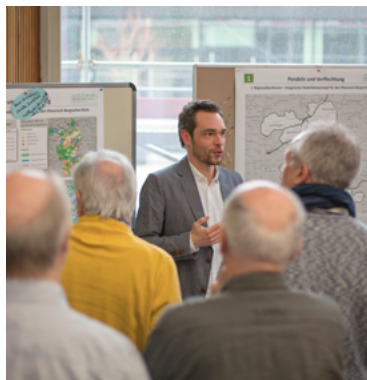
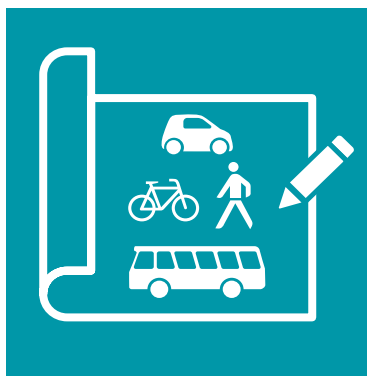




ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Kommunale Mobilitätskonzepte

Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW





Impressum

Erarbeitung:

Planersocietät Dr.-Ing. Michael Frehn,
Steinberg & Partner, Dortmund

Autoren:

Dr.-Ing. Michael Frehn
Jan Diesfeld
Dr.-Ing. Meike Othengrafen

Gestaltung:

Werbeagentur von morgen GmbH
www.werbeagentur-von-morgen.de

Bildnachweis:

Alle Bilder im Innenteil: © Zukunftsnetz Mobilität NRW /
Smilla Dankert. Bei Ausnahmen ist die Bildquelle direkt
am Bild angegeben.

Titelseite: Meeting, © iStock/fotodelux; Fahrradfahrer,
© AdobeStock/ARochau; Regionalkonferenz vom
Rheinisch-Bergischen Kreis, © Nola Bunke

Seite 7: Titel Broschüre (rechts), Forschungsgesellschaft
für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Verkehrs-
planung (2013)

Seite 7: Titel Broschüre (links), © www.eltis.org/legal,
European Union, 1995-2021

Auftraggeber:

Geschäftsstelle
Zukunftsnetz Mobilität NRW
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39, 50667 Köln
Tel.: 0221 / 2 08 08-740

Redaktion:

Andreas Falkowski
Anke Land
Frank Merten
Mathis Perkert

Für das

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Mit freundlicher Unterstützung des

Ministeriums für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen

Redaktionsschluss:

14.04.2021

Alle Rechte vorbehalten.
Dieses Werk sowie Teile
desselben sind urheber-
rechtlich geschützt. Jede
Verwertung in anderen als
den gesetzlich zugelassenen
Fällen ist ohne vorherige
schriftliche Zustimmung
des Herausgebers nicht
zulässig.

Vorwort



Joachim Künzel
Geschäftsführer NWL



Ronald R. F. Lünser
Vorstandssprecher VRR



Dr. Norbert Reinkober
Geschäftsführung VRS

Die kommunale Mobilitätswende braucht ein Konzept, das auf der Grundlage einer Gesamtstrategie die verschiedenen Handlungsmöglichkeiten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zusammenfasst. Dieses Handbuch soll die Kommunen in NRW als praxisorientierter Leitfaden bei der Entwicklung eines kommunalen Mobilitätskonzepts unterstützen. Es basiert auf Praxiserfahrungen, beschreibt die einzelnen Handlungsschritte und liefert Anregungen für die Umsetzung vor Ort.

Mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW haben wir gemeinsam mit dem Land ein effektives Netzwerk geschaffen, das die Kommunen in Nordrhein-Westfalen bei der Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung unterstützt. Wir als Aufgabenträger für den schienengebundenen Nahverkehr in Rheinland, Rhein-Ruhr und Westfalen-Lippe praktizieren den Schulterschluss, um die nachhaltige Mobilitätsentwicklung als wesentlichen Impuls für Innovation und als prägenden Faktor für die Attraktivität unseres Landes voranzubringen.

Wir wissen aufgrund unseres vielfältigen Austauschs mit den Vertreter*innen der Mitgliedskommunen, dass viele Städte, Kreise und Gemeinden in NRW ein Mobilitätskonzept aufstellen bzw. aufstellen wollen. Damit ein

Mobilitätskonzept nicht bloß ein weiteres Konzept mit bekannten fachlichen Empfehlungen wird, die aufgrund fehlender politischer Unterstützung nicht realisiert werden, haben uns die kommunalen Vertreter*innen gebeten, Empfehlungen für ein umsetzungsorientiertes und handlungsstarkes Mobilitätskonzept zu geben. Diesem Wunsch kommen wir mit diesem Handbuch gerne nach.

Ein kommunales Mobilitätskonzept verbindet als „Masterplan“ die konkreten Lösungsansätze aus den Bereichen Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht sowie Beratung, Information und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie, die auch bei kleinteiligen Maßnahmen ein zielführendes Vorgehen gewährleistet.

Über die bestehenden Richtlinien, etwa die der FGSV oder die SUMP-Guidelines, hinaus soll dieses Handbuch als Praxisleitfaden die Kommunen bei ihrer Arbeit mit nützlichen Tipps und Hilfestellungen für die konkrete Arbeit an einem Mobilitätskonzept unterstützen.

Wir wünschen eine anregende Lektüre und viel Erfolg beim Initiieren und Aufstellen eines kommunalen Mobilitätskonzepts. Gerne stehen Ihnen unsere Mitarbeiter*innen der Koordinierungsstellen für die Beratung vor Ort zur Verfügung.

Joachim Künzel

Ronald R. F. Lünser

Dr. Norbert Reinkober

Inhalt

1. Mobilitätskonzepte

Eine Einführung	6
-----------------------	---

2. Vor dem Start

Klarheit schaffen	8
-------------------------	---

3. Erste Schritte

Von der Idee zur Ausschreibung	12
--------------------------------------	----

4. Der Kern

Bausteine und Inhalte eines Mobilitätskonzepts	18
--	----

5. Im Gespräch

Beteiligung der Öffentlichkeit	31
--------------------------------------	----

6. Es wird konkret

Vom Plan zur Umsetzung	42
------------------------------	----

7. Laufend aktuell

Evaluation und Fortschreibung	46
-------------------------------------	----

Impressum	2
-----------------	---

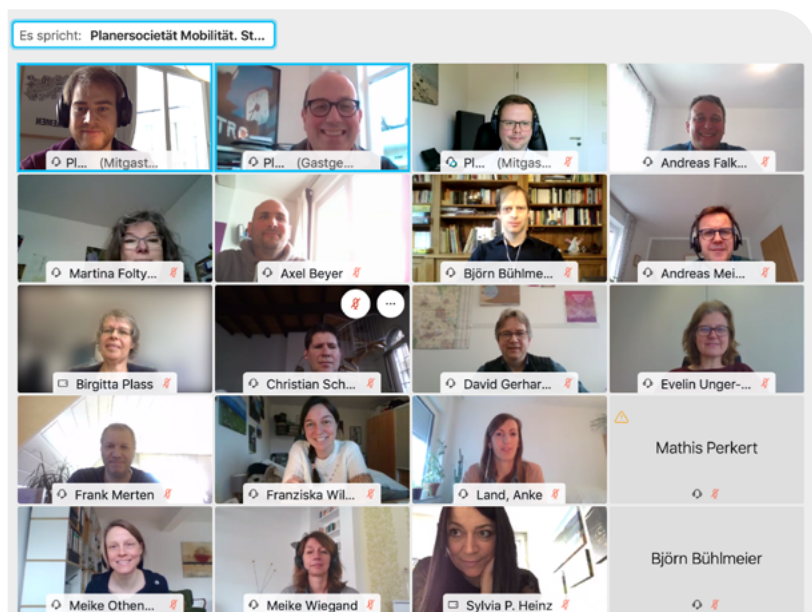
Quellen	52
---------------	----

Weiterführende Literatur	53
--------------------------------	----

Veröffentlichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW	54
---	----

Unterstützung durch kommunale Expert*innen

Um dieses Handbuch möglichst praxisnah zu gestalten und die Kommunen bestmöglich bei der Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts zu unterstützen, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW neben dem beauftragten Büro der Planersocietät weitere Expert*innen eingebunden. Fachleute aus Kreisen, Städten und Gemeinden in NRW, die bereits Praxiserfahrungen mit kommunalen Mobilitätskonzepten gesammelt haben, wurden in die Erstellung dieses Handbuchs eingebunden.



© Planersocietät

Teilnehmer*innen des Workshops (in alphabetischer Reihenfolge):

Axel Beyer
Stadt Soest

Albrecht Buscher
Stadt Hemer

Björn Bühlmeier
Stadt Lippstadt

Jan Diesfeld
Planersocietät

Andreas Falkowski
Zukunftsnetz Mobilität
NRW – KS Rheinland

Martina Foltys-Banning
Stadt Krefeld

Dr. Michael Frehn
Planersocietät

David Gerhards
Stadt Pulheim

Sylvia Heinz
Gemeinde Neunkirchen

Anke Land
Zukunftsnetz Mobilität
NRW – KS Westfalen-Lippe

Andreas Meißner
Stadt Dortmund

Frank Merten
Zukunftsnetz Mobilität
NRW – KS Rhein-Ruhr

Katja Naefe
Zukunftsnetz Mobilität
NRW – KS Rheinland

Dr. Meike Othengrafen
Planersocietät

Mathis Perkert
Zukunftsnetz Mobilität
NRW – KS Westfalen-Lippe

Dr. Birgitta Plass
Stadt Arnsberg

Benjamin Raßmanns
Stadt Düren

Christian Schmelter
Stadt Bielefeld

Georg Trocha
Stadt Stolberg

Evelin Unger-Azadi
Ministerium für Verkehr
des Landes NRW

Meike Wiegand
Zukunftsnetz Mobilität
NRW – KS Rheinland

Franziska Wilbert
Rheinisch-Bergischer
Kreis

Maurice Wüller
Stadt Marl



1. Mobilitätskonzepte: Eine Einführung

Auf dem Weg zu einem kommunalen Mobilitätskonzept stellen sich den Verantwortlichen unzählige Fragen – sie zu beantworten ist das Ziel des Handbuchs Kommunale Mobilitätskonzepte.

Die Verkehrsplanung in Deutschland hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten stark gewandelt: Von Generalverkehrsplänen, die stark auf den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr orientiert waren, über Verkehrsentwicklungspläne bis hin zu den heutigen integrierten Mobilitätskonzepten. Dabei haben sich die Inhalte wesentlich verändert. Nachdem die Verkehrsentwicklungspläne der letzten beiden Jahrzehnte sich oft noch auf die verschiedenen Verkehrsträger und die Verkehrsinfrastruktur konzentrierten, verstehen sich Mobilitätskonzepte heute als Orientierung für eine nachhaltige Mobilität, die alle Fortbewegungsarten integrieren und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sicherstellen soll. Dabei geht es nicht mehr nur um das Bereitstellen und Bauen der Infrastruktur, sondern auch um die Integration des zukunftsweisenden Ansatzes des Mobilitätsmanagements in die Verkehrsplanung sowie um das Organisieren und Kommunizieren. Mobilitätsplanung ist damit immer weniger die Umsetzung nur eines Plans als vielmehr eine fortlaufende Strategie, die sich flexibel an sich ändernde Rahmenbedingungen anpassen muss.

Kurz: Ein kommunales, kreisweites oder regionales Mobilitätskonzept hat das Ziel, ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung aufzustellen und zu realisieren.

Abzugrenzen ist ein solches integriertes Mobilitätskonzept, das auf eine gesamtstädtische, strategische Ausrichtung in einer Kommune abzielt, von standortbezogenen Mobilitätskonzepten, die sich lediglich auf

sich z.B. eine bestimmte Veranstaltung oder ein einzelnes Neubauvorhaben beziehen. Diese sind anlass- und einzelfallbezogen und haben höchstens einen räumlich begrenzten strategischen Charakter.

Auf europäischer Ebene lässt sich ein kommunales Mobilitätskonzept in die sogenannten Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) einfügen. Die SUMP bauen auf dem im März 2011 von der Europäischen Kommission veröffentlichten Weißbuch zum Verkehr auf. Unter einem SUMP wird ein strategischer Plan verstanden, der auf der bestehenden Planungspraxis aufbaut und dabei Integrations-, Beteiligungs- und Evaluierungsprinzipien berücksichtigt. Er soll den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen heute und in Zukunft genügen und zu einer höheren Lebensqualität führen. Vieles davon greifen die hier verstandenen kommunalen Mobilitätskonzepte auf.

Ob kommunales Mobilitätskonzept oder SUMP – die integrierte Betrachtung des Themas Mobilität und die strategische Ausrichtung bringen Herausforderungen mit sich: eine hohe Komplexität der Inhalte, eine Betrachtung unterschiedlichster Mobilitätsbedürfnisse, die Entwicklung von zukunftsweisenden Leitbildern und auch umsetzbaren Maßnahmen, einen hohen Bedarf an Abstimmung zwischen zahlreichen Akteur*innen und vieles mehr. Detaillierte Informationen und Hintergründe dazu enthalten die Leitlinien für nachhaltige städtische Mobilitätspläne (SUMP) der European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans sowie die Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV).



Abb. 1: Die Rolle des Handbuchs Kommunale Mobilitätskonzepte



Während die SUMP-Leitlinien strategische und politische Empfehlungen liefern, beinhalten die Hinweise der FGSV wissenschaftlich fundierte und sehr detaillierte Informationen. Eine Abbildung des von der EU in den SUMP-Leitlinien empfohlenen prozesshaften Ansatzes ist auf den Seiten 50 bis 51 zu finden (Abb. 15).

Hier setzt das Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte an: Durch seine Praxisnähe und kompakte Form soll es für die Verantwortlichen eine alltagstaugliche Anleitung zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts darstellen. Dabei stellt das Handbuch Fragen auf dem Weg zu einem passgenauen Mobilitätskonzept, liefert zahlreiche Antworten für den Prozess der Erstellung und zeigt auf, wo weiterführende Informationen und Unterstützung zu spezifischen Themen zu finden sind.

Für viele Fragen gibt es keine allgemeingültigen Antworten: Erfahrungen und Wege anderer Kommunen können aber helfen, eigene Lösungen und Wege zu finden.

Die Beispiele in diesem Handbuch sollen genau dies leisten: Anregungen geben und Möglichkeiten aufzeigen, um dann den eigenen Weg zu finden.

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts ist ein Prozess, der in der Regel 1 ½ Jahre oder 2 Jahre, zum Teil auch länger, dauert. Und die eigentliche Arbeit beginnt erst, wenn das Mobilitätskonzept beschlossen wurde: die Umsetzung konkreter Projekte und Maßnahmen. Sowohl für die Erarbeitung als auch für die Umsetzung werden personelle und finanzielle Ressourcen benötigt – das sollte allen Beteiligten bewusst sein. Die frühzeitige Einbindung und Unterstützung der Politik ist dabei unumgänglich. Denn sie muss zum einen die Inhalte mittragen, zum anderen die finanziellen Mittel für die Maßnahmen bereitstellen.

Auch wenn der Spielraum von Mobilitätskonzepten nicht allumfassend ist – beispielsweise setzen auch Bundes- und Landesvorgaben, übergeordnete Pläne sowie Verwaltungsvorschriften einen Rahmen für die Mobilitätsplanung und ziehen zum Teil Grenzen: Das Mobilitätskonzept wird dennoch zum roten Faden des kommunalen Handelns, schafft Orientierung und Identifikation. Es ist damit auch eine Grundlage, um kommunale Vorstellungen und Standpunkte in übergeordnete Planungsprozesse zu kommunizieren.



2. Vor dem Start: Klarheit schaffen

Eine umfassende Mobilitätswende? Diskussionen zu einer hoch belasteten Durchgangsstraße? Oder ein Antrag aus der Politik? Die Gründe für die Aufstellung eines Mobilitätskonzepts sind von Kommune zu Kommune unterschiedlich. Und es muss auch nicht erst ein Problem oder einen Anstoß von außen geben, damit ein Mobilitätskonzept auf den Weg gebracht wird. Aber wer braucht ein Mobilitätskonzept? Und wofür?



Grund genug!

Sie möchten eine gesamtstädtische, integrierte Mobilitätsstrategie für Ihre Kommune erarbeiten, die die Mobilität für die nächsten 10 bis 15 Jahre in den Blick nimmt.

Der bisherige Verkehrsentwicklungsplan ist (weitgehend) abgearbeitet bzw. nicht mehr aktuell. Rahmenbedingungen haben sich verändert und das Thema Mobilität steht vor neuen Herausforderungen. Das können die Herausforderungen des Klimawandels, Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Trends zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln oder die verstärkte Vernetzung der Verkehrsangebote sein.

Sie möchten in Ihrer Kommune eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in die Wege leiten, um damit u.a. die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern, Emissionen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Sie benötigen das Mobilitätskonzept als gemeinsam erarbeiteten „roten Faden“ und Argumentationsgrundlage für zukünftige Entscheidungen.

Es gibt ein konkretes Problem: Sei es im Individualverkehr, im Radverkehr oder beim Öffentlichen Personennahverkehr, für dessen Lösung eine verkehrsmittelübergreifende Betrachtung hilfreich ist.

Das Mobilitätskonzept und die Mobilitätswende sind verbunden mit einer umfassenden Klimaschutzstrategie oder einem anderen Konzept der Kommune.

Es gibt Synergieeffekte zu anderen aktuellen Planungen – beispielsweise einem Flächennutzungsplan, einem Nahverkehrsplan oder einem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK), die genutzt werden können.

Ein Mobilitätskonzept zahlt sich oftmals auch finanziell aus und kann eine gute Basis sein, um weitere Fördermittel vom Bund oder Land zu akquirieren.

Hinter all diesen Gründen verbergen sich Wünsche und Erwartungen. Sie müssen vor der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts ermittelt und kommuniziert werden, denn Erwartungshaltungen von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit können sehr unterschiedlich sein.

Wichtige Fragen zu Beginn lauten: Welche Funktion soll das Mobilitätskonzept haben? Und welche Erwartungshaltung haben die verschiedenen Akteur*innen an das Mobilitätskonzept?

