

Wulf-Holger Arndt, Fabian Drews

Mobilität nachhaltig planen

Erfolge und Hindernisse in deutschen Städten –
Ergebnisse einer Umfrage zu kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen

Impressum

Autoren:

Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt
Fabian Drews

Redaktion:

Dr. Sinje Hörlin

DTP:

Nadine Dräger

Herausgeber:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Telefon: +49 30 39001-0 Telefax: +49 30 39001-100
E-Mail: difu@difu.de Internet: <http://www.difu.de>

Zitierweise:

Wulf-Holger Arndt, Fabian Drews:
Mobilität nachhaltig planen: Erfolge und Hindernisse in deutschen Städten.
Ergebnisse einer Umfrage zu kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen, Berlin
2019 (Difu Sonderveröffentlichung)

Bildnachweise:

Vorderseite: 1 Busso Grabow, 2–4 Wolf-Christian Strauss
Rückseite: 1–2 Wolf-Christian Strauss, 3 Sybille Wenke-Thiem, 4 Busso Grabow

ISBN 978-3-88118-639-1

© Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2019

Kontaktdaten:

contact@sump-network.eu
<http://difu.de/projekte/2016/prosperity>

Im Rahmen von CIVITAS PPROSPERITY werden eine Reihe von Studien und
Leitfäden mit neuen Planungsansätzen erarbeitet und bereitgestellt.

Diese Dokumente sind kostenfrei zum Download verfügbar:
www.sump-network.eu

Haftungsausschluss

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Publikation liegt bei den Auto-
ren. Er spiegelt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wider. Die
Europäische Kommission ist für die Verwendung der darin enthaltenden Infor-
mationen nicht verantwortlich. Alle Bilder werden von den jeweiligen Partnern
zur Verfügung gestellt (sofern nicht anders angegeben) und sind für die Vervielfältigung in dieser Publikation zugelassen.

CIVITAS PROSPERITY wird im Rahmen des Horizon 2020 Programms für For-
schung und Innovation von der Europäischen Union gefördert. Finanzhilfever-
einbarung: No. 690636

Inhalt

Hintergrund der Umfrage	3
Zusammenfassung der Ergebnisse	3
1. Einleitung	6
2. Durchführung der Umfrage	7
2.1 Aufbau der Umfrage	7
2.2 Grenzen der Erhebung	7
2.3 Überblick über Kommunen	8
3. Stadtweite Gesamtverkehrskonzepte	10
3.1 Kommunen mit einem stadtweiten Gesamtverkehrskonzept	13
3.1.1 Stand des Konzeptes	13
3.1.2 Bezeichnung des Konzeptes – SUMP oder VEP?	13
3.1.3 Inhalte des Verkehrskonzeptes: Bausteine und Themenfelder	17
3.1.4 Integration mit übergeordneter und sektoraler Planung	24
3.1.5 Federführung bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes	25
3.1.6 Akteure bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes	25
3.1.7 Herausforderungen bei der Erstellung/ Umsetzung eines Verkehrskonzeptes	26
3.1.8 Beteiligungsformen	27
3.1.9 Weitere Angaben zum Verkehrskonzept	31
3.1.10 Bewertung des Verkehrskonzeptes	35
3.1.11 Mögliche Anpassungen für den Erarbeitungsprozess	37
3.1.12 Gewünschte Unterstützung von Bund oder Land	38
3.2 Kommunen, die keinen VEP oder SUMP erstellt haben (Anzahl: 25)	40
3.2.1 Gründe für die Nicht-Erstellung	40
3.2.2 Sonstige genutzte Instrumente der Verkehrsplanung	41
3.2.3 Unterstützung	42
3.3 Unterstützung nach Größe der Kommune	43
4. E-Mobilität	44
4.1 Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität	44
5. Fazit	48
6. Literatur	50
Anhang	51

Hintergrund der Umfrage

Im Rahmen des EU-Projekts „PROSPERITY. Prosperity through innovation and promotion of Sustainable Urban Mobility Plans“ soll ein Wissensaustausch zwischen Kommunen, Landesbehörden und weiteren Akteuren gefördert und der Ansatz der nachhaltigen Stadtmobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans) bekannt gemacht werden. Um die aktuelle Verwendung von städtischen Gesamtverkehrsplänen und insbesondere von Sustainable Urban Mobility Plans in deutschen Kommunen zu untersuchen, hat das Difu im Rahmen des PROSPERITY-Projekts eine bundesweite Umfrage zum Thema Verkehrsentwicklungsplan (VEP) bzw. Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) gestartet. Mithilfe dieser bundesweiten Umfrage sollen nicht nur Erkenntnisse über die aktuelle Verbreitung und Nutzung von nachhaltigen städtischen Mobilitätsplänen (SUMPs) und Verkehrsentwicklungsplänen (VEPs) in Deutschland erhoben, sondern auch Inhalte, Erfolge, Hindernisse und Bedürfnisse deutscher Kommunen bezüglich integrierter nachhaltiger Verkehrsentwicklungspläne besser verstanden werden.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Von den 71 Kommunen, die sich an der Umfrage beteiligten, haben etwa zwei Drittel ein stadtweites Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Von diesen arbeiten bereits viele an der Umsetzung des Konzeptes. Verkehrsentwicklungsplanung ist somit ein sehr aktuelles Thema in deutschen Kommunen. Am geläufigsten ist die Bezeichnung VEP, aber immerhin ein Drittel bezeichnen ihr Konzept als SUMP. Einige Konzepte tragen Bezeichnungen mit Bezug auf Stadtentwicklungs- oder Klimaschutzkonzepte.

