162

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität
des Landes Hessen
Hessen Trade & Invest GmbH
Bessie-Coleman-Straße 7
60549 Frankfurt am Main
www.fznum-hessen.de

IDEEN UND PROJEKTLEITUNG

Dipl.-Ing. Simone Fedderke
mit Unterstützung von M.A. Daniela Krebs

TEXT

Planersocietät
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

REDAKTION

Fachzentrum Nachhaltige Urbane
Mobilität des Landes Hessen
Hessen Trade & Invest GmbH

ANSPRECHPARTNER

Fachzentrum Nachhaltige Urbane
Mobilität (FZ-NUM) des Landes Hessen
+49 (0)69 8700 433-64
info@fz-num.htai.de

Stand: August 2019