Ein Mobilitätskonzept stellt eine gesamtstädtische Strategie für die nächsten 10 bis 15 Jahre dar. Es trifft Aussagen darüber, wie sich die kommunale Verkehrs- und Mobilitätsplanung auf aktuelle sowie zukünftige Herausforderungen einstellen kann und welche Maßnahmen besonders wichtig sind. Ein Mobilitätskonzept ist jedoch kein rechtlich bindendes Instrument wie beispielsweise ein Flächennutzungsplan, sondern ein informeller Rahmenplan. Er dient als Handlungsrahmen für alle beteiligten Akteur*innen und ist richtungsweisend.

Bei der Erarbeitung müssen Konzepte und Planungen aus anderen Fachbereichen integriert und auf Schnittstellen oder Widersprüche untersucht werden. Dabei entstehen Synergieeffekte, es treten jedoch auch unweigerlich Zielkonflikte auf. Diese Konflikte und unterschiedlichen Inter-

essen sollten bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts aufgedeckt und diskutiert werden.

Das kann nur in einem gemeinsamen Prozess von Verwaltung, Politik, Öffentlichkeit und weiteren relevanten Akteur*innen einer Kommune erfolgen. Denn spätestens bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen werden Konflikte offensichtlich und führen zu Verzögerungen oder Stillstand. Insbesondere die Politik sollte frühzeitig in den Prozess eingebunden werden, also bereits bei der Vorbereitung und der Ausschreibung des Mobilitätskonzepts. Denn zum einen soll die Politik das Mobilitätskonzept später beschließen; zum anderen werden für die Erstellung und insbesondere für die Umsetzung von Maßnahmen finanzielle Mittel benötigt, die einen politischen Beschluss erfordern.

Das bedeutet: Bereits der Prozess der Erarbeitung und die Diskussionen über das künftige Mobilitätskonzept sind ein zentraler Schritt auf dem Weg zu einer neuen, nachhaltigen Mobilität.

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts benötigt Zeit. In der Regel vergehen allein von der Auftragsvergabe bis zum erstellten Konzept etwa zwei Jahre, in manchen Fällen auch mehr. Dies sollte sowohl der Verwaltung als auch den beteiligten Akteur*innen vorher klar sein.



Vor dem Start ist es wichtig, Klarheit in Bezug auf einige Fragen zu schaffen:

Warum ist eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung für die Kommune wichtig?

Was sind die Gründe für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts?

Welche Funktion soll das Mobilitätskonzept haben? Was sind die unterschiedlichen Erwartungshaltungen?

Worauf kann das Mobilitätskonzept aufbauen? Welche Konzepte gibt es bereits und entstehen hier Zielkonflikte?



Abb. 2: Unterschiedliche Ausrichtung der Konzepte in Klein-, Mittel- und Großstädten

Welche Funktion ein Mobilitätskonzept haben kann, hängt auch mit der Größe einer Stadt oder Gemeinde zusammen.

Je größer eine Stadt, desto mehr Bedeutung kommt der strategischen Ebene eines Mobilitätskonzepts zu. Je kleiner eine Stadt oder Gemeinde, desto stärker liegt der Fokus auf konkreten Problemen und spezifischen Maßnahmen.

Je kleiner eine Kommune, desto wichtiger ist es, Partner*innen mit ins Boot zu nehmen (z. B. beim Kreis, beim ÖPNV-Aufgabenträger oder bei den Straßenbaulastträgern), da die Maßnahmenumsetzung häufig im Entscheidungsraum von anderen Trägern liegt. Dies kann z.B. durch eine Berücksichtigung der Partner*innen in einem begleitenden Beirat zum Mobilitätskonzept gelingen.

In Kleinstädten mit bis zu 20.000 Einwohner*innen ist für die Erarbeitung des Konzepts eine gute gesamstädtische Ortskenntnis notwendig. In die strategischen Handlungsfelder fließen bereits zahlreiche Einzelmaßnahmen ein. In kleinen Kommunen kann es möglicherweise sinnvoll sein, die mobilitätsrelevanten Inhalte im Rahmen eines Integrierten Städtischen Entwicklungskonzepts oder eines anderen Konzepts zu thematisieren. Allerdings erreicht man so kaum die Tiefe der Auseinandersetzungen, die in einem eigenständigen Mobilitätskonzept abgebildet werden können.

In Mittelstädten (bis etwa 100.000 Einwohner*innen) kann bei der Bestandsanalyse bereits eine räumliche Schwerpunktsetzung, z. B. auf die Innenstadt und Ortsteilzentren, sinnvoll sein. Im Handlungskonzept bieten sich eine Fokussierung auf Schlüsselmaßnahmen oder eine räumliche Fokussierung an.

Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohner*innen erfordern eine Konzentration auf wichtige Räume und Zusammenhänge. Bei der Bestandsanalyse können die Städte häufig auf vorhandene Konzepte und Grundlagen zurückgreifen. Handlungsfelder werden stärker strategisch ausgelegt und eher durch Schlüsselmaßnahmen oder Maßnahmenprogramme konkretisiert.

Für Mitgliedskommunen hält das Zukunftsnetz Mobilität NRW eine Beispielsammlung von verschiedenen Mobilitätskonzepten bereit.

Unter Nachbar*innen

Für benachbarte Gemeinden und Städte, für Kreise oder Regionen ist es möglicherweise sinnvoll, ein gemeinsames Mobilitätskonzept zu erarbeiten: Wenn beispielsweise benachbarte Kommunen ähnliche Fragestellungen zusammen lösen möchten, wenn Pendlerverkehre eine besondere Rolle spielen oder wenn auf interkommunaler Ebene Fragestellungen existieren, die über die Zuständigkeit der Kommune hinausgehen oder nur überregional zu lösen sind. Bei einer Zusammenarbeit mit dem Kreis können möglicherweise Synergien genutzt und Doppelarbeiten vermieden werden.

Entscheidend bei der Zusammenarbeit über kommunale Grenzen hinaus sind eine Vorabstimmung und ein grundsätzlicher Konsens über die Ziele des Mobilitätskonzepts.

Neben der Erarbeitung gemeinsamer Ziele oder dem Lösen konkreter Probleme kann auch die Positionierung gegenüber Land oder Bund hinsichtlich größerer Projekte ein Grund für die Zusammenarbeit sein.

Der größere Raumbezug und die Einbindung mehrerer Kommunen erfordern ein höheres Maß an Abstimmung unter den Verwaltungen und eine Art „Kultur der Zusammenarbeit“, weshalb eine institutionalisierte Form der Zusammenarbeit in Erwägung gezogen werden sollte. Für die Beteiligung der Öffentlichkeit bieten sich beispielsweise Regionalkonferenzen, regionale Arbeitskreise oder auch Online-Beteiligungen von Bürger*innen an.

Beispiele:

Rheinisch-Bergischer Kreis, Masterplan Mobilität Kiel-Region, interkommunaler VEP Hemer, Iserlohn, Menden, Mobilitätskonzept des Kreises Wesel

3. Erste Schritte: Von der Idee zur Ausschreibung

Zwischen der Idee für ein Mobilitätskonzept und der Ausschreibung stehen einige Fragen, die möglichst frühzeitig beantwortet werden sollten. Ob Zuständigkeiten, Vergaberichtlinien oder Fördermöglichkeiten – diese Themen sind auf dem Weg zu einem Mobilitätskonzept von großer Bedeutung. Und deshalb gilt: Schritt für Schritt vorgehen.



Abb. 3: Schritt für Schritt zur Ausschreibung

Die erste wichtige Frage für die Verwaltung lautet:



Wer ist federführend für die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts zuständig?

In der Regel liegt die Zuständigkeit bei dem für die Verkehrsplanung zuständigen Amt; in kleineren Kommunen wird dies meistens das Stadtplanungsamt sein. Das bedeutet, dass für die Dauer der Erarbeitung, insbesondere aber für die Umsetzung, personelle Kapazitäten innerhalb der Verwaltung bereitgestellt werden müssen – auch wenn ein Planungsbüro das Mobilitätskonzept erstellt. Schon für die Vorbereitung der Ausschreibung sollte zudem eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe ins Leben gerufen werden, in der neben dem federführenden Amt mindestens Zuständige aus der Verkehrsplanung, der Stadtplanung, dem Tiefbau und dem Ordnungsamt zusammenkommen.

Der Arbeitsgruppe kommt eine wichtige Funktion für die interne Kommunikation zu oder sie kann erste Impulse für die Zielrichtung des Konzepts erarbeiten. Je nach kommunalen Gegebenheiten kann es auch sinnvoll sein, z.B. das Schulamt, das Jugendamt, das Grünflächenamt, das Katasteramt und/oder die Straßenverkehrsbehörde in die Erarbeitung einzubinden.

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts sollte idealerweise in ein Kommunales Mobilitätsmanagement eingebettet sein, das dauerhaft Wissen und Kräfte zu diesem Thema bündelt. Ausführliche Informationen sind im „Handbuch Kommunales Mobilitätsmanagement“ des ZNM zusammengefasst. Ein*e Mobilitätsmanager*in kann dabei als Koordinator*in vor Ort agieren und dem Thema den erforderlichen Stellenwert einräumen.

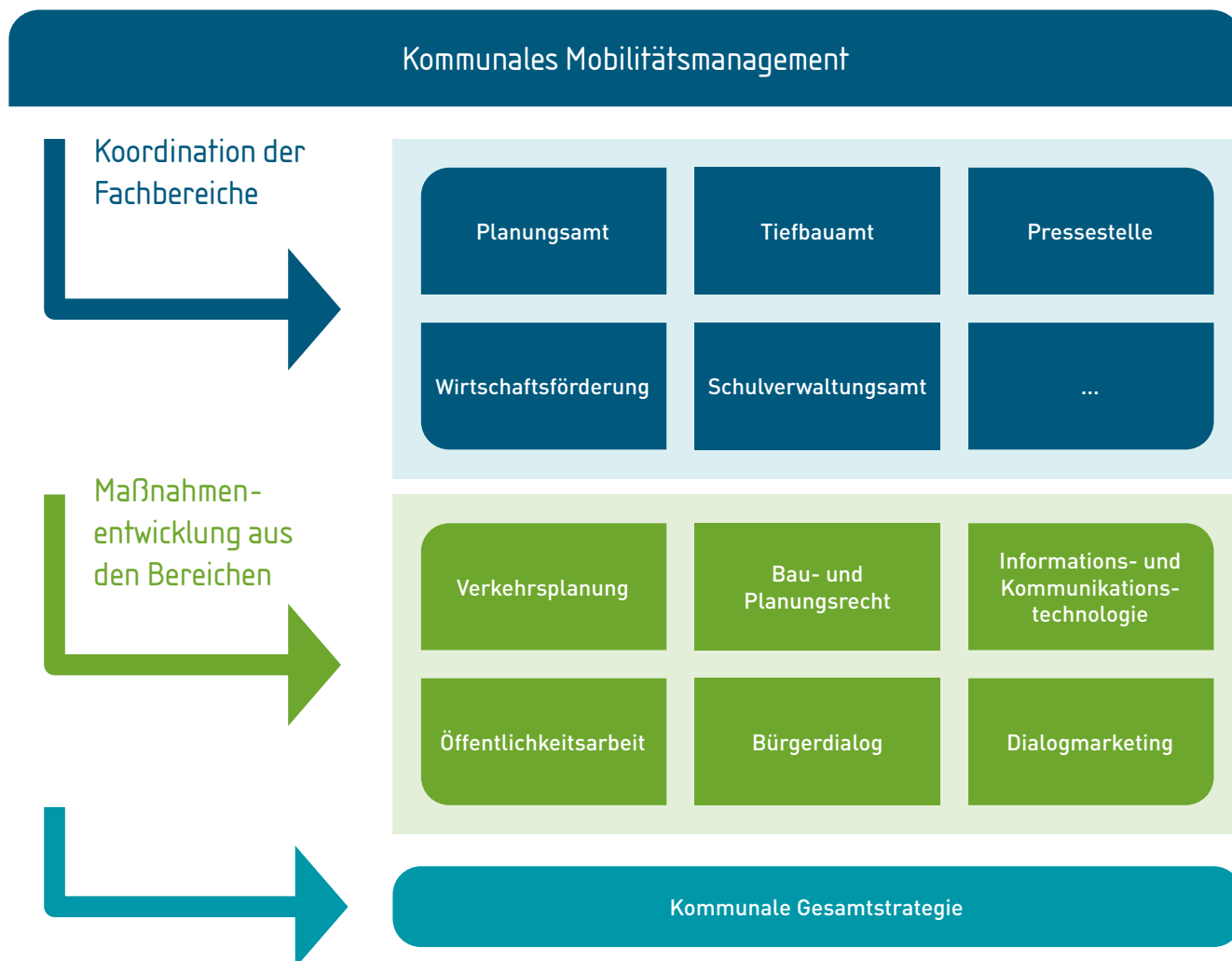


Abb. 4: Handlungsebenen des Kommunalen Mobilitätsmanagements. (Quelle: eigene Darstellung)

In der Regel sollte ein Mobilitätskonzept durch ein professionelles Planungsbüro erarbeitet werden. Die externe Sicht auf die Mobilitätssituation der Kommune kann Themen aufdecken, die ggf. im Planungsalltag untergehen, und bringt Input von spezialisierten Fachleuten ein. In einigen Fällen ist die Vermittlung der Ergebnisse des Mobilitätskonzepts gegenüber der Bevölkerung und der Politik einfacher, wenn sie von einem „neutralen“ Planungsbüro erarbeitet wurden (siehe Kapitel 5).

Für die gesamte Erstellung sowie die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts sind deshalb vier Säulen von zentraler Bedeutung: die Verwaltung, die Politik, ein Beirat sowie die Öffentlichkeit.

Die **Verwaltung** bzw. eine **Lenkungsgruppe** übernehmen die Steuerung des gesamten Prozesses. Sie bereitet die Inhalte, Schwerpunkte und Themen für das Mobilitätskonzept vor. Fachlich beraten und unterstützt wird die Verwaltung von einem **Beirat** (siehe Kapitel 5). Die Beschlussfassung des Mobilitätskonzepts, aber auch einzelner Konzepte oder Maßnahmen, muss durch ein **politisches Gremium** erfolgen. Dessen Zustimmung ist sowohl für die inhaltliche Ausrichtung als auch für die Freigabe finanzieller Mittel unumgänglich. Als vierte Säule ist die Beteiligung der **Öffentlichkeit** zu nennen. Die Bürger*innen sind zum einen wertvolle Impuls- und Ideengeber*innen, zum anderen sind sie auch diejenigen, die in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst werden sollen.



Frühzeitig sollte der Austausch mit der Vergabestelle gesucht werden, die Hinweise bezüglich der Vergaberichtlinien geben kann.

Zu empfehlen ist zu diesem frühen Zeitpunkt auch die Kontaktaufnahme zum Zukunftsnetz Mobilität NRW, da hier Expertise zu den verschiedensten Themen gesammelt und zur Verfügung gestellt wird. Auch andere Kommunen können behilflich sein, wenn es darum geht, einen Marktüberblick und eine Einschätzung über die Kosten zu gewinnen.

Für einen Fördermittelantrag kann es sinnvoll sein, ein Richtpreisangebot einzuholen. Dabei handelt es sich um eine Vorab-Anfrage an ein oder mehrere (Verkehrs-) Planungsbüros, die eine Kostenschätzung für die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts vornehmen. Anhand dieses Richtpreisangebots kann die Höhe der zu beantragenden Fördermittel abgeschätzt werden.

Um ein Richtpreisangebot einholen zu können, müssen bereits erste Vorstellungen über den wesentlichen Inhalt des Mobilitätskonzepts, also eine erste Leistungsbeschreibung, vorliegen. Das bedeutet, dass die Inhalte in einem schrittweisen Prozess (iterativ) erarbeitet werden.



Darauf aufbauend können verschiedene Fördermöglichkeiten in Betracht gezogen werden.

In Nordrhein-Westfalen ist derzeit insbesondere die „Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements“ zu nennen. Auf Grundlage dieser Richtlinie können kommunale Vorhaben unterstützt werden, die eine stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel fördern und damit zu einer Erschließung von neuen Mobilitätsoptionen führen – unter anderem auch Mobilitätskonzepte. Die Projektanträge müssen bei der jeweiligen Bezirksregierung (als Bewilligungsbehörde) eingereicht werden, die auch eine vorherige Beratung in Bezug auf die Förderfähigkeit anbietet. Bei diesem Vorgehen kann auch geklärt werden, welche Angaben und Unterlagen für eine Förderung erforderlich sind und welche Vorgaben aus der Förderung resultieren.

Über den Förderfinder des Landes Nordrhein-Westfalen können Kommunen gezielt nach weiteren Fördermöglichkeiten für ihr Anliegen suchen.



→ www.foerderfinder.nrw.de

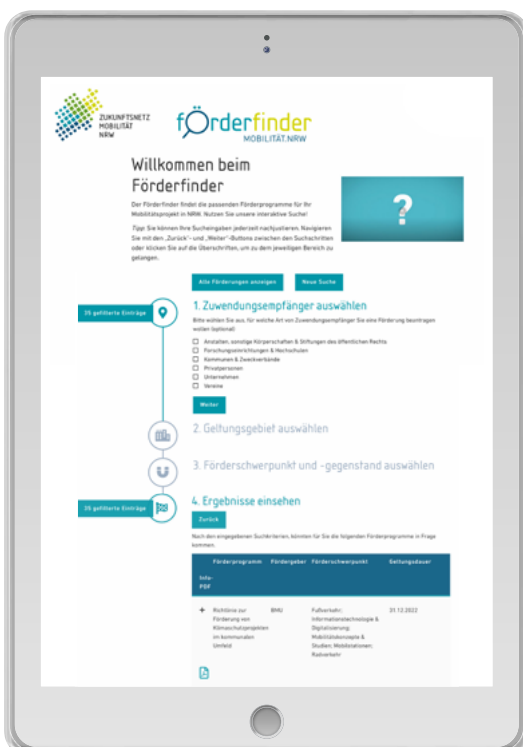
Auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW steht als Ansprechpartner und Informationsquelle zur Verfügung.



Um ein Mobilitätskonzept auszu-schreiben, benötigt die Kommune eine Leistungsbeschreibung.

Die Leistungsbeschreibung ist für den gesamten Prozess von zentraler Bedeutung: Ihre Vorbereitung benötigt Zeit, Ressourcen und zahlreiche Informationen.