Wichtige Themen in den VEPs/SUMPs sind neben einer Problemanalyse der Verkehrssituation vor allem Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV. Maßnahmen hinsichtlich des Fuß- und Wirtschaftsverkehrs waren eher zweitrangig. Ebenso wurden Monitoring und Evaluation nur von wenigen Kommunen als wichtige Bestandteile erachtet. Besonders häufig wurde die Integration von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als erfolgversprechend genannt. Im Hinblick auf Maßnahmen zum Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV wurde der Motorisierte Individualverkehr (MIV) häufig als Hemmnis aufgeführt, da diesbezügliche Themen kontrovers diskutiert wurden und es schwierig war, Restriktionen im Hinblick auf den Pkw-Verkehr durchzusetzen. E-Mobilität, Carsharing und Verkehrssicherheit, Luft und Lärm sowie Stadtgestaltung (Innenstadt, Straßenraum) waren weitere als wichtig erachtete Themenfelder. Die Definition von Leitbildern galt als wichtiger Baustein, da Leitbilder von Anfang an eine Zielrichtung des Konzeptes vorgeben. Nichtsdestotrotz wurden auch hier Hemmnisse gesehen, da es bei der Diskussion von Leitbildern häufig zu Konflikten (aufgrund unterschiedlicher Zielvorstellungen) kam.

Beteiligungskonzepte wurden sowohl als erfolgreiche Bausteine als auch als Hemmnisse genannt. Auf der einen Seite halfen sie, die Akzeptanz hinsichtlich verkehrlicher Maßnahmen zu erlangen sowie die Belange der Bürgerinnen und Bürger zu verstehen. Auf der anderen Seite war es nicht einfach,

bei Beteiligungsverfahren prozessbegleitend konstruktive Auseinandersetzungen mit dem Thema Verkehr zu führen, da Zielvorstellungen verschiedener Gruppen oft stark differierten. Erfolgreich bei den Beteiligungsverfahren waren begleitende Arbeitskreise und Fachausschüsse. Aber auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit wurde häufig als erfolgreich eingestuft, obgleich es auch hier Hindernisse gab.

VEPs¹ sind zum Großteil in eine übergeordnete Planung integriert. Hierzu zählen hauptsächlich Flächennutzungspläne, Stadtentwicklungsplanung sowie die Regionalplanung. Die meisten VEPs weisen auch eine Integration mit anderen sektoralen Planungen wie dem Klimaschutzplan, dem Lärmaktions- und Luftreinhalteplan sowie dem Nahverkehrsplan auf. Als zentrale Akteure gelten die kommunalen politischen Entscheidungsträger sowie andere Abteilungen der Kommunalverwaltung. Bund und Land hatten kaum eine zentrale Rolle als Unterstützer inne.

Zwei Hauptaspekte konnten als Herausforderung bei der Erstellung eines VEP identifiziert werden: Die erste Herausforderung stellt die lange Dauer von sowohl dem Planungsprozess als auch den Beteiligungsprozessen dar. Verkehrsentwicklung ist ein langfristiger Prozess, der unter Umständen auch mehrere Legislaturperioden bestehen muss. Der zweite Aspekt ist die schwierige finanzielle und personelle Lage, die in vielen Kommunen herrscht. Fehlende finanzielle und personelle Ressourcen wurden am häufigsten als Herausforderung genannt.

Die Laufzeit der Verkehrskonzepte liegt meistens bis 2025 oder 2030 in einem Zeithorizont von zehn bis fünfzehn Jahren. Das Budget lag in den meisten Kommunen zwischen 25.000 € – 250.000 € und damit bei durchschnittlich 1 € pro Einwohner. Je kleiner die Kommunen, umso höher sind die Kosten pro Einwohner.

Die meisten Kommunen waren zufrieden mit dem Ergebnis ihres VEP. Zukünftig würden sie sich allerdings Anpassungen in Form von stärkerer externer Unterstützung wünschen. Vor allem finanzielle und inhaltliche Unterstützung vom Bund oder Land wären aus ihrer Sicht wünschenswert. Auch das Beteiligungskonzept sollte optimiert und Bürgerinnen und Bürger stärker und aktiver eingebunden werden. Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wurde ausdrücklich als gewünschte zukünftige Anpassung genannt.

Neben finanzieller sowie inhaltlicher Unterstützung vom Bund und Land wurde auch mehr Verbindlichkeit gefordert. Bessere gesetzliche Rahmenbedingungen zur Erstellung eines VEP in Verbindung mit finanziellen Zuschüssen wäre wichtig, um Maßnahmen umsetzen zu können. Dies spiegelt sich auch gerade bei Kommunen ohne Verkehrskonzept wider. Hauptgrund für die Nicht-Erstellung waren fehlende Mittel und Kapazitäten für die Planung sowie fehlender Handlungsdruck. Daran anschließend wurde auch fehlende Unterstützung durch Politik als wichtiges Kriterium für die Nicht-Erstellung genannt. So beziehen sich verkehrliche Maßnahmen ohne VEP meist auf räumliche oder modale Teilkonzepte sowie auf eigene Verkehrsmodelle.

Für viele Kommunen ist das Thema E-Mobilität seit einigen Jahren im Fokus. Hier spielt seit mehreren Jahren der Aufbau von Ladeinfrastruktur eine

1 Im Weiteren wird im Bericht die Bezeichnung Verkehrsentwicklungsplan bzw. VEP als allgemeine Bezeichnung für städtische Verkehrskonzepte verwendet, wenn eine Unterscheidung zwischen VEP, SUMP o.ä. im Kontext nicht notwendig ist.

Rolle. Daneben sind die Informationsbereitstellung und die Kommunikation wichtig werdende Aspekte bei der Förderung von E-Mobilität.

Es zeigt sich, dass das Thema Verkehrsentwicklung sehr aktuell ist und Themen zur Nachhaltigkeit und Umwelt zunehmende Beachtung in der Verkehrsplanung finden. Insbesondere die Themen Radverkehr und E-Mobilität stehen verstärkt im Fokus. Zukünftig müssen aber Bund und Länder dem Thema nachhaltige kommunale Verkehrsentwicklung mehr Gewicht schenken. Bessere Rahmenbedingungen, finanzielle Förderung, Verbindlichkeit der Maßnahmen und Unterstützung des Planungsprozesses sind nur einige der Aufgaben, die zukünftig von der Politik erwartet werden, um nachhaltige Mobilitätskonzepte erstellen und umsetzen zu können.

1. Einleitung

Verkehrsplanung und Verkehrsforschung befinden sich zurzeit im Wandel. Schlagworte wie Klimaschutz, sozio-demographischer Wandel, Ressourcenknappheit, Nachhaltigkeit und Lebensqualität weisen in eine neue Richtung, insbesondere bei städtischer Verkehrsplanung (Wilde und Klinger 2017; Wolfram et al. 2010). Nach der in den 1960er und 1970er Jahren stattfindenden Ablösung der Generalverkehrspläne (GVP) hin zur integrierten Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) sind neue Elemente wie die Radverkehrsförderung oder Parkraumkonzepte in die Verkehrsplanung integriert sowie ein stärkerer Fokus auf die Gestaltung des öffentlichen Raums gelegt worden (Gertz und Polzin 2009). Derzeitige Verkehrsplanung setzt auf ein integriertes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement und bezieht Aspekte wie Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung mit ein. Gesundheitsförderung, Klimawandel und die Abkehr von fossilen Brennstoffen sind zudem zentrale Fragen zukünftiger Verkehrsentwicklung. Ziel ist die Verbesserung der Lebensqualität und die Sicherung der Mobilitätsteilhabe aller Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner bei gleichzeitiger Erhaltung und Verbesserung der Wirtschaftsleistung der Stadt. Hier trifft gute Erreichbarkeit des innerstädtischen Raums auf die Begrenzung der Luft- und Lärmschadstoffbelastung sowie die Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Stadtraum. Obwohl es gesetzliche Richtlinien zu Luft- und Lärmmissionen gibt, bedeuten Verkehrsentwicklungspläne in Deutschland noch immer keine verbindliche Planung – es gibt weder gesetzliche Verpflichtungen noch Mindeststandards, die einzuhalten sind. Verbindlichkeit gibt es nur durch den Fördergeldgeber bei der Umsetzung von Maßnahmen oder wenn die Planung in eine andere, verbindliche Planung eingebunden ist, sodass sich die Frage stellt, inwieweit Verkehrsentwicklungspläne aktuell tatsächlich wirken (Gertz und Polzin 2009).

Auch auf europäischer Ebene werden den Herausforderungen städtischer Verkehrsplanung mehr Aufmerksamkeit geschenkt, nicht zuletzt um eine Einhaltung der europäischen Klimaziele sicherzustellen (Decker et al. 2012). Die von der Europäischen Kommission vorangetriebenen Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) setzen einen strategischen Rahmen für städtische Verkehrsplanung, umfassen einen Maßnahmenplan zur Reduktion von Verkehrsfolgen und bauen auf die in Europa gängigen Planungspraktiken auf. Sie beschreiben letztendlich den Prozess der deutschen Verkehrsentwicklungsplanung, setzen jedoch einen starken Fokus auf Beteiligungs- und Evaluierungsprinzipien, die Integration aller Verkehrsträger und die Verbesserung der Lebensqualität in Stadt und Umland. Die Kontinuität verkehrlicher Planung wird bei dem SUMP-Prozess besonders hervorgehoben.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach der Verbreitung und der Nutzung von nachhaltigen städtischen Mobilitätsplänen in deutschen Kommunen bzw. inwiefern deren Verkehrskonzepte einer nachhaltigen städtischen Mobilitätsplanung nahekommen. In der Befragung sollte der Status quo städtischer Mobilitätsplanung deutscher Kommunen ermittelt, Erfolge und Hindernisse sowie Inhalte und Bedürfnisse identifiziert werden. Nur so können wirksame Unterstützungsmaßnahmen für deutsche Kommunen in diesem Bereich erarbeitet und strategisch eingesetzt werden.

2. Durchführung der Umfrage

Die Umfrage wurde als Link per E-Mail an deutsche Kommunen versendet. Hierbei wurden Kommunen jeder Größe und jedes Typs angesprochen, sodass der Status quo der Verkehrsentwicklungsplanung flächendeckend ermittelt werden konnte.