Leistungsbeschreibungen können sehr unterschiedlich ausgestaltet sein. Inhaltlich sollte sich die Leistungsbeschreibung an den folgenden Kapiteln dieses Handbuchs orientieren: Bausteine und Inhalte eines Mobilitätskonzepts (Kapitel 4), Beteiligung der Öffentlichkeit (Kapitel 5), Handlungs- und Umsetzungskonzept (Kapitel 6) sowie Evaluation (Kapitel 7).

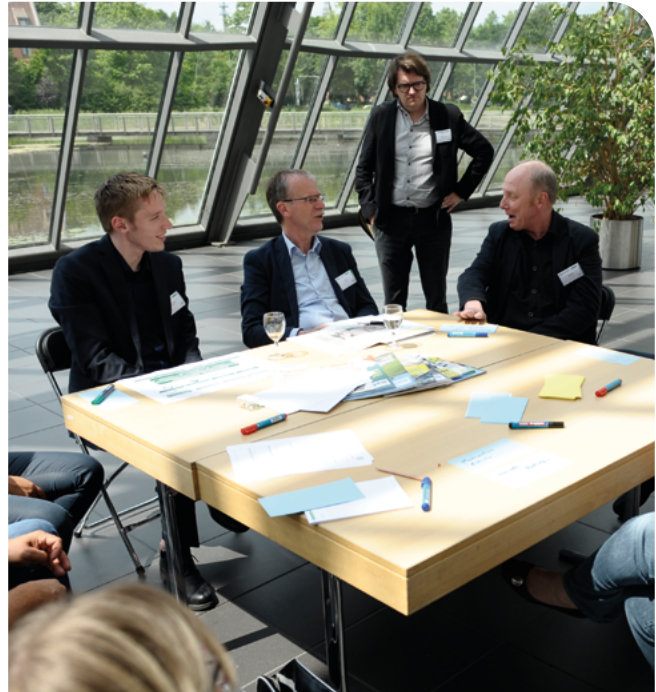


© Freepik.com

Zudem sollte in der Leistungsbeschreibung bereits ein Überblick darüber gegeben werden, welche Daten und Konzepte möglicherweise vorliegen. Auf vorhandene Daten und Konzepte wird in der Bestandsanalyse zurückgegriffen, was Doppelarbeiten verhindert (siehe Seite 19, Orientierungsphase).

Unabhängig von den inhaltlichen Bausteinen sollte sich die ausschreibende Kommune bewusst machen, welche Konsequenzen auch die Form der Leistungsbeschreibung hat:

- Sehr detaillierte Leistungsbeschreibungen ermöglichen eine gute Vergleichbarkeit der Angebote. Kosten, Personaleinsatz und Arbeitsaufwand können gegenübergestellt und so gut bewertet werden. Allerdings lässt eine starre Ausschreibung den Büros nur wenig Spielraum für eigene Ergänzungen und Vorschläge. Zudem muss sich die Kommune bereits intensiv mit Inhalten, Bausteinen und Themen des Mobilitätskonzepts auseinandergesetzt haben.
- Bei einer zu offenen Leistungsbeschreibung besteht das Risiko, dass sehr unterschiedliche Angebote eingehen. Diese sind möglicherweise nur schwer miteinander vergleichbar, die Auswahl des am besten passenden Angebots wird schwieriger. Allerdings ermöglicht es den angeschriebenen Büros, eigene Ideen einzubringen und der jeweiligen Kommune spezifische Bausteine anzubieten – und so das Beste aus der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts herauszuholen.



Es besteht darüber hinaus die Möglichkeit, in der Leistungsbeschreibung optional anzubietende Leistungen und Bausteine anzufordern. So können zusätzliche Leistungen abgefragt werden, und Büros können eigene Ideen einbringen, ohne dass sie zwingend beauftragt werden müssen. Ob optionale Bausteine in eine Leistungsbeschreibung aufgenommen werden können, muss vorab mit der Vergabestelle geklärt werden. Für Mitgliedskommunen hält das Zukunftsnetz Mobilität NRW eine Beispielsammlung von verschiedenen Leistungsbeschreibungen bereit.



Wie kommt eine Kommune zu einer Leistungsbeschreibung, die ihren individuellen Anforderungen gerecht wird?

Vergaberelevante Fragen können Sie im direkten Austausch mit der Vergabestelle klären.

Die Förderrichtlinien enthalten bestimmte Anforderungen, die das Mobilitätskonzept als Fördergegenstand enthalten muss.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW verfügt über zahlreiche Beispiele für Ausschreibungen, an denen Sie sich orientieren können.

Kontaktieren Sie andere Kommunen, die bereits ein Mobilitätskonzept haben. Bei ähnlichen Voraussetzungen oder Problemen können Sie von den Erfahrungen anderer profitieren.

Sinnvoll ist es, frühzeitig mit potenziellen Planungsbüros Kontakt aufzunehmen und ihnen ausreichend Zeit für die Angebotserstellung zu geben. Vorgegebene enge Zeiträume in der Angebotserstellung führen häufig zu höheren Angebotskosten. Zudem haben die Planungsbüros dann die Möglichkeit, ein individuell auf die Kommune abgestimmtes Angebot abzugeben. Für Mitgliedskommunen hält das Zukunftsnetz Mobilität NRW auch eine Liste mit möglichen Planungsbüros bereit.

Hat eine Kommune Fördermittel beantragt, darf das Mobilitätskonzept erst ausgeschrieben werden, wenn eine Bewilligung der Förderung vorliegt oder ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn bewilligt wurde. Andernfalls würde eine Förderung nicht bewilligt bzw. eine bereits erteilte Bewilligung zurückgezogen. Gegebenenfalls muss die Kommune sicherstellen, dass sie den Auftrag auch ohne Förderung aus ihren eigenen Haushaltsmitteln bewältigen kann.



Nach der Ausschreibung muss die Kommune auf Basis der Angebote ein Büro auswählen.

Folgende Kriterien sollten dabei berücksichtigt werden:

- Qualität der Inhalte
- Preis des Angebots
- Projektteam
- Erfahrungshintergrund des Büros
- Präsentation/Bürovorstellung

Bezüglich der konkreten Gewichtung der Kriterien vertreten die Vergabestellen unterschiedliche Auffassungen, sodass hier die jeweiligen Vergabevorschriften berücksichtigt werden müssen. Insgesamt gilt aber, dass der Preis nicht das ausschlaggebende Kriterium sein sollte, sondern die Qualität des Angebots.



Folgenden Fragen können dabei helfen, die Qualität eines Angebots zu bewerten:

Wie umfangreich und verständlich sind die relevanten Arbeitsbausteine erläutert?

Wurden lokale Besonderheiten aufgegriffen? Werden bereits vertiefende Untersuchungen vorgeschlagen, die auf die Gegebenheiten der Kommune eingehen?

Welche Vorstellungen bestehen für das integrierte Handlungskonzept? Wie sollen verschiedene Arbeitsbausteine zusammengebracht werden?

Welcher Wert wird auf die Handhabbarkeit und die Umsetzungsorientierung gelegt? Gibt es erste Ideen für die Evaluation?

Wie umfangreich ist der vorgeschlagene Beteiligungsprozess? Lässt er eine gute Einbindung der Politik, der relevanten Stakeholder*innen und der breiten Öffentlichkeit erwarten?

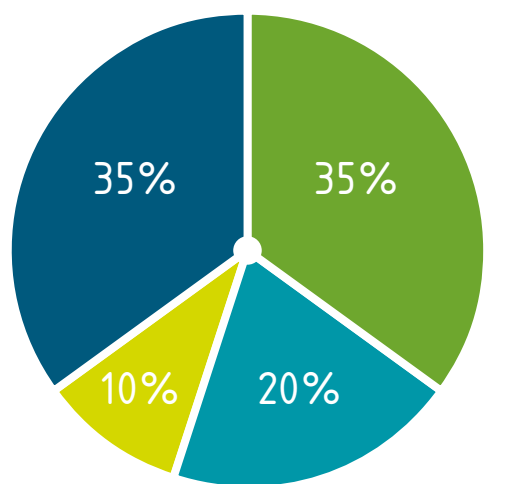
Welche Vorschläge gibt es für die Moderation des Prozesses? Wie umfangreich sind Moderationstätigkeiten?

Ist ggf. sogar ein professionelles Moderationsbüro als Unterauftragnehmer*in oder als Teil einer Bietergemeinschaft einzubinden?



Bei der Auswahl eines Büros ist eine Bürovorstellung mit Präsentation vor Ort hilfreich für die Entscheidung. Die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe kann sich so einerseits einen persönlichen Eindruck von dem Büro machen; andererseits können offene Fragen zum Angebot geklärt werden. Um Vergleichbarkeit zu gewährleisten, ist es ratsam, den Büros jeweils einen festen Zeitrahmen für die Präsentation zu geben. Dabei sollte darauf geachtet werden, ob der/die Projektleiter*in die im Angebot aufgeführten Arbeitsbausteine schlüssig vorstellt und angemessen auf Rückfragen eingeht.

Das Büro wird zum Partner, der die Kommune oft bis zu zwei Jahre begleitet. Das muss passen!



- Konzepterstellung
- Preis
- Ingenieurbüro/Team
- Prozess- und Beteiligungskonzept

Abb. 5: Beispielhafte Gewichtung für die Bewertung von Angeboten

4. Der Kern: Bausteine und Inhalte eines Mobilitätskonzepts

Die Erstellung eines Mobilitätskonzepts ist ein umfangreicher Prozess, der sich in mehrere Bausteine gliedert und sich nach der Umsetzungsphase und der Evaluation mit der Fortschreibung des Konzepts fortsetzt.

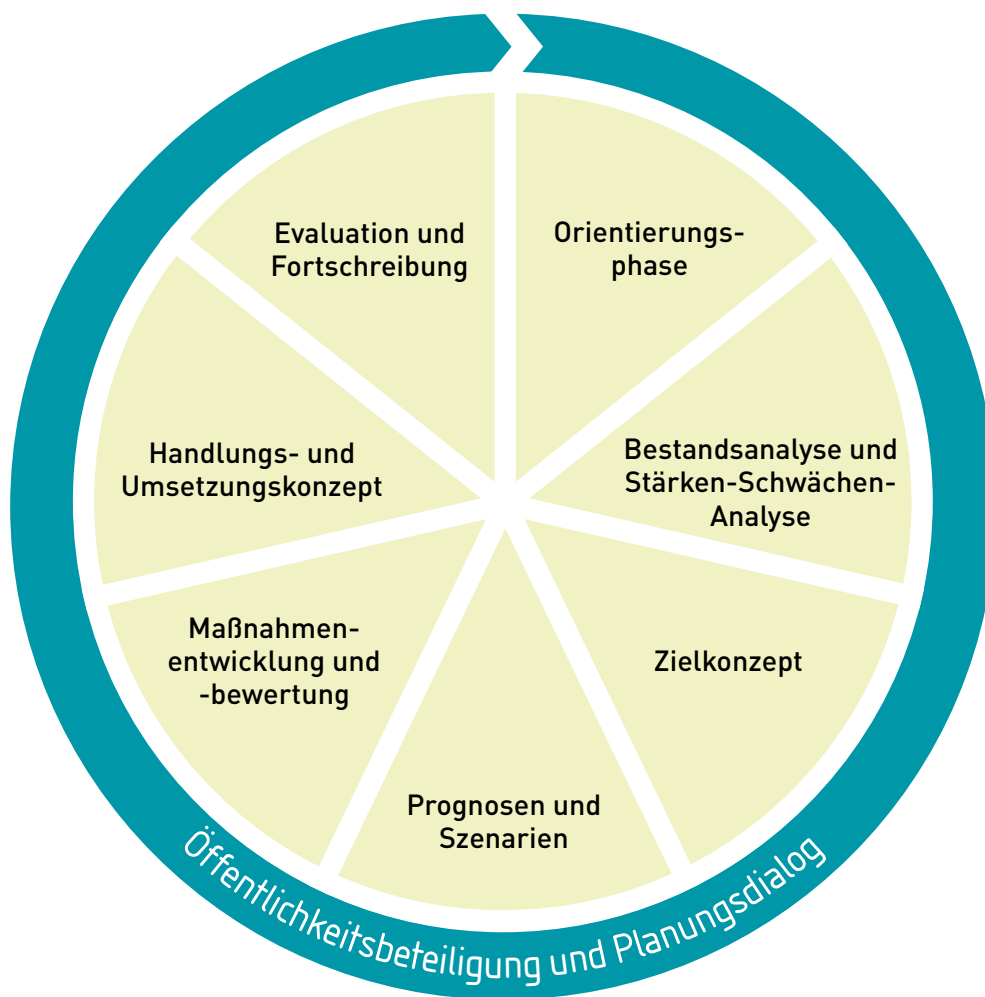


Abb. 6: Bausteine eines Mobilitätskonzepts

Orientierungsphase

Die Orientierungsphase dient dem Einstieg in die inhaltliche Arbeit und der Strukturierung der Abläufe. Auch wenn viele der folgenden Aspekte schon für die Leistungsbeschreibung (siehe Kapitel 3) geklärt werden müssen, ist die detaillierte Festlegung der ersten Schritte im Prozess sowie die Besprechung der zu beachtenden Grundlagen und Rahmenbedingungen zusammen mit

dem ausgewählten Planungsbüro von großer Bedeutung, da sie den gemeinsamen Einstieg in den Erarbeitungsprozess definieren. Zudem kann geklärt werden, welche weiteren Projekte im Rahmen des Mobilitätskonzepts thematisiert werden können, um Synergieeffekte zu nutzen.



Diese Fragen sollten in der Orientierungsphase beantwortet werden:

**Wie läuft der Prozess zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts zeitlich ab?
Was sind die ersten Schritte?**

**Welche Konzepte müssen bei der Erarbeitung berücksichtigt werden?
Gibt es beispielsweise ein Innenstadtentwicklungskonzept, ein Innenstadtverkehrskonzept, sonstige räumliche Konzepte, einen alten Verkehrsentwicklungsplan, Radverkehrskonzepte oder einen Nahverkehrsplan?**

Welche Planungen müssen einbezogen werden? Existieren Ausbaupläne für das Radwegenetz oder Bushaltestellen, Planungen für den Umbau von Straßen?

Welche Daten liegen vor und in welchem Format? Gibt es Verkehrszählungen, Pendlerdaten, Parkraumanalysen oder Daten zu Fahrgastzahlen?

Wie erfolgt darauf aufbauend die Bestandsanalyse? Was liegt vor und muss „nur“ gesichtet und ausgewertet werden? Was fehlt und muss in der Bestandsanalyse erfasst werden? Sollen in den Analysen bestimmte Schwerpunktsetzungen erfolgen?

**Wie und zu welchem Zeitpunkt erfolgt die Beteiligung der Öffentlichkeit?
Wie werden die unterschiedlichen Interessengruppen eingebunden?**

Basierend auf diesen Informationen können die Kommune und das Planungsbüro den Prozess planen und entscheidende Schritte in die Wege leiten. Besonders zu berücksichtigen ist dabei, dass Elemente wie eine Haushaltsbefragung oder umfassende Verkehrszählungen

eine lange Vorlaufzeit benötigen und nur in bestimmten Zeiträumen im Jahr durchgeführt werden können. Auch öffentliche Veranstaltungen sowie Beteiligungen von Politik und Akteur*innen müssen frühzeitig vorbereitet werden.



Verkehrsträgerorientiert

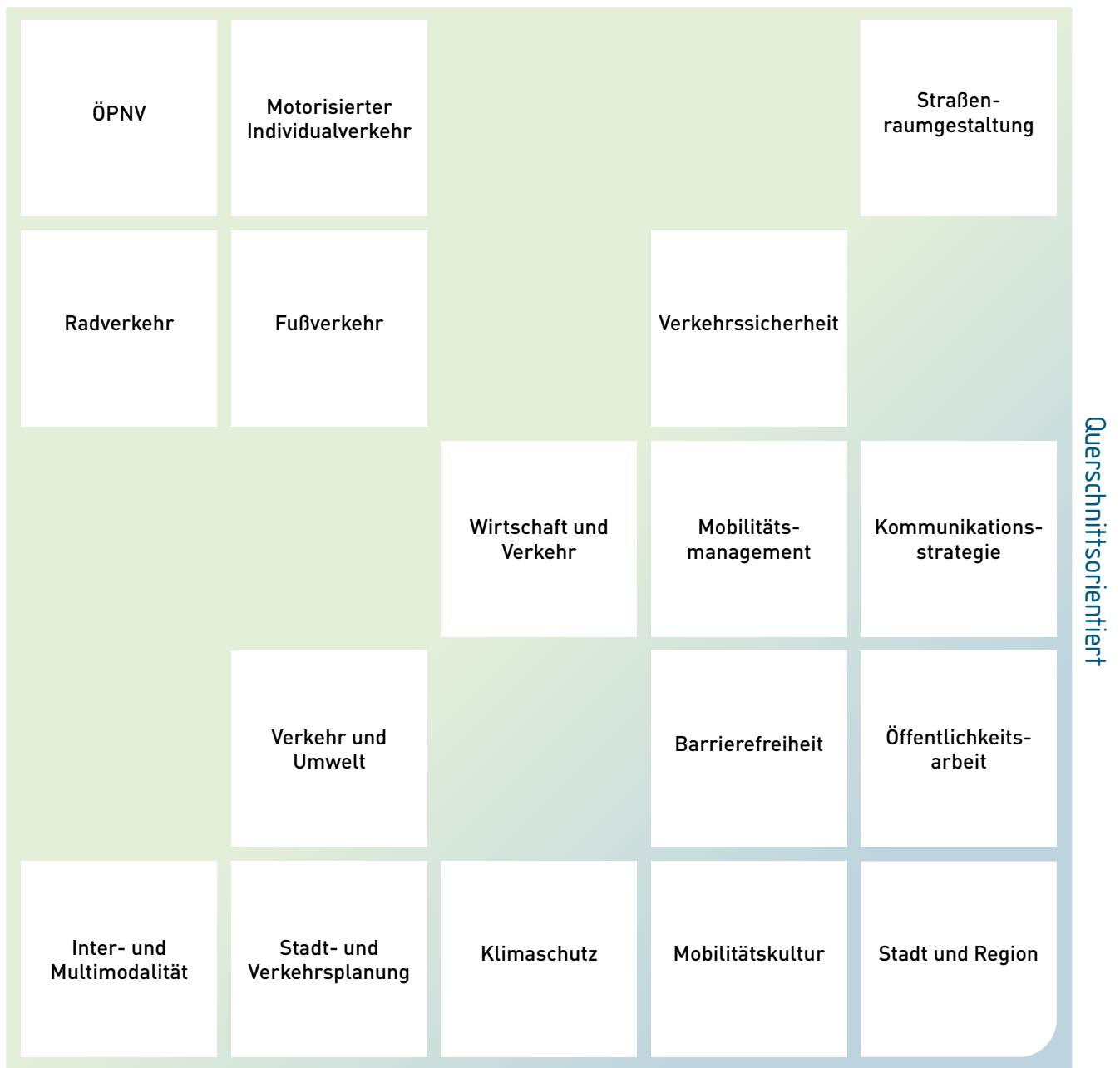


Abb. 7: Mögliche Themen einer Bestandsanalyse

Bestandsanalyse und Stärken-Schwächen-Analyse

So unterschiedlich wie Städte und Gemeinden sind, so unterschiedlich sind auch die Bestandsanalysen. Zur Erinnerung: Je größer eine Stadt, desto mehr Bedeutung kommt der gesamtstädtischen und der strategischen Ebene eines Mobilitätskonzepts zu. Je kleiner eine Stadt oder Gemeinde, desto stärker wird der Fokus auf konkrete Probleme und spezifische Maßnahmen gelegt. Das bedeutet folglich, dass auch die Bestandsanalyse auf die lokalen Gegebenheiten ausgerichtet werden muss.

Während die Bestandsanalyse in einer Kleinstadt einen klaren räumlichen Bezug hat und ggf. sogar einzelne Straßenräume im Detail untersucht werden, geht es in einer Großstadt eher darum, sich einen Überblick über das gesamte Stadtgebiet zu verschaffen und sich thematisch und räumlich auf wichtige Zusammenhänge zu konzentrieren.

Für die Bestandsanalyse werden in der Regel zunächst vorhandene Grundlagen und Materialien gesichtet und

ausgewertet. Zielführend kann auch ein ergänzender Workshop mit Mitarbeitenden aus der Verwaltung sein, in dem Probleme und Handlungsbedarfe identifiziert werden. Darauf abgestimmt erfolgen anschließend zielgerichtete Befahrungen und Begehungen, um die Situation vor Ort zu untersuchen und bewerten zu können.

Hilfreich können auch Gespräche mit ausgewählten Akteur*innen sein, wenn diese spezifische Ansprüche an das Mobilitätskonzept stellen. Ihre Belange können durch Akteur*innengespräche frühzeitig eingebunden werden (dazu auch Öffentlichkeitsbeteiligung Seite 35).

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sollten sowohl für die einzelnen Verkehrsmittel als auch für die Querschnittsthemen textlich und mit Hilfe von Fotos oder ggf. Karten dokumentiert werden. Die positiven und negativen Ergebnisse fließen im Anschluss in die übergreifende Stärken-Schwächen-Analyse ein und definieren den Handlungsbedarf für die spätere Entwicklung von Maßnahmen.

Umfang und Tiefe der Bestandsanalyse

Umfang und Tiefe der Bestandsanalysen sowie der entsprechenden Dokumentation können je nach Ausgangslage unterschiedlich sein. In der Regel bietet es sich an, die Bestandsanalyse zielgerichtet durchzuführen und die wesentlichen Stärken und Schwächen in einem Zwischenbericht zu dokumentieren: Grundlagen sind die verkehrliche Ausgangssituation der Kommune sowie Rahmendaten zur Mobilität und Bevölkerungsstruktur. Neben pointierten Zusammenfassungen zu den einzelnen Mobilitätsthemen kann es helfen, am Ende jedes Kapitels zentrale Stärken und Schwächen gegenüberzustellen und den Handlungsbedarf bzw. die Herausforderungen für die spätere Ziel- und

Maßnahmendiskussion abzuleiten. Für gegebenenfalls umfangreichere Detailanalysen wie Verkehrszählungen, Parkraumuntersuchungen oder Haushaltsbefragungen (s. u.) bietet sich eine kurze Zusammenfassung und – insofern notwendig – die ausführlichere Darstellung in einem eigenen Bericht oder im Anhang an.

Beispiele:

Zwischenbericht des integrierten Mobilitätskonzepts Bocholt; Masterplan Mobilität Arnsberg 2030, Bestandsanalyse des integrierten Mobilitätskonzepts für den Rheinisch-Bergischen Kreis



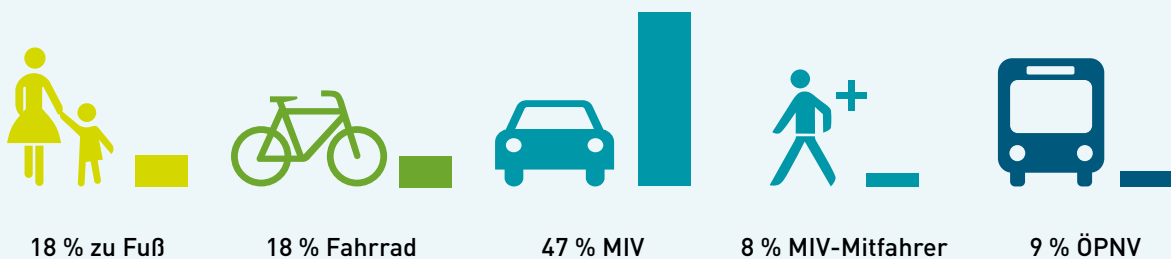
Exkurs

Haushaltsbefragung

Stadt Erkelenz, NRW, 44.500 Einwohner*innen (Stand 2018)

Motorisierungsrate: 725 Pkw / 1.000 Einwohner*innen (Mobilitätsbefragung Erkelenz, 2018)

Modal Split:



Mit einer Haushaltsbefragung können umfangreiche Daten zum Modal Split und zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung gewonnen werden, je nach Detailgrad sogar auf Stadt- oder Ortsteilebene. Auch über das Mobilitätskonzept hinaus stellen diese Daten eine wichtige Grundlage für die Mobilitätsplanung dar. Eine Haushaltsbefragung sollte durchgeführt werden, wenn keine Daten vorliegen oder diese älter als 5 bis 7 Jahre sind. Anzuerkennen ist sie zudem, wenn ein Verkehrsmodell erstellt wird (und keine aktuellen Daten vorliegen).

Auch als Auftakt für einen Beteiligungsprozess kann sich eine Haushaltsbefragung anbieten. So können erste Fragen zu Problemen gestellt oder ein Aufruf zur Beteiligung integriert werden. Grundsätzlich sollte die Haushaltsbefragung frühzeitig durchgeführt werden, damit die Ergebnisse rechtzeitig vorliegen. Eine Haushaltsbefragung kann auch vorab gesondert beauftragt werden, damit die Daten bereits zum Beginn des Prozesses vorliegen.

Stattfinden sollte eine Haushaltsbefragung möglichst zwischen April und Oktober und außerhalb der Ferien, um keine Verzerrungen in den Daten zu erhalten. Wichtig ist zudem, die Haushaltsbefragung nach einheitlichen

Standards durchzuführen, um sie vergleichbar zu halten (zu den Ergebnissen anderer Kommunen oder auch in einer Zeitenreihe). Wie diese Standards aussehen können, hat die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) definiert.

Eine Haushaltsbefragung ist aufwendig und kostenintensiv. Wenn sie in ein Mobilitätskonzept integriert ist, kann eine Haushaltsbefragung auch gefördert werden (gemäß den Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements, FöRi-MM). Andernfalls ist ggf. eine Förderung über die AGFS möglich. Kleinere Kommunen können sich möglicherweise einer kreisweiten Haushaltsbefragung anschließen und die Kosten so teilen. Um auch für das eigene Gemeindegebiet sowie einzelne Ortsteile aussagekräftige Daten zu erhalten, muss aber in der Regel die Stichprobe der Haushaltsbefragung angepasst werden. Weitergehende Informationen und Vergleichsdaten können darüber hinaus auch aus der gesamtdeutschen Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MID) oder aus der Studie „Mobilität in Städten“ (SRV) der TU Dresden gezogen werden.

Spezielle Verkehrszählungen und -erhebungen

Kfz-Zählungen: Aktuelle Verkehrszahlen sind die Grundlage für ein Verkehrsmodell. Sie können auch erforderlich sein, wenn beispielsweise ein bestimmter Straßenabschnitt im Mobilitätskonzept näher untersucht werden soll. In Kfz-Zählungen sollten direkt Zählungen des Fuß- und Radverkehrs integriert werden. Die Entwicklung der Kfz- sowie Fuß- und Radverkehrsmengen kann auch als Indikator bei der Evaluation dienen. Zu beachten ist hier, dass Verkehrszählungen und -erhebungen möglicherweise einen Vorlauf benötigen und frühzeitig durchgeführt werden müssen, damit die Daten in die Bestandsaufnahme einfließen können.

Parkraumerhebung: Spielt das Thema Parken eine große Rolle in einer Kommune (und damit ggf. auch im Mobi-

litätskonzept), können Parkraumerhebungen wichtige Informationen liefern. Möglich sind dabei Stichprobenerhebungen, die nicht so aufwändig, jedoch auch weniger aussagekräftig sind. Umfangreiche Parkraumanalysen sind deutlich aufwendiger, durch die Erfassung mindestens eines ganzen Werktags allerdings auch repräsentativer.

Radverkehrszählungen sind eine Möglichkeit, um Ideen für den Radverkehr auf tatsächliche Radverkehrsmengen abzustimmen. Des Weiteren können Fußverkehrszählungen oder Fahrgastbefragungen im ÖPNV bei Bedarf weitere Daten liefern.

Die hier genannten Zählungen dienen später zudem als Datengrundlage für die Evaluation.

Verkehrsmodell

Die Erstellung eines Verkehrsmodells kann sinnvoll sein, wenn:

1. bedeutende Fragestellungen im gesamtstädtischen Straßennetz existieren, die nicht (bereits) unabhängig vom Mobilitätskonzept geklärt wurden oder werden,
2. bedeutende Fragestellungen existieren, die in direktem Zusammenhang mit Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept stehen oder
3. ein Modell immer wieder für Fragen der Bauleitplanung oder als Grundlage für gesamtstädtische Lärmbetrachtungen bzw. Lärmkartierungen genutzt werden soll.

Das können große Infrastrukturprojekte im Straßennetz und städtischen ÖPNV wie eine Ortsumgehung oder Stadtbahnverlängerung sein, Überlegungen zu umfassenden Änderungen im Vorrang-/Hauptstraßennetz oder in Einzelfällen auch Maßnahmen wie Sperrungen oder Verkehrsberuhigungen einer bedeutenden Straße.

Mithilfe eines Modells können die Auswirkungen solcher Projekte untersucht und räumlich abgebildet werden.

Auch die möglichen Auswirkungen von Prognoseszenarien lassen sich mit Hilfe eines Verkehrsmodells quantitativ veranschaulichen.

Weiche Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts – wie ein Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen sowie qualitative Zielaspekte – können in einem Verkehrsmodell höchstens annäherungsweise abgebildet werden.

Allerdings ist die Erstellung eines Verkehrsmodells sehr aufwendig und über die FöRi-MM des Landes NRW nicht förderfähig. Erforderlich sind umfangreiche aktuelle Daten, die möglicherweise erst erhoben werden müssen. Das bedeutet, dass mit der Erstellung frühzeitig begonnen werden muss. In der Regel ist es für kleinere Kommunen verzichtbar und wäre ein weiterer einzuplanender großer Finanzposten für das Mobilitätskonzept. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass ein Modell im Anschluss weiter gepflegt werden muss und auch dafür personelle Kapazitäten bereitgestellt werden müssten.



Zielkonzept: Zentraler Baustein

Der zentrale Baustein eines Mobilitätskonzepts ist das Zielkonzept. Es stellt den Bewertungsmaßstab für die Maßnahmen und das Handlungskonzept dar. Das Zielkonzept sollte sinnvollerweise von der Politik beschlossen werden, um eine gewisse Verbindlichkeit zu erreichen – sowohl für die Erarbeitung des Handlungskonzepts als auch für die spätere Maßnahmenumsetzung.

Bereits vor dem Start ist es wichtig, dass die Kommune klärt, warum eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung für sie wichtig ist. Hierbei können je nach Ausgangslage verschiedene Gründe eine Rolle spielen (siehe Kapitel 2). Für die folgende Zieldiskussion ist daher eine Verständigung auf ein gemeinsames Leitbild wichtig, das Orientierung und Motivation schafft.

In einem Beratungsprozess wird das Zielkonzept entwickelt, das alle relevanten Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt und sowohl sektorale als auch übergreifende Ziele beinhalten sollte. Hergeleitet werden die Ziele über eine Diskussion mit der Politik und den Vertreter*innen der Bürger*innenschaft über die zukünftigen Herausforderungen.

Eine große Bedeutung kommt in den meisten Fällen der Vereinbarung konkreter Ziele zu. In einem intensiven Diskussionsprozess sollten die Vor- und Nachteile, Konflikte und Synergien offen diskutiert und abgewogen werden. Dabei sind auch Ziele aus anderen Konzepten oder politischen Beschlüssen zu berücksichtigen. Diese Art der Zieldiskussion ist häufig sehr zeit- und beratungsinintensiv – sie führt jedoch zu klaren Zielen und einer hohen Transparenz im gesamten Prozess.

Zielkonflikte müssen offen diskutiert werden. Ein Zielkonzept ist kein Wunschkonzept, sondern ein in sich schlüssiger Leitfaden und Orientierungsrahmen für die Zukunft.

In Abhängigkeit von der Größe einer Kommune haben Zielkonzepte einen unterschiedlichen Grad der Konkretisierung. Analog zu der Bestandsaufnahme ist es in kleineren Städten und Gemeinden möglich, konkrete Ziele mit Unterzielen und ggf. einem räumlichen Bezug zu formulieren. In Großstädten werden die Ziele eher als strategische Zielfelder erarbeitet.

Abb. 8: Das akustische Zukunftsbild gibt einen Vorgeschmack auf die alltäglichen Vorteile von nachhaltiger Mobilität.
→ kurzelinks.de/zukunftsbild



Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Dortmund

Die Stadt Dortmund hat sich entschieden, ein gemeinsames Leitbild und Zielkonzept in einem eigenen, intensiven Prozess zu erarbeiten (Stufe 1 des Masterplan Mobilität 2030). Die Leitbild- bzw. Zieldiskussion baut auf einer knappen Analyse der Ausgangssituation auf (insbesondere Analyse des Umsetzungsstands des „alten“ Masterplan Mobilität 2004 und wichtigste Kenndaten der Mobilität wie Einwohner*innenentwicklung, Pendler*innenzahlen, Mobilitätsverhalten mit Daten der Haushaltsbefragung). Der etwa einjährige Erarbeitungsprozess der Stufe 1 wurde in einem umfassenden Beteiligungsprozess und mit breitem Konsens abgestimmt (begleitender Arbeitskreis, Workshops mit Bezirksbürgermeister*innen, öffentliche Dialogveranstaltungen, politische Abstimmungen und Beschluss).

Daraufhin schließt sich die Stufe 2 an, die Entwicklung von Teilkonzepten mit räumlichen oder thematischen Schwerpunkten. Ziel des Prozesses ist daher, schon frühzeitig ein strategisches, breit abgestimmtes Leitbild und Zielkonzept zu entwickeln, dem sich umsetzungsorientierte Teilkonzepte anschließen. Umfangreiche Analysen und Erhebungen stehen nicht im Vordergrund.

Der Prozess des Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Dortmund eignet sich tendenziell eher für Großstädte, sofern bereits wichtige Mobilitäts Eckdaten vorliegen und aufgrund der Stadtgröße eine umfassende Bestandsanalyse nicht sinnvoll ist.

Zielsystem des Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Limburg a. d. Lahn

Das Zielkonzept des Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Limburg setzt sich aus einem übergeordneten Leitmotiv, sechs Oberzielen sowie jeweils mehreren Unterzielen zusammen. Den Unterzielen sind Indikatoren zugeordnet. Sie konkretisieren die Ziele möglichst messbar (z. B. Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV und der Radfahrenden), anhand von Vorgaben für die Maßnahmenumsetzung (z. B. Aufwertung je eines „Angstraums“ pro Jahr) und zum Teil auch durch qualitative Wertmaßstäbe. Das Zielsystem wurde zusammen mit begleitenden Gremien (Beirat und politischer Steuerungskreis) sowie der Öffentlichkeit entwickelt.

Unterziele	Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV zur Förderung der Nahmobilität und des Umweltverbunds
Indikatoren	Erhöhung des Umweltverbunds am Modal Split um mind. 10 %-Punkte bis zur nächsten Haushaltsbefragung (ca. 2025) sowie um mind. 20 %-Punkte bis 2030
	Zählstellen im Radverkehr: Steigerung der Radfahrenden um 50 % bis 2025 und um 100 % bis 2030

Abb. 9: Auszug aus dem Zielkonzept der Stadt Limburg a. d. Lahn



Im Rahmen des Zielkonzepts werden Bewertungsmaßstäbe oder Indikatoren (qualitativ und quantitativ) entwickelt. Dann ...

... können Maßnahmen konsequent auf die Ziele ausgerichtet werden und

... kann das Erreichen der Ziele später besser gemessen und bewertet werden (Evaluation).

Bewertungsmaßstäbe und Indikatoren helfen zudem dabei, die Konsequenzen der gesteckten Ziele transparent zu machen und zu vermitteln. Das können beispielsweise der Modal Split, Lärmkennziffern bzw. -betroffenheiten des Lärmaktionsplans oder Vorgaben für den Umfang der Maßnahmenumsetzung sein. Sie müssen allerdings realistisch gewählt werden und sich an den lokalen Gegebenheiten orientieren. Zudem ist wichtig, dass die Indikatoren zum Teil auch in Wechselwirkung betrachtet werden müssen.

Ein Beispiel: Eine Verringerung des Anteils des motorisierten Verkehrs am Modal Split sollte im Zusammenhang mit der Entwicklung der Verkehrsleistung betrachtet werden. Sinkt zwar dessen Anteil am Modal Split, steigt aber die Verkehrsleistung insgesamt, kann das heißen, dass der Autoverkehr auf den Straßen tatsächlich nicht abgenommen und gegebenenfalls sogar zugenommen hat.

Allerdings ist zu beachten, dass die Diskussion und Festlegung insbesondere von quantitativen Indikatoren aufwändig und zeitintensiv sein können.