2.1 Aufbau der Umfrage

Die Umfrage umfasste insgesamt 38 Fragen, wovon sich fünf Fragen auf ergänzende Angaben bezogen. Die Umfrage teilte sich in vier Blöcke:

1. Allgemeine Informationen zu der Kommune
2. Kommunen mit Beschluss eines stadtweiten Gesamtverkehrskonzeptes
 - Bezeichnung des Verkehrskonzeptes
 - Bausteine und Themenfelder des Verkehrskonzeptes
 - Integration mit übergeordneten oder sektoralen Planungen
 - Erfolge und Hemmnisse
 - Akteure
 - Beteiligungsformen und Bürgerbeteiligung
 - Organisatorische und finanzielle Aspekte
 - Zukünftig gewünschte Unterstützung und Anpassung – Zufriedenheit
3. Kommunen ohne Beschluss eines stadtweiten Gesamtverkehrskonzeptes
 - Gründe für die Nichterstellung
 - Äquivalent genutzte Instrumentarien
 - Notwendige Unterstützung
4. Ergänzende Angaben: E-Mobilität

Die Fragen umfassten neben geschlossenen Fragen mit vorgegebenen Antwortmöglichkeiten auch offene Fragen. In diesen konnten die Kommunen in Form von Freitexten antworten. Die Auswertung wurde mithilfe von Microsoft Excel 2010, dem Statistik-Programm IBM SPSS Statistics 21 sowie dem Geoinformationssystem QGIS erstellt.

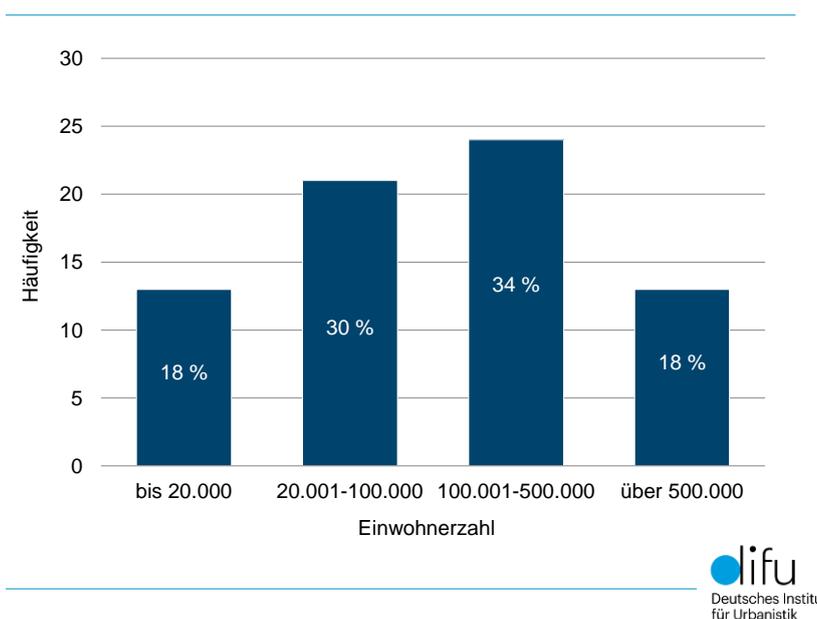
2.2 Grenzen der Erhebung

Von 71 Kommunen liegen vollständig auswertbare Fragebögen vor. Im Verhältnis zur Gesamtzahl der deutschen Kommunen ist der Stichprobenumfang folglich gering. Somit sind die Ergebnisse nicht repräsentativ, geben aber einen Einblick in den Status quo der Verkehrsentwicklung deutscher Kommunen. Weiterhin ist zu beachten, dass die zusammengefassten Ergebnisse aus den Freitextantworten der Einschätzung der Autoren unterliegen. Es wurde keine gesonderte Methode zur Auswertung offener Antworten genutzt, sondern anhand von Interpretationen und Stichwortanalysen Zusammenfassungen der jeweiligen Antworten vorgenommen.

2.3 Überblick über Kommunen

An der Umfrage beteiligten sich 71 Kommunen. Von diesen hatten 18 % bis zu 20.000 Einwohner, 30 % zwischen 20.001 und 100.000 Einwohner, 34 % zwischen 100.001 und 500.000 Einwohner und 18 % über eine halbe Million Einwohner (Abb. 1). Insgesamt nahmen 37 Großstädte teil (amtliche Definition: über 100.000 Einwohner). Dies ist fast die Hälfte aller deutschen Großstädte (Statistisches Bundesamt 2013). Von den zehn größten deutschen Städten sind acht vertreten, sieben Städte gaben an, weniger als 10.000 Einwohner zu haben, wovon Schrozberg mit 5.700 Einwohnern die kleinste Stadt ist.

Abb. 1:
Einwohner der
befragten Kommunen



Die meisten Antworten kamen aus Nordrhein-Westfalen. Mehr als drei Viertel der Kommunen liegen in den alten Bundesländern (Abb. 2, Abb. 3).