Generell gilt: Eine Zieldiskussion benötigt Zeit – ob in einer Großstadt oder einer kleinen Gemeinde. Hier schnelle Entscheidungen einzufordern, kann zu Lasten der Qualität des Mobilitätskonzepts und der späteren Bindungswirkung der Ziele gehen.

In Abhängigkeit von der Größe einer Kommune haben Zielkonzepte einen unterschiedlichen Grad der Konkretisierung. Analog zu der Bestandsaufnahme ist es in kleineren Städten und Gemeinden möglich, konkrete Ziele mit Unterzielen und ggf. einem räumlichen Bezug zu formulieren. In Großstädten werden die Ziele eher als strategische Zielfelder erarbeitet.

Prognosen und Szenarien

Die Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre in den Fokus zu nehmen, bedeutet, sich mit zukünftigen Herausforderungen auseinanderzusetzen. Ob autonomes Fahren, alternative Liefersysteme, veränderte Ansprüche an eine umweltschonende Mobilität oder die Bevölkerungsentwicklung sowie demografische Veränderungen – viele Entwicklungen sind nicht sicher abzusehen. Es wird also nicht nur eine Prognose über die Mobilität der Zukunft geben, sondern mehrere denkbare Alternativen. Eine Möglichkeit, sich mit unterschiedlichen Entwicklungsrichtungen zu befassen, sind Szenarien.

In Szenarien werden verschiedene denkbare Zukunftsentwürfe gegenübergestellt. Das können qualitative, aber auch quantitative Szenarien sein.

Prognosen und Szenarien können beispielsweise genutzt werden, um über Ziele zu diskutieren oder um die Wirkungen verschiedener Maßnahmenstrategien abzuschätzen. Neben einem Prognose-Nullfall, der die gegenwärtig absehbare Entwicklung darstellt, können im Rahmen eines Mobilitätskonzepts mehrere alternative Entwicklungsszenarien erarbeitet und deren Wirkungen bewertet werden. Dies hilft oftmals dabei, Denkblockaden zu überwinden. Die Art und Ausrichtung der Szenarien sind individuell zu entwickeln.

Beispiele für Szenarien

Szenarienbetrachtungen in Mobilitätskonzepten können eine unterschiedliche Tiefe haben. Insbesondere, wenn ein Verkehrsmodell vorhanden ist oder im Rahmen des Prozesses entwickelt wird, können detaillierte Prognosen vorgenommen werden: Ein Beispiel ist der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremen 2025, in dem das Basisszenario um sogenannte Testszenarien ergänzt wurde (siehe Abb. 11 auf Seite 29). Letztere fokussierten unterschiedliche verkehrsmittelorientierte Planungsansätze und unterlegten sie mit konkreten Maßnahmen. Bewertungsmaßstäbe der Szenarien, die auch mit einem Verkehrsmodell berechnet wurden, sind z. B. der Modal Split, das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr, der CO₂-Ausstoß sowie die Investitionskosten. Eine Bewertung erfolgte ebenso anhand des Zielsystems des VEP.

Beispiele:

VEP Dresden 2025 plus, VEP Stadt Kassel 2030,
VEP klimafreundliche Mobilität Lippstadt

Szenarien können auch hilfreich sein, wenn kein Verkehrsmodell zur Verfügung steht oder wenn eine umfassende Betrachtung von Szenarien nicht gewünscht oder ziel führend ist. In diesen Fällen werden anhand vorhandener Datengrundlagen Berechnungen auf Basis von Annahmen vorgenommen. Für unterschiedliche Entwicklungsrichtungen können dann abschätzend die Auswirkungen auf den Modal Split, die Verkehrsleistung, CO₂-Emissionen oder auch qualitative Bewertungsfelder vorgenommen werden.

Beispiele:

Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Stadt Frechen,
Mobilitätskonzept Greven, VEP Soest, VEP Koblenz 2030

Maßnahmenentwicklung und -bewertung

Auf der Grundlage des Zielkonzepts werden übergeordnete Handlungsfelder und entsprechende Maßnahmen bzw. Maßnahmenfelder entwickelt. Diese können sich zum einen auf einzelne Sektoren wie den Motorisierten Individualverkehr (MIV), den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr oder Querschnittsthemen (z. B. Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung) beziehen. Zum anderen können sich diese Maßnahmen bzw. Maßnahmenfelder auf bestimmte Zielgruppen fokussieren. Es können auch räumliche Handlungsfelder definiert werden, für die ein besonderer Handlungsbedarf besteht – beispielsweise die Innenstadt oder bestimmte Ortsteile. Der Bewertungsmaßstab für die Maßnahmen ist das Zielkonzept.



Kommunales Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement für einzelne Zielgruppen

Betriebliches
Mobilitätsmanagement

Schulisches
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement
für Hochschulen

Standortbezogenes
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement
in der Stadtplanung

Mobilitätsmanagement
für Wohnstandorte

Mobilitätsmanagement
für Neubürger*innen

Mobilitätsmanagement
für weitere Zielgruppen

...

Abb. 10: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements im Überblick (Quelle: FGSV)

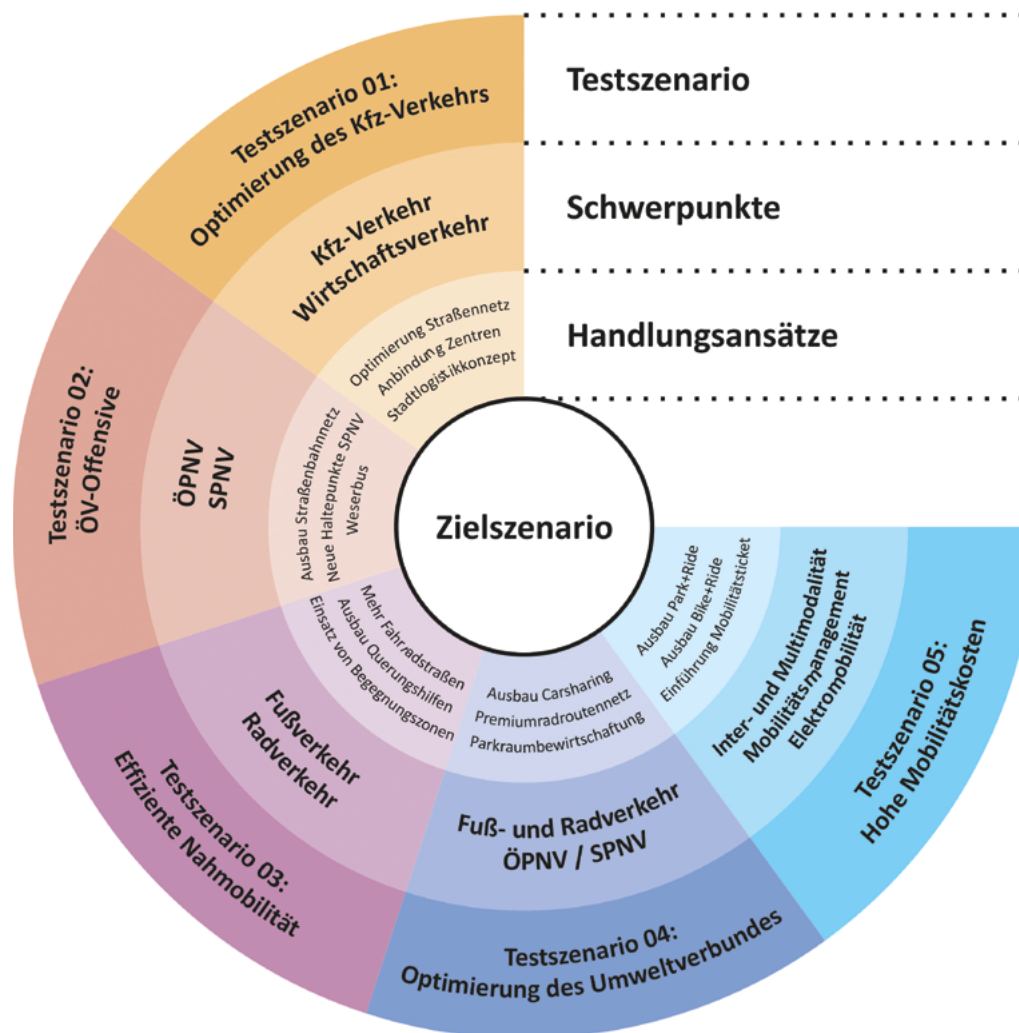


Abb. 11: Testszenarien und Schwerpunktsetzungen beim VEP Bremen 2025

Viele Maßnahmen werden zunächst sektoral betrachtet – sie müssen aber gründlich im Hinblick auf Zielkonflikte mit anderen Maßnahmen untersucht werden. Andernfalls entstehen bei der Umsetzung Konflikte, die später zu Verzögerungen führen.

Je nach Größe der Kommune können die Maßnahmen unterschiedlich konkret sein: Während in einer kleinen Gemeinde beispielsweise ein konkreter Fußgängerüberweg oder die Verbreiterung eines bestimmten Radwegs

als Maßnahme vorgesehen werden kann, kann in einer Großstadt die Maßnahme lauten, ein Programm für Fußgängerüberwege oder zur Verbreiterung von Radwegen umzusetzen.

Anhand der definierten Ziele werden die Maßnahmen bewertet und es werden Kostenschätzungen hinterlegt. Aus den einzelnen Maßnahmenbewertungen wird im Handlungs- und Umsetzungskonzept ein roter Faden für Verwaltung und Politik.



Beispiele für die Bewertung von Maßnahmen

Im Mobilitätskonzept der Stadt Leverkusen wurden die in Steckbriefen dargestellten Maßnahmenfelder jeweils hinsichtlich ihrer Zielwirkungen, ggf. Zielkonflikte, Kosten, Kosten-Wirkungs-Klassen sowie Umsetzungsfristen eingestuft. Auf dieser Grundlage wurde nicht nur eine Einstufung in Prioritäten vorgenommen, sondern auch eine Identifikation von besonderen Schlüsselmaßnahmen, die für die Mobilitätsentwicklung Leverkusens als besonders wichtig erachtet werden. Die Prioritätenbewertungen sowie Auswahl von Schlüsselmaßnahmen erfolgte zusammen mit dem projektbegleitenden „Interfraktionellen Arbeitskreis“ in einem Workshop.

Das Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach beinhaltet darüber hinaus Punktbewertungen von Einzelmaßnahmen. So wurden nicht nur Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmenkomplexe, sondern zum Teil auch Einzelmaßnahmen nach mehreren Kriterien (u. a. Umsetzbarkeit, Kosten, Nutzen, Netzbedeutung von bestimmten Radverkehrsmaßnahmen) bewertet und entsprechend der resultierenden Gesamtpunktzahl in eine Reihenfolge eingestuft.

Handlungs- und Umsetzungskonzept

Das Handlungs- und Umsetzungskonzept (siehe Kapitel 6) ist der rote Faden, der definiert, welche Maßnahmen von besonderer Bedeutung sind (Leitprojekte und Schlüsselmaßnahmen) und deshalb zuerst in den Fokus genommen werden sollen. Er steckt damit den Handlungsrahmen für die Verwaltung und Politik in den nächsten 10 bis 15 Jahren ab.

Beteiligung der Öffentlichkeit und Planungsdialog

Ein eigenes, umfassendes Element des Mobilitätskonzepts ist die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie wichtiger Akteur*innengruppen. Sie spielt in allen genannten Bausteinen eine Rolle und ist sowohl in zahlreichen Förderprogrammen Grundvoraussetzung als auch für die Umsetzung bestimmter Maßnahmen von Seiten des Gesetzgebers vorgeschrieben. Die Öffentlichkeitsbeteiligung sollte sorgfältig geplant und vorbereitet werden (siehe Kapitel 5).

Evaluation und Fortschreibung

Im Rahmen der Evaluation wird regelmäßig überprüft, inwieweit die gesetzten Ziele erreicht sowie Strategien und Maßnahmen umgesetzt wurden. So können Fortschritte bei der Umsetzung verfolgt und die Wirkung einzelner Maßnahmen beurteilt werden (siehe Kapitel 7).

Ein Mobilitätskonzept sollte zudem nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden.

5. Im Gespräch: Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts sollte grundsätzlich durch eine kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet werden, auch wenn sie (anders als z. B. bei Bauleitplänen) gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. Dieser öffentliche Diskurs hilft dabei, einerseits Bürgerschaftsinteressen zu berücksichtigen, andererseits komplexe Zusammenhänge der Verkehrsplanung zu vermitteln sowie zu einer höheren Akzeptanz der Maßnahmen beizutragen. Das ist vor allem für die spätere Umsetzung der Maßnahmen von zentraler Bedeutung.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit kann je nach Fragestellung und den Akteur*innen vor Ort sehr unterschiedlich ausgestaltet sein. Deshalb ist es wichtig, dass Umfang, Anforderungen und erste Vorstellungen über die Öffentlichkeitsbeteiligung bereits in der Ausschreibung beschrieben werden (Kapitel 3). Grundsätzlich ist die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen von Mobilitätskonzepten nicht nur als Information, sondern mindestens als aktive Diskussion und Bewertung von Vorschlägen vorzusehen.



Schon für die Ausschreibung sollte die Kommune ihre Erwartungshaltung an den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung abstecken und folgende Fragen diskutieren:

Welchen Stellenwert soll die Beteiligung der Bürger*innen für die Erarbeitung haben?

Welche personellen, finanziellen und zeitlichen Ressourcen stehen für den Prozess zur Verfügung?

Wie groß ist der Gestaltungsspielraum des Mobilitätskonzepts? Welche Inhalte sind möglicherweise bereits vorgegeben, z. B. durch andere Konzepte oder die Förderbestimmungen?

Wie intensiv soll die Öffentlichkeit beteiligt werden? Soll informiert und über Vorschläge und Ideen diskutiert werden? Oder sollen Bürger*innen in geeigneten Formaten auch selbst Lösungen skizzieren oder Ideen konkretisieren?

Sollen Zielgruppen mit speziellen Beteiligungsformaten gezielt angesprochen werden (z. B. Kinder, Jugendliche, Menschen mit Migrationshintergrund)?

Wer übernimmt die Moderation des Beteiligungsprozesses?

Die Antworten auf diese Fragen bestimmen maßgeblich den Umfang und die Form der Beteiligung der Öffentlichkeit.

Kommunikationsstrategie

Ohne Kommunikation ist alles nichts. Die Art und Weise der Kommunikation, die Form ihrer Gestaltung, die Auswahl von Formaten, der Duktus und die Haltung sind entscheidend für den Erfolg. Gerade bei einem sensiblen Thema wie der Mobilitätswende, bei dem unterschiedliche Interessen zu verhandeln sind und über Jahrzehnte eingeschliffene Muster in Frage gestellt werden, spielt zielgerichtete Kommunikation eine wichtige Rolle.

Dazu bedarf es einer Kommunikationsstrategie, die insbesondere aufzeigen muss, auf welchem Wege und zu welchem Zeitpunkt die jeweiligen Inhalte vermittelt werden. Wichtig für den Erfolg des Mobilitätskonzepts, speziell auch für dessen spätere Umsetzung ist, dass in der Kommunikationsstrategie ein positives Narrativ entwickelt wird. Dies kann zum Beispiel die Entwicklung einer

Vision dazu sein, wie die Mobilität in der Kommune in fünf oder zehn Jahren aussehen soll. Dieses positive Narrativ kann später bei der Kommunikation des Konzepts und bei der Umsetzung von Maßnahmen genutzt werden, um den Bürger*innen besser erläutern zu können, warum die Kommune die jeweilige Maßnahme umsetzt.

Die inhaltliche Diskussion im Laufe der Erstellung des Mobilitätskonzepts sowie der gesamte Prozess sollten regelmäßig an die Öffentlichkeit kommuniziert werden. Nähere Informationen zu den Anforderungen, die an eine solche Kommunikationsstrategie gestellt werden sollten, enthält das Handbuch „Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

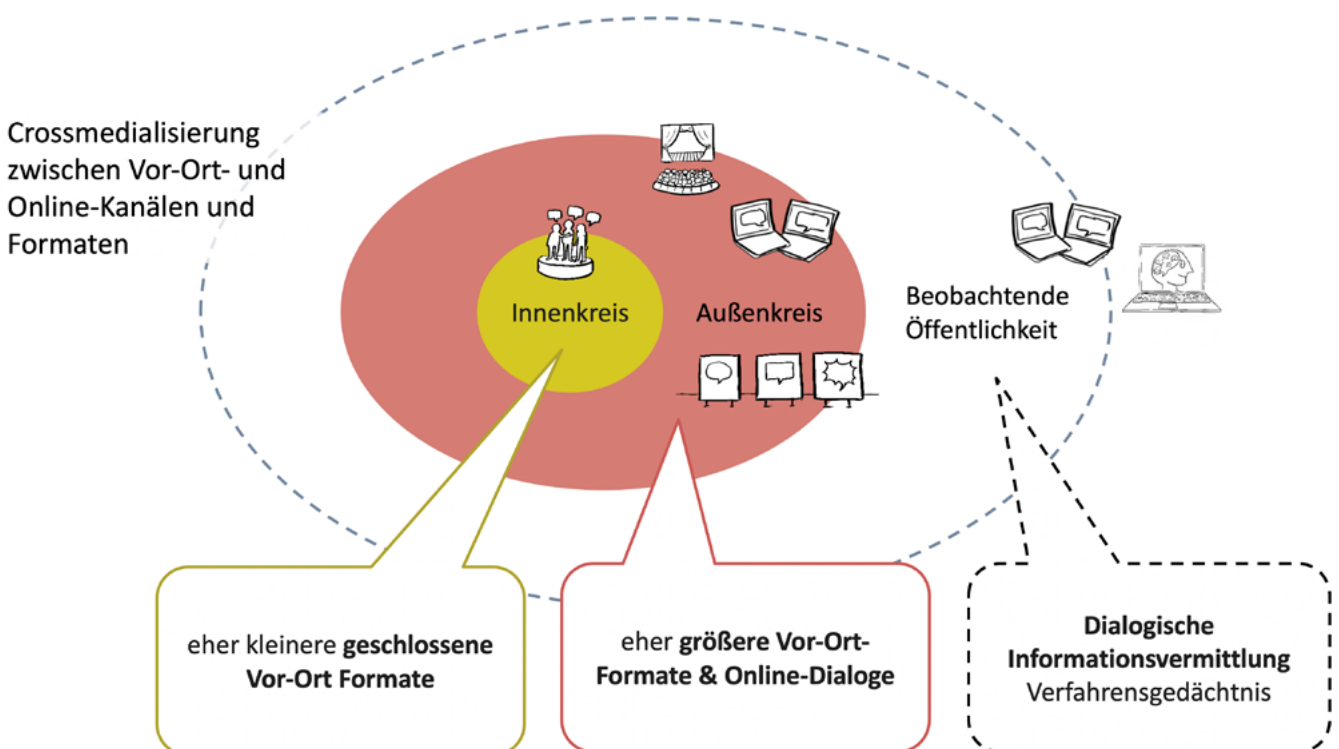


Abb. 12: Beteiligungsformate im Innen- und Außenkreis in einem Mobilitätskonzept

Beteiligung der Bürger*innen

Um die Bürger*innen am Prozess der Aufstellung des Konzepts zu beteiligen, müssen die im Folgenden dargestellten Bausteine der Beteiligung kontinuierlich von Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Die Begleitung dient zum einen dazu, die Bürger*innen über geplante Veranstaltungen und Formate zu informieren, zum anderen sollten so die wichtigsten Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung kommuniziert werden.

Dazu gehören:

- **Klassische Printmedien:** Das können z. B. Informationsflyer und Plakate sein, aber auch Aufsteller in der Fußgängerzone, die auf das Mobilitätskonzept hinweisen.
- **Online-Kanäle:** Hierzu können kommunale Internetseiten, Onlinezeitungen, aber auch Social Media-Kanäle wie Twitter oder Instagram genutzt werden.

Beteiligungsformate im Kontext von Mobilitätskonzepten können grundsätzlich in drei Kategorien unterschieden werden:

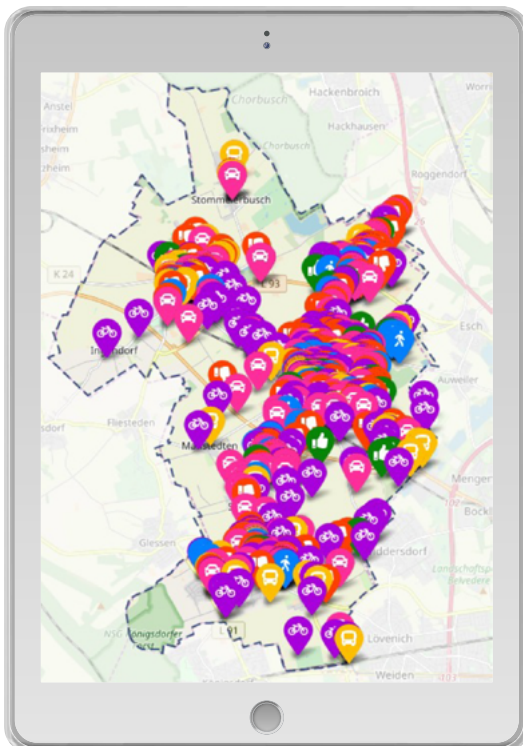
1. **Beteiligungsformate im „Innenkreis“:** Damit sind die Aktivitäten gemeint, die einen kleinen, ausgewählten Kreis von Beteiligten ansprechen. Dazu gehören zum Beispiel ein begleitender Beirat oder Akteur*innengespräche.
2. **Vor-Ort-Beteiligungsformate im „Außenkreis“:** Diese richten sich an die breite Öffentlichkeit. Sie finden vor Ort oder an öffentlich zugänglichen Orten (Rathaus, Veranstaltungsräume) oder z. B. auch als Planungstouren statt.
3. **Online-Beteiligungsformate im „Außenkreis“:** Hierunter sind alle Formate zu verstehen, die online angeboten werden. Auf diese Weise werden Zielgruppen angesprochen, die bei Veranstaltungen vor Ort ggf. weniger vertreten sind. In den nächsten Jahren wird die Bedeutung dieser Formate immer weiter zunehmen – darauf sollten sich Kommunen schon jetzt einstellen.

Im Folgenden sind für die drei Kategorien ausgewählte Beteiligungsformate skizziert, die entweder grundsätzlich vorzusehen sind oder optional durchgeführt werden können. Weitere Information zu Zielsetzungen und Charakteristika dieser und vieler weiterer Verfahren bzw. Methoden der Beteiligung sind in dem „Werkzeugkasten Bürger*innenbeteiligung“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW beschrieben, der gerne bereitgestellt wird.



Beteiligungsformate im „Innenkreis“

Beteiligungsformat	Zielstellung	Wann sinnvoll?
Beirat	Begleitung des Prozesses durch mobilitätsrelevante Akteur*innengruppen der Stadtgesellschaft sowie Politik; Qualifizierung der Inhalte; Abstimmung von Meilensteinen	Begleitung der einzelnen Phasen des Beteiligungskonzepts, unter Umständen auch in der Umsetzungsphase
Akteur*innen-gespräche	Einzelgespräche oder Gruppengespräche mit bestimmten Interessenvertreter*innen	Einbinden bestimmter Interessen, die über den Beirat hinausgehen oder wenn interessenbezogene Zielkonflikte zu erwarten sind



© Leaflet | OpenStreetMap



© Nola Bunke, Regionalkonferenz vom Rheinisch-Bergischen Kreis



© Stadt Olpe, Fußverkehrs-Check in Olpe

Vor-Ort-Beteiligungsformate im „Außenkreis“

Beteiligungsformat	Zielstellung	Wann sinnvoll?
Öffentliche Foren	Information und Diskussion über Inhalte des Mobilitätskonzepts	Mindestens im Rahmen der Analyse sowie der Maßnahmenentwicklung
Workshops	Diskussion, Skizzierung und ggf. selbstständige Erarbeitung von Inhalten des Mobilitätskonzepts, z. B. Maßnahmen; öffentlich, über Zufallsbürger*innenauswahl oder mit bestimmten Akteur*innengruppen	Insbesondere zur tiefergehenden Ziel- und Maßnahmenerarbeitung sowie zur Diskussion von Schlüsselmaßnahmen geeignet
Planungstouren	Begehungen/Befahrungen relevanter Planungsräume; Diskussion relevanter Fragestellungen/Lösungsmöglichkeiten	Sinnvoll für ortsbezogene Fragestellungen oder für die Einbeziehung von Akteur*innen auf Stadtteilebene

Online-Beteiligungsformate im „Außenkreis“

Beteiligungsformat	Zielstellung	Wann sinnvoll?
Online-Information	Information zum Erarbeitungsprozess sowie zu Zwischenergebnissen und Beteiligungsmöglichkeiten (z. B. Website, Social Media-Kanäle)	Grundbaustein des Beteiligungskonzepts für alle Erarbeitungsphasen
Online-Umfragen/ Bewertungen	Information und Umfrage/Bewertung (z. B. interaktive Karten oder Bewertungsskalen), um Meinungen/Werthaltungen aus der breiten Öffentlichkeit und von Zielgruppen einzubinden, die in Präsenzformaten weniger vertreten sind	Ergänzung der anderen Formate für eine breitere Bevölkerungsbeteiligung, z. B. als Input für die Analysen (interaktive Karten) oder für Ziele/Strategien/Maßnahmen (z. B. Bewertungsskalen)
Digitale Veranstaltungen/ Workshops	Breite Information und Diskussion mit Zielgruppen, die z. T. online besser zu erreichen sind, z. B. als Livestream mit Videokonferenz oder/und Chat	Alternative oder auch Ergänzung zu Vor-Ort-Veranstaltungsformaten und ggf. auch Beteiligungsformaten im „Innenkreis“ für alle Phasen des Mobilitätskonzepts



Beirat

Eine wichtige Rolle kommt dem Beirat zu, der den gesamten Prozess begleitet und inhaltlich berät. Er sollte während des gesamten Zeitraums der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts – und möglichst noch darüber hinaus – regelmäßig zusammenkommen.

Der Beirat übernimmt während des gesamten Prozesses und darüber hinaus eine wichtige beratende Funktion und erarbeitet konkrete Empfehlungen für die Politik.

Der Beirat sollte die mobilitätsrelevante Interessenlage vor Ort möglichst in ihrer ganzen Breite abbilden. Dazu gehören in der Regel Vertreter*innen der Wirtschaft, der Umweltverbände, der Ortsgruppen relevanter Interessengruppen (z. B. ADFC), möglicherweise der Polizei

sowie von ÖPNV-Aufgabenträgern. Auch eine Einbindung der Politik in den Beirat ist sinnvoll, weil die Vertreter*innen so an den Diskussionsprozessen beteiligt sind und Ergebnisse erfahrungsgemäß stärker mittragen. Darüber hinaus können zu einzelnen Sitzungen des Beirats auch weitere Themen-Expert*innen eingeladen oder auch öffentliche Gesprächsrunden mit Expert*innen durchgeführt werden, an denen die Beiratsmitglieder teilnehmen.

Darüber hinaus kann es für regionale Fragestellungen sinnvoll sein, weitere Vertreter*innen, z. B. des Kreises oder benachbarter Kommunen, miteinzubinden. Je nach Komplexität der Themen ist aber auch ein separates Format hilfreich (siehe z. B. Arbeitskreis Region des VEP Koblenz).



Das sind die Aufgaben des Beirats:

Einbringung der jeweiligen Expertise, stellvertretend für die jeweilige Organisation/Institution

Rückkopplung der besprochenen Inhalte in der jeweiligen Organisation/Institution

Reflexion von Zwischenergebnissen

Abstimmung von Meilensteinen, ggf. mit Empfehlungscharakter an die Politik (z. B. Empfehlung eines gemeinsam abgestimmten Zielkonzepts oder des Handlungskonzepts)

Frühzeitiges Identifizieren von Zielkonflikten, wenn möglich auch Lösungsansätzen

Möglichst Begleitung der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzepts

Als Größe für den Beirat sind maximal 25 bis 30 Personen zu empfehlen. Er sollte etwa drei- bis viermal im Jahr tagen und dabei jede Phase des Prozesses – einschließlich der Umsetzung – begleiten. Um die Arbeit des Beirats möglichst effizient zu gestalten, sind Spielregeln hilfreich, die zu Beginn festgelegt werden. Diese können

z. B. die verlässliche und kontinuierliche Teilnahme, das Zulassen einer breiten Diskussion sowie eine Verbindlichkeit in der Kommunikation nach außen umfassen (öffentliche oder nicht öffentliche Sitzungen, ggf. gemeinsame Presseerklärungen oder Veröffentlichung von Protokollen).

Interfraktioneller Arbeitskreis im Mobilitätskonzept 2030+ der Stadt Leverkusen

Der zweijährige Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts 2030+ wurde durch einen Beirat, in diesem Fall einen sogenannten „interfraktionellen Arbeitskreis“, in sieben Sitzungen begleitet. Neben den politischen Fraktionen waren unter anderem Vertreter*innen aus der Wirtschaft (Wirtschaftsförderung, Handwerkskammer, IHK, DGB, Vertretungen aus dem CHEMPARK), Institutionen und Verbände (z. B. ADFC, Beirat für Menschen mit Behinderungen, Verkehrswacht, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Frauenbüro) sowie die wupsi GmbH als kommunales ÖPNV-Unternehmen vertreten. Im Arbeitskreis wurden alle Phasen des Mobilitätskonzepts diskutiert und abgestimmt. Dazu gehörte auch die Entwicklung eines Zielkonzepts, die Maßnahmenpriorisierung sowie die Finanzierung der Maßnahmen.

Weitere Beteiligungsbausteine: Akteur*innengespräche, Planungstouren, interaktive Online-Karte „Ideenmelder“, Teilnahme an Aktionstagen mit einem Infostand, mehrere öffentliche Foren, Online-Information.

Arbeitskreis Region des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz 2030

Da die Stadt Koblenz als Oberzentrum mit hoher Arbeitsplatzdichte und entsprechenden Einpendlerströmen besonderen Herausforderungen gegenübersteht, legte der Erstellungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans auch einen Fokus auf die Einbindung der Region. Zusätzlich zum projektbegleitenden Beirat („Arbeitskreis VEP“) wurde daher ein „Arbeitskreis Region“ konstituiert, in dem in drei Sitzungen regionsrelevante Themen besprochen und ein mögliches Vorgehen zur gemeinsamen Lösung

regionaler Fragestellungen oder Maßnahmen skizziert wurden. Angestrebt wird auch über den VEP hinaus eine stadt-regionale Zusammenarbeit.

Weitere Beteiligungsbausteine: öffentlicher Zielworkshop, Akteur*innengespräche (u. a. mit Jugendlichen), Teilraum-Bürger*innenversammlungen in unterschiedlichen Stadtbereichen, Online-Information.



Zielgruppenspezifische Formate

Ein besonderes Augenmerk ist auf Menschen zu richten, die in Beteiligungsverfahren häufig unterrepräsentiert sind oder speziell auf sie zugeschnittene Angebote benötigen. Das sind insbesondere Menschen mit Migrationshintergrund, Senior*innen, aber auch Kinder und Jugendliche. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW stellt für Mitgliedskommunen zur Unterstützung „Empfehlungen für die Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen“ bereit.

Dabei bieten sich Formate wie die aufsuchende Beteiligung an, bei der die Menschen dort beteiligt werden, wo sie sich auch in ihrem Alltag aufhalten (z. B. auf dem Marktplatz oder am Einkaufszentrum, einzelne Quartiere in der Stadt, aber auch Schulen und Kindergärten). Bestimmte Beteiligungsverfahren arbeiten mit einer Zufallsauswahl, bei der Bürger*innen zufällig ausgewählt und explizit eingeladen werden.

Kinder- und Jugendbeteiligung in Oberhausen

Die Stadt Oberhausen hat bei der Erarbeitung ihres Mobilitätskonzepts einen Schwerpunkt auf die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gelegt. Dazu fanden drei Schüler*innen-Workshops statt: In einem Gymnasium, einer Gesamtschule und einer Realschule. In Kleingruppen sollten die Schüler*innen ein Leitbild für ihre

Stadt erarbeiten. Dazu wurden anhand von Planfällen verschiedene Maßnahmen zum Radverkehr, ÖPNV etc. besprochen. Die insgesamt 65 Schüler*innen zeigten sich sehr innovationsfreudig und machten vor allem Vorschläge zu alternativen Antrieben, Sharing-Konzepten und einer stärkeren Digitalisierung.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in Marl

In Marl wurden zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen Mental Maps eingesetzt. Kinder der Klassen drei bis zwölf erhielten Fragebögen und Kartenausschnitte der Stadt. Sie zeichneten ihre Schulwege ein und sollten dabei Problemstellen benennen. Die Mental Maps wurden während des Unterrichts in den Schulklassen mit Betreuung der Lehrer*innen und der Fachbüros erstellt. So konnten insgesamt 300 Schüler*innen an 13 Schulen in Marl beteiligt werden.

Aufbauend auf den Mental Maps wurden in Marl „Streifzüge“ durchgeführt: Kinder und Jugendliche werden auf ihren Fußwegen zur Schule oder in der Freizeit begleitet, um so Bedeutungs- und Nutzungsmuster von Räumen zu erfassen und darzustellen. Über Streifzüge gewähren Kinder den Erwachsenen Einblicke in ihre Lebenswelt und sie erschließen Stadtplaner*innen neue und unbekannte Dimensionen „ihrer“ städtischen Nutzungsstrukturen.

Digitale Formate als Ergänzung des Beteiligungskonzepts

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sollte auch in digitaler Form erfolgen. Denn Online-Dialoge erweitern den Kreis der Teilnehmenden gegenüber klassischen Beteiligungsformen, indem sie andere, zusätzliche Zielgruppen ansprechen. Dabei sollte das Internet nicht nur zur Information dienen, sondern Interessierten die Möglichkeit geben, sich aktiv zu beteiligen.

Verschiedene Online-Formate können passend zur jeweiligen Arbeitsphase des Mobilitätskonzepts eingesetzt werden. So können Bürger*innen in einer interaktiven Karte ihre Ideen und Anregungen einbringen oder

auf vorhandene Probleme aufmerksam machen. Auch können Ziele und Maßnahmen online zur Diskussion gestellt oder bewertet werden. Das kann in Form von Dokumenten und Bildern/Karten, aber auch in kurzen Videoclips erfolgen. Ein Beispiel ist die Darstellung der Ergebnisse der Bestandsanalysen und Maßnahmenentwicklungen in online abrufbaren Videos des VEP Heidelberg 2035 oder des Mobilitätskonzepts Ibbenbüren 2035+. Videokonferenzen oder auch Online-Workshops können Vor-Ort-Formate ergänzen oder im Einzelfall ersetzen.

Beteiligung in Pulheim

Die Stadt Pulheim hat bei der Erarbeitung ihres Mobilitätskonzepts eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Diese reichte von einer Haushaltsbefragung und einer Onlinebeteiligung über eine Auftaktveranstaltung bis hin zu einem Bürger*innenworkshop und einem Jugendworkshop. Im Rahmen der Onlinebeteiligung wurden rund 650 Anmerkungen gemacht, bei denen von der Verkehrssicherheit über bessere Busangebote bis hin zu Fahrradabstellanlagen zahlreiche Aspekte bemängelt wurden. Darüber beteiligten sich 36 Schüler*innen aus drei Schulen und drei verschiedenen Klassenstufen. Sie sollten drei zentrale Fragen diskutieren:

1. Was sind die dringendsten verkehrlichen Probleme in Pulheim?
2. Was möchtet ihr im Fußverkehr, im Radverkehr, im ÖPNV und im Autoverkehr verbessern oder verändern?
3. Wie stellt ihr euch den Modal Split im Jahr 2030 vor?

Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Machen Sie mit!

Bürgerworkshop

am 5. Februar 2020 um 18:00 Uhr im Rathaus Pulheim
Mobilität in Pulheim - Wohin geht die Reise?

Die zukünftige Mobilität ist ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Lebensqualität. Die Ergebnisse von Onlinebeteiligung, Haushaltsbefragung und weiterer Daten wurden durch das beauftragte Planungsbüro bearbeitet und ausgewertet.

Nun muss entschieden werden, wie die Mobilität in Pulheim zukünftig aussehen soll. Welche Aufteilung des begrenzten Verkehrsraums wird angestrebt?

Wir freuen uns auf eine rege Beteiligung!



Eine Anmeldung ist nicht erforderlich! Bitte leiten Sie diese Information und den Termin an alle Interessierten weiter!