Abb. 2:
Bundesländer der
befragten Kommunen

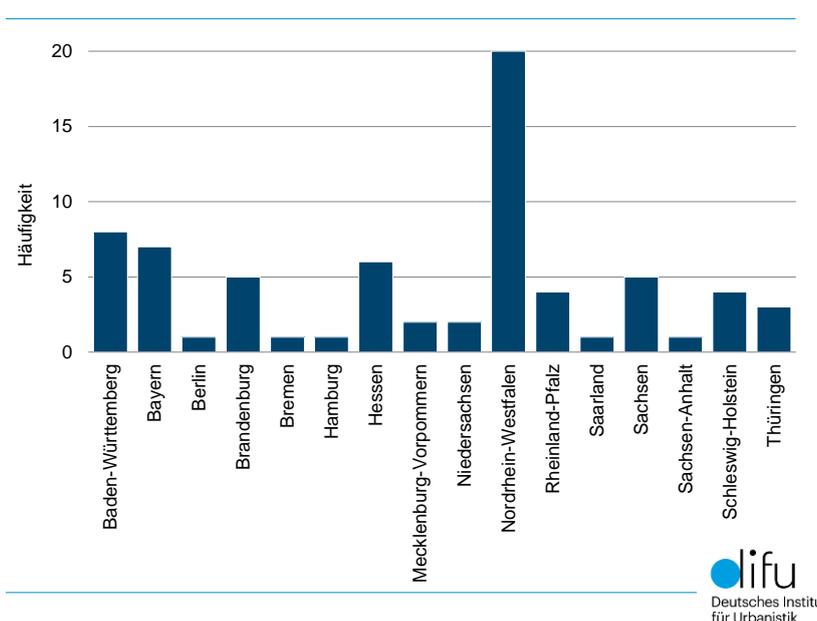
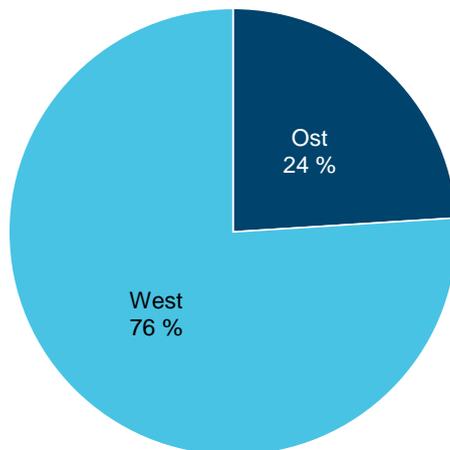


Abb. 3:
Anzahl der Kommunen
aus west- und ost-
deutschen Bundes-
ländern

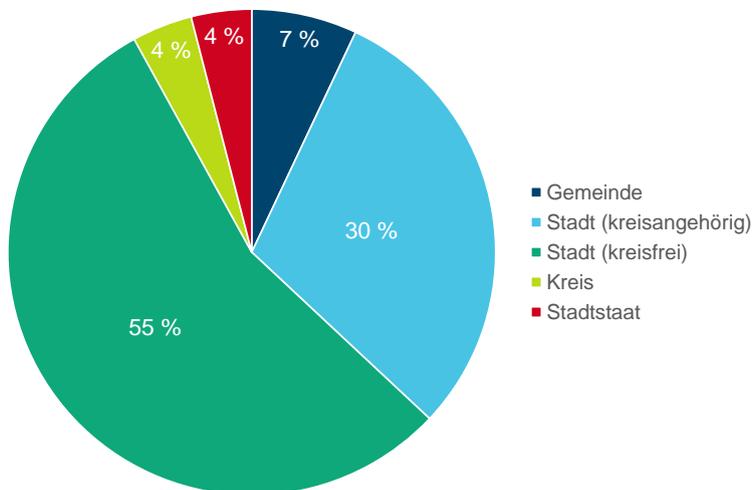
n = 71



difu
Deutsches Institut
für Urbanistik

In der Umfrage sind kreisfreie Städte sehr stark vertreten (55 %). 30 % der befragten Kommunen sind kreisangehörig. Kleine Gemeinden sind mit nur 7 % gering vertreten (Abb. 4). Es stellt sich hier die Frage, ob das Thema SUMP für kleine Gemeinden von eher geringerer Relevanz ist oder schlichtweg weniger kleine Gemeinden über die Verteiler der Umfrage erreicht werden konnten. Alle drei deutschen Stadtstaaten (4 % der Umfrage) haben sich beteiligt.

Abb. 4:
Typ der befragten
Kommunen

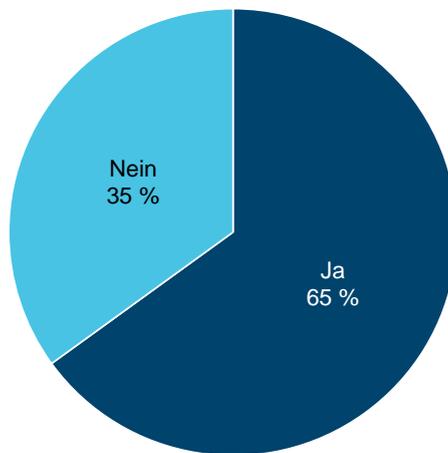


difu
Deutsches Institut
für Urbanistik

3. Stadtweite Gesamtverkehrskonzepte

Um den Status quo der Verkehrsentwicklungspläne in deutschen Kommunen zu untersuchen, wurde zunächst nach dem Vorhandensein eines stadtweiten Gesamtverkehrskonzeptes gefragt. Von den 71 Kommunen gaben 65 % an, seit 2005 ein stadtweites Gesamtverkehrskonzept beschlossen zu haben bzw. an einem (neuen) Verkehrskonzept zu arbeiten. Etwas mehr als ein Drittel der befragten Kommunen gaben an, kein stadtweites Gesamtverkehrskonzept beschlossen zu haben (Abb. 5).

Abb. 5:
Beschlossenes Gesamtverkehrskonzept bzw. Arbeit an einem (neuen) Verkehrskonzept



Es zeigt sich, dass vor allem kleinere Kommunen kein Verkehrskonzept haben, wohingegen Kommunen ab 20.001 Einwohnern deutlich häufiger Verkehrskonzepte beschlossen/erarbeitet haben (Tab. 1, Abb. 6). Anhand des Chi-Quadrat-Tests wird deutlich, dass eine hohe Signifikanz besteht – der Zusammenhang zwischen Einwohnerzahl und der Erarbeitung eines stadtweiten Gesamtverkehrskonzeptes ist gegeben (Tab. 1).

Tab. 1:
Kreuztabelle Einwohner und Gesamtverkehrskonzept (hervorgehoben die meisten Antworten); Chi-Quadrat-Test

Hat Ihre Kommune seit 2005 ein stadtweites Gesamtverkehrskonzept beschlossen oder arbeitet an einem (neuen) Verkehrskonzept?		Ja	Nein	Gesamt
Zahl der Einwohner	bis 20.000	2	11	13
	20.001-100.000	15	6	21
	100.001-500.000	19	5	24
	über 500.000	10	3	13
Gesamt		46	25	71

Chi-Quadrat-Tests			
	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	17,328a	3	,001
Likelihood-Quotient	17,223	3	,001
Zusammenhang linear-mit-linear	10,214	1	,001
Anzahl der gültigen Fälle	71		

a. 2 Zellen (25,0 %) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5. Die minimale erwartete Häufigkeit ist 4,58.

Quelle: eigene Auswertung

Abb. 6:
Zusammenhang
zwischen Größe der
Kommune und
Erarbeitung eines
städtischen Gesamt-
verkehrskonzeptes

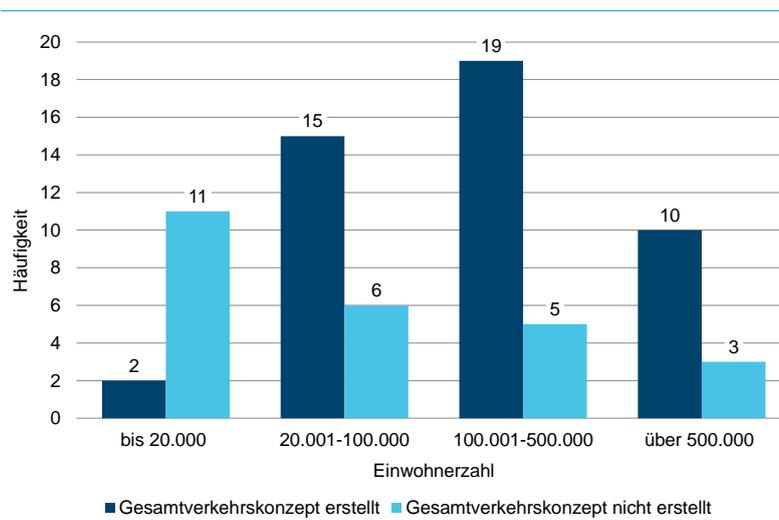


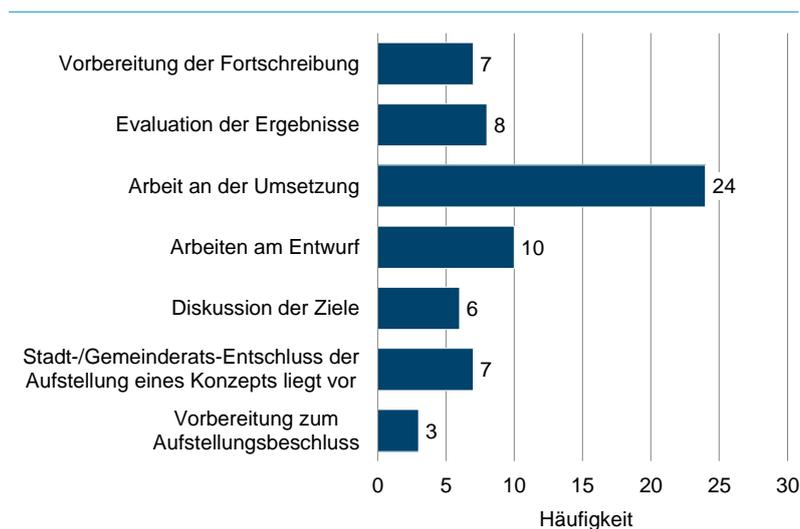
Abb. 7 gibt einen Überblick über die regionale Verteilung von erstellten VEPs/SUMPs in Deutschland.

3.1 Kommunen mit einem stadtweiten Gesamtverkehrskonzept

3.1.1 Stand des Konzeptes

Von den befragten Kommunen gaben 46 an, ein stadtweites Gesamtverkehrskonzept beschlossen zu haben oder an einem neuen Konzept zu arbeiten. Ein großer Anteil der Kommunen (Anzahl: 24) gab an, aktuell an der Umsetzung des Konzeptes zu arbeiten. Darüber hinaus gaben acht Kommunen an, derzeit die Evaluation der Ergebnisse zu bearbeiten und weitere sieben Kommunen bereiten bereits eine Fortschreibung des Konzeptes vor. Insgesamt 26 Kommunen sind hingegen noch vor der Phase der Umsetzung (Abb. 8). Da viele der befragten Kommunen bereits an der Umsetzung arbeiten, wäre es zielführend, die Ergebnisse der Konzepte nach einigen Jahren zu evaluieren und insbesondere Hemmnisse und Erfolge zu identifizieren. Eine erneute Umfrage nach Umsetzung der Verkehrsentwicklungspläne wäre demzufolge zu empfehlen.