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.pulheim.de oder bei der Stadt Pulheim - Der Bürgermeister
Rathaus | Alte Kölner Straße 26 | 50259 Pulheim
Tiefbauamt | Mobilitätsmanagement
Tel.: 02238-808-422 | Fax: 02238-808-445
E-Mail: tiefbauamt@pulheim.de

STADT PULHEIM

In Kooperation mit:
büro stadtVerkehr

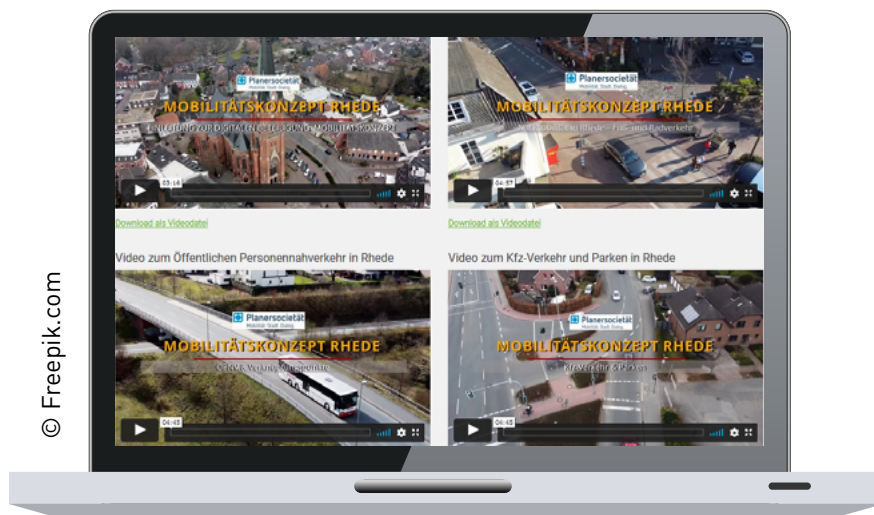
Gefördert durch:




Online-Beteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzepts Rhede

Für das Mobilitätskonzept Rhede wurde die geplante Präsenzbeteiligung zur Bestandsanalyse Anfang des Jahres 2021 in eine Online-Beteiligung überführt. In vier kurzen Videos wurden die Analyseergebnisse zusammengefasst und mit anschaulichen Videoaufnahmen

der Situationen vor Ort unterlegt. Daran schloss sich eine Online-Befragung zum weiteren Vorgehen des Mobilitätskonzepts an, in der Bürger*innen ihre Wünsche zu Maßnahmenswerpunkten durch Punktbewertungen und Freitexteingaben mitteilen konnten.



Beispiel für die Visualisierung durch Video-Formate aus der Online-Beteiligung des Mobilitätskonzepts Rhede

Beteiligungskonzept des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts Marburg (MoVe 35)

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Universitätsstadt Marburg (MoVe 35), das seit dem Jahr 2020 erarbeitet wird, setzt auf einen umfassenden Beteiligungsprozess der Stadtgesellschaft. Dazu gehören Online-Formate (Online-Information, Online-Auftaktveranstaltung, Online-Umfrage, virtuelle Infomesse zu den Ergebnissen der Bestandsanalyse) sowie mehrere öffentliche Präsenzveranstaltungen (Workshops, Informationsveranstaltung zum Abschluss des Konzepts). Weiterhin erfolgt eine Beteiligung der Ortsbeiräte.

Ein Kern des Beteiligungskonzepts ist die „AG MoVe 35“, in der Meilensteine des Konzepts abgestimmt werden. Im Unterschied zu einem klassischen Beirat „im kleinen Kreis“ ist die „AG MoVe 35“ mit 40 bis 50 Teilnehmenden breiter aufgesetzt und bezieht z. B. auch zufällig ausgewählte Bürger*innen mit ein. Ziel des gesamten Beteiligungskonzepts ist ein möglichst breiter Diskurs zum Mobilitäts- und Verkehrskonzept und die Einbeziehung unterschiedlichster Bevölkerungsgruppen.

6. Es wird konkret: Vom Plan zur Umsetzung

Nach der Erarbeitung der Ziele und der Entwicklung von Maßnahmen und Projekten beginnt die eigentliche Arbeit: die Umsetzung. Dafür bedarf es eines sorgfältig durchdachten Handlungs- und Umsetzungskonzepts. Dieses sollte sich im Idealfall dadurch auszeichnen, dass die Inhalte kompakt und schnell verständlich vermittelt werden, z. B. durch Steckbriefe zu den einzelnen Maßnahmenfeldern und ggf. auch zu konkreteren wichtigen Einzelprojekten.

Das Handlungs- und Umsetzungskonzept muss drei zentrale Aspekte beantworten: WER macht WAS bis WANN?

C.1.3 Etablierung von Dorfauto-Angeboten in der Region

ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Nutzen statt Besitzen

Priorisierung ■■■■

Zeitraumen ■■■■

Zusammenfassung
Organisation einer gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen in ländlichen Regionen auch außerhalb der kommerziellen Carsharing-Potenzialstandorte.

Bausteine

- Nutzung des Konzepts „Dörpsmobil Schleswig-Holstein“ (in Bearbeitung)
- Informationsbereitstellung und Beratung interessierter Initiativen durch die KielRegion und Thematisierung im Fachplanungskreis
- Nutzung vorhandener Fahrzeuge oder Beschaffung über Sponsoring und/oder finanzielle Förderung
- Nutzung vorhandener Buchungssysteme (z. B. Boardcomputer) und Buchungsplattformen (Abrechnung und Verwaltung ggf. über den lokalen Anbieter StattAuto)
- Sicherstellung der Interoperabilität der unterschiedlichen Angebote und perspektivische Integration in ein Multimodales Zugangsmedium

Beschreibung

Die Ausweitung von Carsharing-Angeboten in ländlichen Gemeinden ist für kommerzielle Carsharing-Anbieter wegen des zu geringen Nachfragepotenzials nicht möglich. Während an einigen Standorten eine Grundauslastung durch die Integration in betriebliches Mobilitätsmanagement organisiert werden kann, bedarf es insbesondere in kleineren und mittleren Gemeinden anderer Modelle.

Mit Dorfautos können Gemeinden, Vereine oder Privatpersonen selbst ein Carsharing-Angebot etablieren. Beispielsweise verfügen lokale Amts- oder Gemeindeverwaltungen über Fahrzeuge, die außerhalb der Dienstzeiten für ehrenamtliche Fahrdienste oder von Vereinen genutzt werden könnten. Eine andere Möglichkeit besteht darin, dass Bürger*innen in der Organisationsform eines Vereins oder einer Genossenschaft ein Fahrzeug als gemeinsam nutzbares Fahrzeug vor Ort zur Verfügung stellen, wie es bspw. in Klixbühl betrieben wird. Für die Finanzierung der Fahrzeuge eignet sich auch Sponsoring durch lokale Unternehmen, wie z. B. in Sehestedt, wo ein E-Fahrzeug durch ein lokales Unternehmen zur Verfügung gestellt wurde. Ebenfalls können private Fahrzeuge als privates Carsharing angeboten werden. Beispielsweise wird dies durch die Webplattformen „tamycar“ oder „drivy“ ermöglicht.

Beispiele E-Carsharing in Sehestedt [79] | Dörpscar Klixbühl [80] | E-Dorfauto Gey [81] | tamycar [82] | drivy [83] | snappcar [84]

Pilote Amtsverwaltung Hüttener Berge, Amtsverwaltung Selent/Schlesen, Gemeinde Fockbek, Gemeinde Owschlag

Kosten ■■■■
Anschaffungskosten je Dorfauto

Fördermöglichkeiten Sponsoring, Regionalbudget der KielRegion, Förderung des Carsharing-Stellplatzes über Klimaschutzinitiative (BMUB), wenn Blauer Engel-zertifiziert

Akteure KielRegion, Initiativen, Ämter, Städte und Gemeinden, lokale Betriebe, Vereine, Touristiker, StattAuto e.G.

MASTERPLAN MOBILITÄT

KielRegion

Wirkungen und Effekte

- Inter- und Multimodalität
- Gesellschaftliche Teilhabe
- Touristische Attraktivität und Imagegewinn
- Sensibilisierung der Akteure
- Lärmschutz und Luftreinheit durch Einsatz von E-Fahrzeugen

CO₂-Einsparpotenzial ■■■■

Schnittstellen und Bezugspunkte
C.1.2 Etablierung neuer Carsharing-Standorte, D.1.4 Multimodales Zugangsmedium

Abb. 14: Beispiel eines Steckbriefes aus dem Masterplan Mobilität KielRegion



Dafür sind für alle Projekte und Maßnahmen folgende Fragen zu beantworten:

Welche Priorität hat die Maßnahme / das Projekt?

Was sind wichtige Leitprojekte, was sind wichtige Schlüsselprojekte?

Innerhalb welcher Frist bzw. in welchem Zeitraum soll die Maßnahme umgesetzt werden?

Wer ist für die Umsetzung zuständig? Wie hoch ist der personelle Aufwand?

Welche Kosten entstehen in etwa für die Maßnahmen oder das Projekt und welche Finanzierungsquellen / Fördermittel gibt es?

Darauf aufbauend können die Maßnahmen und Projekte in eine zeitliche Reihung gebracht werden. Wichtig ist es auch, Bezüge zwischen unterschiedlichen Maßnahmen herzustellen: Gegebenenfalls müssen erst bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden, bevor einzelne Maßnahmen umgesetzt werden können. Dabei muss das Handlungs- und Umsetzungskonzept flexibel bleiben: Rahmenbedingungen können sich ändern, Evaluationsergebnisse können Anpassungen oder eine Fortschreibung des Mobilitätskonzepts notwendig machen.

Ein besonderes Augenmerk sollte auf für die Kommune bedeutende **Leitprojekte** und umsetzungsorientierte **Schlüsselmaßnahmen** gelegt werden. Sie können wie folgt als solche definiert werden:

1. Leitprojekte

Für die Stadt oder die Gemeinde insgesamt hat das Projekt oder die Maßnahme eine besonders große Bedeutung. Das kann z. B. der Ausbau wichtiger Radverkehrsachsen, eine neue Stadtbahnlinie, ein intermodaler Verknüpfungspunkt oder eine Entlastungsstraße sein.

Leitprojekte können im Rahmen des Mobilitätskonzepts strategisch vorbereitet werden, auch wenn sie teilweise noch einen langen Planungsvorlauf haben. So können z. B. Ideen und Varianten von Trassenverläufen mit Vor- und Nachteilen sondiert werden, die dann eine erste Richtung für die nachfolgende Planungsphase vorgeben.

2. Schlüsselmaßnahmen

Mit einfachen, schnell umsetzbaren Maßnahmen wird ein Zeichen gesetzt, dass die Umsetzung startet. Außerdem kommt eine Kommune damit der Erwartungshaltung entgegen, die bei der Öffentlichkeit durch die Erarbeitung des Konzepts entsteht. Das können eine Fahrradstraße, die Errichtung von Fahrradabstellanlagen oder die Initiierung eines Schulischen Mobilitätsmanagements sein.

Eine weitere Prüfung und Ausarbeitung der Leitprojekte und/oder Schlüsselmaßnahmen kann ggf. direkt mit dem Mobilitätskonzept zusammen beschlossen werden. Das kann über einen Zusatz in der Beschlussvorlage erfolgen. Leitprojekte und Schlüsselmaßnahmen erhalten auf diese Weise eine größere Verbindlichkeit.

Darüber hinaus können jährliche Schwerpunktthemen bei der Umsetzung hilfreich sein. Mögliche Schwerpunktthemen für die nächsten Jahre können schon im Rahmen des Mobilitätskonzepts festgelegt werden. Durch ein Schwerpunktthema wird dieses in den Vordergrund gerückt, sodass im Laufe der Zeit allen Themen die notwendige Aufmerksamkeit zukommt.

Für eine fokussierte Umsetzung ist bei allen umsetzungsrelevanten Akteur*innen ein koordiniertes Vorgehen erforderlich – sei es in der Stadtverwaltung, bei städtischen Betrieben, Aufgabenträgern des ÖPNV oder weiteren Baulastträgern. Spätestens nach Beschluss des Mobilitätskonzepts sollte die Stadtverwaltung Zuständigkeiten

definieren und den Personalbedarf mit den Personalressourcen abgleichen. Hilfreich ist, wenn dies bereits während der Erstellung des Mobilitätskonzepts geschieht: Dann können nicht nur Zuständigkeiten, sondern etwaige Personal-Mehrbedarfe direkt den Maßnahmen des Konzepts zugeordnet und an die Politik vermittelt werden.

Wie für den Prozess der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts gilt auch für die Umsetzung: Es ist wichtig, dass eine Person oder ein Projektteam in der Verwaltung federführend agiert und den Prozess koordiniert.



Beteiligung in der Umsetzungsphase

Bewährt hat sich auch, bestimmte Beteiligungsformate in der Umsetzungsphase fortzuführen. Dazu gehört insbesondere der Beirat, mit dem wichtige Akteur*innen weiterhin in den Prozess eingebunden und potenzielle Umsetzungshindernisse frühzeitig diskutiert werden können. Auch sollte die Öffentlichkeit in regelmäßigen Abständen über den Stand der Umsetzung informiert werden. Darüber hinaus können einzelne Veranstaltungen stattfinden, die sich an die Öffentlichkeit richten und diese in den Prozess der Umsetzung einbinden, z. B. auch Workshops zu Einzelmaßnahmen. So stellt z. B. die Landeshauptstadt Saarbrücken ein- bis zweimal im Jahr mit öffentlichen Diskussionsveranstaltungen sowie weiteren Impulsgebern bestimmte Umsetzungsthemen des Verkehrsentwicklungsplans in den Fokus.



Beispiel: Umsetzung mit Schlüsselmaßnahmen und Starterprojekten in Stolberg

Das integrierte klimafreundliche Mobilitätskonzept der Kupferstadt Stolberg wurde im Oktober 2018 beschlossen. Schon im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurden Maßnahmen definiert, deren kurzfristige Umsetzung zeigen sollte, dass nachhaltige Mobilität gefördert wird. Sie wurden in die Beschlussvorlage des Mobilitätskonzepts als Starterprojekte und Sofortmaßnahmen integriert. In den letzten beiden Jahren konnte eine Vielzahl von Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aus unterschiedlichen Handlungsfeldern umgesetzt bzw. an-

gegangen werden: z. B. wichtige Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz, überdachte Radabstellanlagen an Bus- und Bahnhaltepunkten, Planungen zur Neugestaltung eines zentralen Verknüpfungspunkts, eine Machbarkeitsstudie für den ÖPNV sowie Ladesäulen für Elektroautos. Für ein Gymnasium wurde ein „Schulweg-Check“ durchgeführt und Radabstellanlagen installiert – die Schule wurde infolgedessen zur fahrradfreundlichsten Schule Deutschlands gewählt. Weitere Maßnahmen sind in der konkreten Planung, u. a. zu wichtigen Fußwegeverbindungen und Befragungen zu Schul- und Freizeitwegen. Als Erfolgsfaktoren erweisen sich in Stolberg die Fortführung des Arbeitskreises Verkehr und Klimaschutz sowie eine enge Zusammenarbeit zwischen Politik und Stadtverwaltung.

Beispiel: Reallabore und Stadtexperimente

Ein Reallabor ist eine Maßnahme, bei der innovative oder prototypische Maßnahmen zunächst für eine begrenzte Zeit getestet werden. So können Maßnahmen, die ggf. kontrovers diskutiert werden, unter realen Bedingungen auf ihre Vor- und Nachteile geprüft werden. Es geht darum, Erkenntnisse über die Umsetzungschancen einer Maßnahme und mögliche Risiken zu gewinnen: ein Lernen aus dem Prozess. In Reallaboren getestete Maßnahmen müssen rückgängig gemacht werden können und dürfen keine Fakten schaffen. So können z. B. geeignete Schlüsselmaßnahmen einbezogen werden. Eine umfassende Evaluation der Maßnahmen ist zwingend erforderlich, um fundierte Erkenntnisse zu erhalten. Reallabore müssen gut vorbereitet und u. a. mit der Polizei und dem Ordnungsamt sowie ggf. weiteren Akteur*innen abgestimmt werden.

Mit weniger Aufwand können auch kleinere Verkehrsexperimente durchgeführt werden, um die Auswirkungen bestimmter Maßnahmen abzuschätzen und zu testen. Das können einfache Versuche sein, z. B. temporäre Verkehrsführungen oder Fahrstreifenreduktionen, die sich ggf. ohnehin durch Baustellen ergeben.

Es bietet sich an, Reallabore oder Beteiligungsbausteine zum Mobilitätskonzept mit der seit vielen Jahren etablierten Europäischen Mobilitätswoche (EMW) zu kombinieren, die im September jedes Jahres stattfindet. Die Stadt Dortmund wird im Jahr 2021 einige wichtige Maßnahmen des Masterplans Mobilität 2030 sowie Projektideen zur emissionsfreien Innenstadt in einem solchen Rahmen beispielhaft umsetzen. Auch die Stadt München hat bereits 2019 mit ihrem sogenannten Summer-Streets-Ansatz für mehrere Wochen eine saisonale und temporäre Intervention von Straßen umsetzen können und dabei so gute Erfahrungen gewonnen, dass sie das Projekt auch 2021 fortsetzen wird.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt seine Mitgliedskommunen rund um die Entwicklung von Maßnahmen, die sich für eine Umsetzung im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche anbieten. Im Frühjahr 2021 wird ein Leitfaden „Stadtexperimente“ den Kommunen weitere Hilfestellung bieten.

Weiteres Beispiel:
Reallabor GO Karlsruhe zum Fußverkehr



7. Laufend aktuell: Evaluation und Fortschreibung

Ein Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk, sondern als Prozess verstanden werden. Deshalb spielen zwei Aspekte von Beginn an eine wichtige Rolle: die Evaluation des Konzepts und der Umsetzung der Maßnahmen sowie eine kontinuierliche Fortschreibung.

Evaluation

Alltagstauglich, einfach und verständlich. So sollte die Evaluation eines Mobilitätskonzepts in erster Linie verstanden werden. Denn eine Evaluation ist nichts weiter als die Antwort auf die Frage, ob und inwieweit die Ziele des Mobilitätskonzepts erreicht werden.

Eine Evaluation bietet die Chance, Ziele zu modifizieren, Maßnahmen zu korrigieren, Vorgehensweisen anzupassen und in Zukunft effizienter zu arbeiten.