Abb. 8:
Stand des Verkehrskonzeptes,
Mehrfachantworten möglich



Mehrfachantworten möglich

3.1.2 Bezeichnung des Konzeptes – SUMP oder VEP?

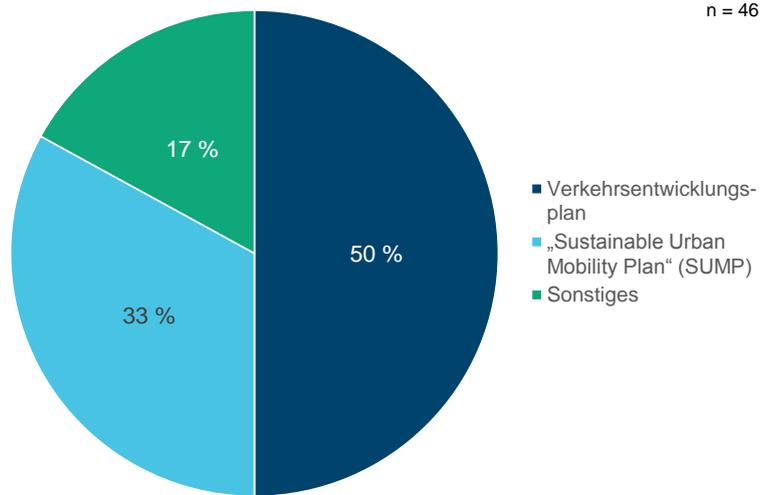
Für die zukünftige Erstellung von Verkehrskonzepten zum Erhalt von EU-Fördergeldern ist es notwendig, die in den Verkehrskonzepten verwendeten Begriffe zu definieren und so ein gemeinsames Verständnis von den Inhalten der Konzepte zu entwickeln. Der relativ neue Begriff „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) wird in der Europäischen Union vielfach genutzt, insbesondere auch zur Definition von Förderkriterien, aber auch, um den Fokus auf neue nachhaltigere und integrierte Mobilitätsformen zu legen. Hierbei war es im Kontext des PROSPERITY-Projekts wichtig zu untersuchen, ob der Begriff „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) in den Kommunen Verwendung findet. Auch sollte herausgearbeitet werden, ob und aus welchem Grund Kommunen ihr jeweiliges Konzept eher klassisch als „Verkehrsentwicklungsplan“ (VEP) bezeichnen.

Die Hälfte der Kommunen mit einem stadtweiten Gesamtverkehrskonzept würde ihr Konzept als „Verkehrsentwicklungsplan“ (VEP) bezeichnen und nutzt somit die klassische Bezeichnung für Verkehrskonzepte in Deutschland (Abb. 9). Als meistgenanntes Argument für die Verwendung der klassischen Bezeichnung galt die Bekanntheit des Begriffs VEP, welcher in der Kommune geläufig und somit leicht zu kommunizieren ist. Daran anschließend wurde die „Wahrung der Kontinuität“ als Argument genannt. Weiterhin wurde erläutert, dass die Konzepte dem klassischen Aufbau eines VEPs entsprechen und demnach als solcher bezeichnet werden sollten. Zudem bezeichneten zwei Kommunen ihren Plan als Stadtentwicklungsplan Verkehr, was eine Bezeichnung als Verkehrsentwicklungsplan nahelegt. Gegen die Integration des Aspekts „Nachhaltigkeit“ in den Begriff VEP argumentierten zwei Kommunen, dass der VEP ohnehin nachhaltig sein müsse und dieses nicht zwangsläufig im Namen integriert sein solle. Ein VEP könne auch erweiterte Themen wie CO₂-Reduktion miteinbeziehen, ohne diese Ausrichtung direkt im Namen zu tragen. Beispielsweise könne ein VEP als Klimaschutzkonzept fortgeschrieben werden, in dem ausdrücklich Themen zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz integriert seien. Eine Kommune argumentierte, dass ihr VEP ohnehin als SUMP angesehen wird, diese Bezeichnung jedoch aufgrund von fehlender Verbreitung in deutschen Kommunalverwaltungen nicht gewählt wurde.

Ein Drittel der Kommunen mit einem Gesamtverkehrskonzept würde ihr Konzept als „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) bezeichnen (Abb. 9). Viele der Kommunen, die ihr Konzept als SUMP bezeichnen würden, haben den Begriff Mobilität im Namen ihres Konzeptes integriert (Abb. 10). Weiterhin wurde der Begriff SUMP gewählt, da den Aspekten der Mobilität (neben MIV auch Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) mehr Gewichtung geschenkt werden soll. Für diese Kommunen war es wichtig hervorzuheben, dass neben den reinen Verkehrsträgern auch Aspekte zur zukünftigen Mobilität, zum veränderten Mobilitätsverhalten, zu Klimaschutz, neuen Technologien, verstärkter Bürgerbeteiligung sowie eine umfassende Integration aller Verkehrsarten im Fokus stehen sollten. Mit diesen Konzepten sollte „Verkehrsentwicklung in der Stadt grundsätzlich neu [...] entschieden [werden] [...]“ (Zitat aus der Umfrage). In den Kommunen mit SUMP erfolgte größtenteils eine grundlegende Neuaufstellung der bisherigen Verkehrsplanung hin zu nachhaltigeren Mobilitätskonzepten. Die Einführung der neuen Bezeichnung SUMP war so auch ein Zeichen einer Neuausrichtung zu nachhaltigerer, integrierter Mobilitätsplanung und zielt auch auf neue Fördermöglichkeiten. So gaben drei Kommunen an, dass die Wahl des Begriffs SUMP auch mit Fördermöglichkeiten (Aufstellung eines SUMP aus EU-Geldern sowie Förderung für die Aufstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes) zusammenhing. Hier wird die Bedeutung einer klaren Definition von VEP und SUMP deutlich, um Fördermöglichkeiten nutzen zu können.