Die Ergebnisse können innerhalb der Verwaltung genutzt werden, um die eigene Arbeit zu reflektieren. Vor allem aber können sie eine Argumentation im Dialog mit Externen darstellen: um bei der Politik für mehr Personal oder mehr finanzielle Mittel einzutreten, um gegenüber anderen Fachämtern die eigene Position darzustellen oder um Erfolge in der Öffentlichkeit zu kommunizieren. Die Evaluation von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept kann auf vier Ebenen erfolgen:

1. Anzahl realisierter Maßnahmen/Projekte
2. Realisierung in messbaren Einheiten (z. B. Kilometer neuer Radwege, Anzahl an Radstationen)
3. Effekt der Maßnahmen (z. B. Auswirkungen auf den Modal Split, Veränderungen des Parkdrucks)
4. Evaluierung des Umsetzungsprozesses (z. B. hinsichtlich der Strukturen in der Verwaltung, der von der Politik bereitgestellten personellen und finanziellen Ressourcen, der Kommunikation mit Politik und Öffentlichkeit)

Evaluationskonzept des Mobilitätskonzepts 2030+ der Stadt Leverkusen

Für die sukzessive Evaluation des Umsetzungsstands wurde im Mobilitätskonzept ein Evaluationskonzept vorgeschlagen und mit der Verwaltung besprochen. Dazu wurden den Oberzielen des Zielkonzepts mögliche Indikatoren bzw. Messgrößen zugeordnet, die nach Möglichkeit mit Zielkriterien quantifiziert wurden. Einige Indikatoren und Messgrößen liegen schon vor oder werden regelmäßig ermittelt (u. a. Dauerkontrollstellen Radverkehr, Statistiken zu Unfall-/Verunglücktenzahlen, Fahrgastzahlen).

Andere sind nur mit größerem Aufwand periodisch erfassbar (z. B. Kfz-Verkehrsmengen, Parkraumbelastung oder langfristig (Modal Split, Lärmbetroffenheiten). Das Evaluationskonzept beinhaltet daher eine zeitliche Abstufung in kurz-, mittel- und langfristig zu erfassende Indikatoren sowie Evaluationsberichte, die ca. alle fünf Jahre erstellt werden. Ziel ist eine umfassende, aber für die Verwaltung handhabbare Evaluation.

Das Evaluationskonzept sollte bereits bei der Erarbeitung der Ziele (Kapitel 4) mitgedacht werden. Das bedeutet, dass bereits im Rahmen des Zielkonzepts Bewertungsmaßstäbe oder Indikatoren (qualitativ und quantitativ) entwickelt werden, die für die spätere Evaluation herangezogen werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, wer die Evaluation durchführt: Wird sie von der Verwaltung selber durchgeführt, ist es wichtig, dass Zeit, Budget und Fachwissen der Verwaltungsmitarbeiter*innen Berücksichtigung finden.

Soll die Evaluation ebenfalls durch ein Planungsbüro erfolgen, können möglicherweise mehr oder komplexere Indikatoren gewählt werden.

So kann eine Haushaltsbefragung ziemlich viele Indikatoren erfassen, ist aber aufgrund des Aufwands und der Komplexität in der Regel nur mit Unterstützung eines Planungsbüros durchführbar.



Folgende Fragen sollte ein Evaluationskonzept beantworten:

Wie (durch welchen Indikator) wird welches Ziel bewertet? Können Ziele gemessen werden (quantitative Indikatoren) oder ist die Zielerreichung eher einzuschätzen (qualitative Indikatoren)?

Welche Indikatoren sind handhabbar und verständlich?

Zu welchem Zeitpunkt und in welchen Intervallen wird das jeweilige Ziel evaluiert?

Müssen für die Evaluation Daten erhoben werden oder liegen diese möglicherweise vor (z. B. bei den Verkehrsunternehmen oder über Dauerzählstellen)?

Ist die Verwaltung selber für die Evaluation zuständig oder wird sie von einem externen Büro durchgeführt?

Die Evaluation erfolgt in unterschiedlichen Abständen. Einige Daten/Indikatoren können regelmäßig und durchaus jährlich erhoben werden (z.B. Fahrgastzahlen über die Verkehrsunternehmen). Andere Daten sind nur mit größerem Aufwand zu generieren oder verändern sich nur langsam (z. B. Veränderungen des Verkehrsverhaltens und des Modal Split). Während einige Indikatoren also regelmäßig auf ihre Zielerreichung geprüft und Zwischenergebnisse präsentiert werden können, ist dies bei anderen nur in größeren Abständen sinnvoll.

Um die einzelnen Evaluationsergebnisse und den Fortschritt der Zielerreichung zu kommunizieren, eignen sich Evaluationsberichte. Sie sollten einfach gehalten und auf die Maßnahmen bzw. Projekte bezogen werden. Dabei sind auch positive wie negative Wechselwirkungen zwischen umgesetzten Maßnahmen zu beleuchten (Synergieeffekte, Zielkonflikte). In den Berichten sind auch externe Rahmenbedingungen (z.B. politische Vorgaben bis auf Bundesebene) zu berücksichtigen, da diese sich auf lokale Gegebenheiten auswirken können. Evaluationsberichte eignen sich daher ungefähr alle drei bis maximal fünf Jahre, um gesammelt den Umsetzungsstand zu reflektieren.



Evaluation des Mobilitätskonzepts und wichtiger Maßnahmen

Das integrierte Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter wurde im November 2018 beschlossen. Mitte des Jahres 2020 wurde der Politik ein erster Umsetzungsbericht vorgestellt. Er gab einen Überblick über den Stand der Leitprojekte und Maßnahmenbereiche. Zum Teil wurde auch der Status von Einzelmaßnahmen detailliert aufgezeigt, z. B. Maßnahmen zur Schulwegsicherheit oder zum Umbau von Haltestellen. Neben dem Umsetzungsstand wurden noch offene Aufgaben identifiziert.

Neben der Evaluation des Mobilitätskonzepts im Ganzen können ggf. auch wichtige Schlüsselmaßnahmen oder Einzelprojekte evaluiert werden, die im Mobilitätskonzept als besonders wegweisend oder zielführend identifiziert wurden. So wurden z. B. in Bocholt – basierend auf dem integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept des Jahres 2011 – zwei hochwertige straßenunabhängige „Schnellradverbindungen“ realisiert. Ungefähr ein Jahr später erfolgte eine Meinungsabfrage bei den Nutzer*innen.

Fortschreibung

Ein Mobilitätskonzept ist ein Prozess: Es wird zu einem bestimmten Zeitpunkt unter den jeweiligen Rahmenbedingungen erarbeitet. Aber Zielstellungen, Prioritäten und Rahmenbedingungen können sich ändern. Diese Veränderungen zu berücksichtigen, heißt nicht, dass das Mobilitätskonzept seine Funktion verliert. Im Gegenteil: Bewährte Inhalte beizubehalten und nur punktuell nachzusteuern, ermöglicht Kontinuität bei der grundsätzlichen Ausrichtung.

Möglich wird dies, indem sich das Mobilitätskonzept aus verschiedenen Maßnahmenfeldern zu thematischen oder räumlichen Schwerpunkten zusammensetzt. Werden einzelne Bausteine oder räumliche Ansätze verändert, müssen dabei Zusammenhänge zu anderen Themen geprüft werden – weitere Änderungen müssen nicht zwingend vorgenommen werden. So wird mit einer Änderung nicht das gesamte Konzept hinfällig, sondern behält in weiten Teilen seine Gültigkeit.

Dies ist auch in der Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit wichtig: Die Arbeit am Konzept und der Beitrag der Öffentlichkeit werden nicht grundsätzlich in

Frage gestellt, sondern es wird auf vorhandenen Inhalten aufgebaut. Möglicherweise müssen aber von Zeit zu Zeit Schwerpunkte geändert oder Projekte aktualisiert werden.

Für die Fortschreibung sind die Ergebnisse der Evaluation von zentraler Bedeutung. Die Evaluation zeigt auf, welche Ziele nicht erreicht wurden, wo vielleicht sogar gegenläufige Entwicklungen auftreten. Dann gilt es, zunächst die Ursachen herauszufinden und anschließend ggf. bei den jeweiligen Themenfeldern nachzusteuern.

Dies ermöglicht ein kontinuierliches Vorgehen, bei dem die grundsätzliche und langfristige Richtung des Mobilitätskonzepts beibehalten wird. Würde bei jeder Veränderung ein neues Mobilitätskonzept angestoßen, bliebe der Prozess in der Phase der Diskussionen stecken und käme nur schwer in die Umsetzungsphase.

Ein Mobilitätskonzept ist kein abgeschlossenes Werk: Es muss kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden.

Beispiel Soest: Verkehrsentwicklungsplan Klima+ Soest

Mit dem im Jahr 2016 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) besteht in Soest bereits eine breit aufgestellte Strategie für die zukünftige Mobilitätsentwicklung. Mit der politischen Beschlussfassung wurde ein Zielszenario „Klimaschutz 2030“ mit der Fokussierung auf eine klimaverträgliche Mobilität festgelegt. Mitte des Jahres 2019 waren 44 Prozent der kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen aus dem VEP 2016 bereits realisiert. Eine kontinuierliche Umsetzung und Evaluation läuft weiter.

Im Rahmen der deutschlandweiten Diskussionen um mehr Klimaschutz wurde 2020 die Aufstellung des „Masterplan Klimapakt“ für die Stadt Soest beschlossen. Damit verbunden ist das Ziel, in Soest Klimaneutralität bis

zum Jahr 2030 zu erreichen. Hieraus ergeben sich auch weitergehende Erfordernisse für die Mobilitätsplanung und der Bedarf zur Anpassung des Verkehrsentwicklungsplans 2016. Der bestehende Plan dient weiterhin als Basis und wird daher derzeit um den VEP Klima+ erweitert. Der Fokus liegt verstärkt auf klimarelevanten Maßnahmen mit dem Ziel, die Verkehrsmittelwahl über die Zielsetzung des ursprünglichen VEP hinaus positiv zu beeinflussen und die übrige Mobilität zu elektrifizieren. Dabei werden Maßnahmen des VEP 2016 weitergedacht, Sofortmaßnahmen entwickelt und neue Maßnahmen aufgenommen. Der Abschluss des Bearbeitungsprozesses des VEP Klima+ wird voraussichtlich im Jahr 2021 erfolgen.

Beispiel Hamm: Fortschreibung Masterplan Verkehr Hamm

Der Masterplan Verkehr der Stadt Hamm in Westfalen wurde im Jahr 2007 als integrierte Mobilitätsstrategie sowohl für die Gesamtstadt als auch für die unterschiedlichen Stadtbezirke beschlossen. Zusammen mit dem Beschluss wurde die Fortschreibung des Masterplans in kontinuierlichen Verkehrsberichten festgelegt.

Der erste Verkehrsbericht aus dem Jahr 2010 legte – angesichts der zunehmend ambitionierteren Klimaschutzziele der Bundesregierung – neben einer Datenanalyse (Haushaltsbefragung 2008, Fahrgastzahlen, Unfallanalysen etc.) den Fokus vor allem auf die Treibhausgasemissionen des Verkehrs. Dazu wurde der Masterplan Verkehr um Berechnungen zu den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen ergänzt und das Maßnahmenprogramm um Module zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität in Hamm erweitert.

2018 folgte die zweite Fortschreibung: Der Verkehrsbericht beinhaltete schwerpunktmäßig die Entwicklungen der Verkehrsmengen im Straßennetz und des Mobilitätsverhaltens (Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2016) sowie Handlungsempfehlungen zur Reduktion von Verkehrsbelastungen und Durchgangsverkehren.

Aus den Verkehrsentwicklungsplänen wurden in Hamm zahlreiche Maßnahmenprogramme entwickelt. U. a. wurde angesichts der steigenden Radverkehrsmengen ein Maßnahmenprogramm für Radwegebau und -unterhaltung aufgelegt. Auch in die Nahverkehrspläne wurden die Ziele aus der Verkehrsentwicklungsplanung integriert.

Ab dem Jahr 2021 beabsichtigt die Stadt Hamm die Neukonzeption des Masterplans Verkehr, um die Anstrengungen mit Blick auf eine Mobilitätswende und den Klimaschutz zu fokussieren.



Exkurs





Abb. 15: Prozess zur Aufstellung eines nachhaltigen städtischen Mobilitätsplans aus den SUMP-Leitlinien



Quellen

- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2013 und 2021): Leitlinien für nachhaltige städtische Mobilitätspläne (SUMP)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV): Hinweise, Richtlinien und Empfehlungen
- Freie Hansestadt Bremen: Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025. Hrsg.: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Bremen, 2014
- Gemeinde Alfter: Integriertes Mobilitätskonzept. Hrsg.: Gemeinde Alfter, Fachbereich 1 – Verwaltungsmangement und Bürgerdienste. Alfter, 2018
- Kreisstadt Limburg an der Lahn: Masterplan Mobilität 2030. Hrsg.: Kreisstadt Limburg an der Lahn, Amt für Verkehrs- und Landschaftsplanung. Kreisstadt Limburg an der Lahn, 2019
- Stadt Bergisch Gladbach: Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030. Hrsg.: Stadt Bergisch Gladbach, VII-2 Stadtentwicklung – Strategische Verkehrsentwicklung. Bergisch Gladbach, 2016
- Stadt Dortmund: Masterplan Mobilität 2030. Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt. (in Bearbeitung)
- Stadt Hamm: Masterplan Verkehr – Verkehrsprojekte für Auto, Rad, Bus und Bahn. Hrsg.: Stadt Hamm, Der Oberbürgermeister. Hamm, 2007
- Stadt Koblenz: Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030. Hrsg.: Stadt Koblenz, Amt 61 – Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung. Koblenz, 2018
- Stadt Leverkusen: Mobilitätskonzept 2030+. Hrsg.: Stadt Leverkusen – Dezernat V – Planen und Bauen, Stabsstelle Mobilität. Leverkusen, 2020
- Stadt Marl: Mobilitätskonzept Marl – Klimafreundlich mobil. Hrsg.: Stadtverwaltung Marl. Marl, 2019
- Stadt Oberhausen: Kommunales Mobilitätskonzept der Stadt Oberhausen. Hrsg.: Stadt
- Stadt Pulheim: Klimaschutzteilkonzept Mobilität. Stadt Pulheim (in Bearbeitung)
- Stadt Soest: Verkehrsentwicklungsplan Soest. Endbericht. Hrsg.: Stadt Soest, Abteilung Stadtentwicklung und Bauordnung. Soest 2016 (in Fortschreibung)
- Stadt Stolberg: Integriertes klimafreundliches Mobilitätskonzept der Kupferstadt Stolberg. Hrsg.: Kupferstadt Stolberg, 2018
- Universitätsstadt Marburg: Mobilitäts- und Verkehrskonzept MoVe 35. Universitätsstadt Marburg (in Bearbeitung)

Weiterführende Literatur

- Agora Verkehrswende (2020): Baustellen der Mobilitätswende. Berlin
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen
- Deutsches Institut für Urbanistik (2020): Integration von Ansätzen geteilter Mobilität in nachhaltigen urbanen Verkehrsentwicklungsplänen (SUMP)
- Deutsches Institut für Urbanistik (2019): Mobilität nachhaltig planen – Erfolge und Hindernisse in deutschen Städten – Ergebnisse einer Umfrage zu kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2016): Beteiligungsprozesse in der nachhaltigen Stadtverkehrsplanung
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2016): Bewertung von Verkehrsmaßnahmen und Verkehrsplanungsprozessen
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2016): Entwicklung effektiver Maßnahmenpakete für nachhaltige Stadtverkehrspläne
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2016): Institutionelle Kooperation in der nachhaltigen Stadtverkehrsplanung
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2018): INNOVATE für fortgeschrittene Städte – Handbuch zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einen SUMP
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2018): START für Einsteigerstädte – Handbuch zur Integration von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen in einen SUMP
- Gehl, Jan (2016): Städte für Menschen. Berlin
- Gies; Huber; Mietzsch; Nobis; Reutter; Ringwald; Saary; Schwedes (Hrsg.) HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität Loseblattwerk/HKV Online – wird ca. viermal im Jahr aktualisiert
- Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020): Umweltgutachten 2020
- UBA – Umweltbundesamt (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland, Texte 05/2010. Dessau-Roßlau. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3773.pdf>
- Umweltbundesamt (2019): Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels
- Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (SRL) (2020): Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität. Berlin
- Wuppertal Institut (2020): CO₂-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5°C-Grenze
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Zukunftsnetz Mobilität NRW: Werkzeugkasten Bürgerbeteiligung
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2016): Handbuch „Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement“. Verfügbar unter: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm-nrw-handbuch-kosteneffizienz-a4_rz-web_0.pdf
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019b): Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement. Verfügbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/qualifizierung/lehrgang-komm>



Veröffentlichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW



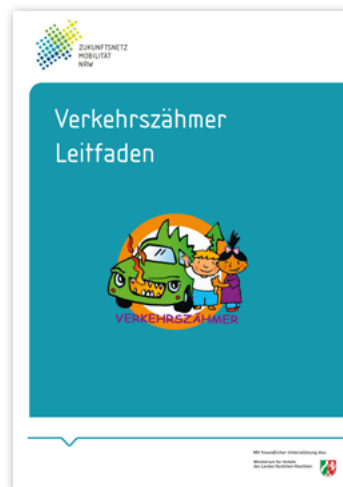
Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen
Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW
(August 2020)



Kommunale Stellplatzsatzungen
Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW
(November 2019)



Fußverkehrs-Checks
Leitfaden zur Durchführung
(Januar 2018)



Leitfaden Verkehrszähler
(2020)



Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement
Handbuch für die kommunale Praxis
(Dezember 2016)



Handbuch Mobilstationen NRW
(3. Auflage erscheint im Sommer 2021)



Handbuch Kommunales Mobilitätsmanagement
als Change-Management-Prozess
(Februar 2021)



Leitfaden Stadtexperimente
(Erscheint im Frühjahr 2021)



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Herausgeber:

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Koordinierungsstelle
Rhein-Ruhr

Sitz:



Koordinierungsstelle
Westfalen-Lippe

Sitz:



Koordinierungsstelle
Rheinland

Sitz:



Partner:



Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



UK NRW
Unfallkasse
Nordrhein-Westfalen

Geschäftsstelle:

Sitz:

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39 | 50667 Köln
www.vrs.de



Tel: 0221 / 2 08 08-740
andreas.falkowski@vrs.de