Diejenigen Kommunen, die weder VEP noch SUMP angegeben haben, begründeten ihre Entscheidung meist damit, dass ihr Konzept beiden entspricht bzw. einen erweiterten VEP darstellt. Eine Kommune stellt zudem die Frage nach dem eigentlichen Unterschied zwischen VEP und SUMP. Dies macht noch einmal deutlich, dass eine klare Definition von VEP bzw. SUMP für deutsche Kommunen notwendig ist. (Mehr zum Thema der Bezeichnung des Verkehrskonzeptes im Anhang.)

Abb. 9:
Bezeichnung des
Konzeptes



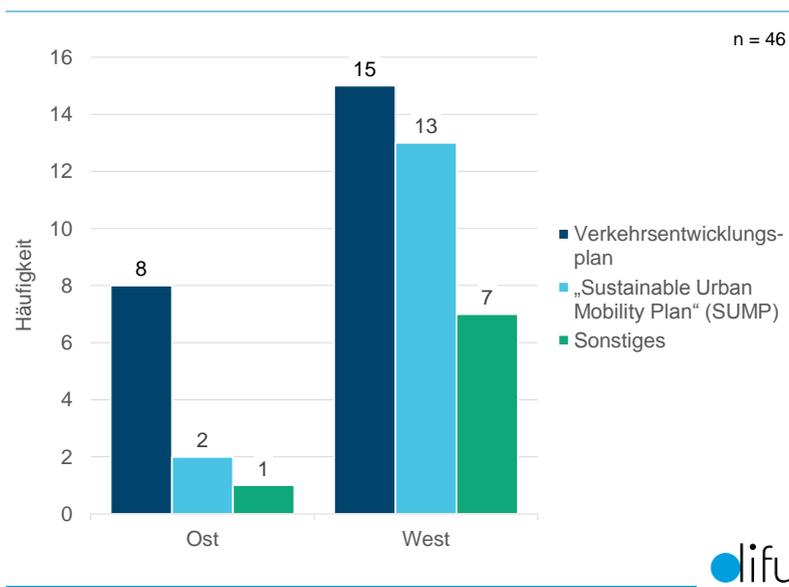
Im Folgenden sind die offiziellen Namen der Verkehrskonzepte nach ihrer Begrifflichkeit dargestellt (Abb. 10). Es zeigt sich, dass der Begriff Mobilität vermehrt Verwendung findet – auch in Verbindung mit Klimaschutz. Verkehrsentwicklungspläne beziehen sich oft auf die Bezeichnung „Stadtentwicklung“.

Abb. 10:
Namen der Verkehrskonzepte eingeteilt nach den Stichworten Mobilität und Verkehrs(-entwicklungsplan) (Dopplungen sind zusammengefasst)



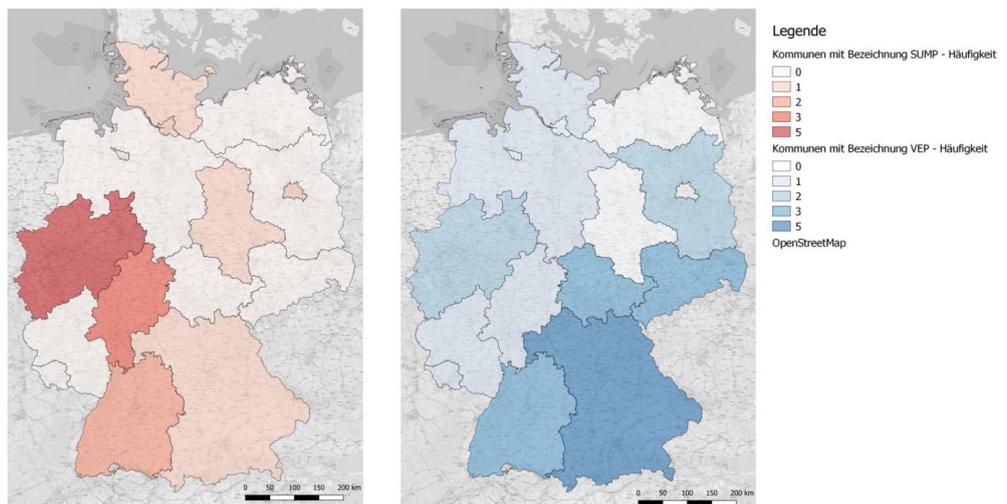
Sowohl in den alten als auch in den neuen Bundesländern wird die Bezeichnung VEP am häufigsten verwendet. In den neuen Bundesländern wird die Bezeichnung SUMP kaum verwendet, nur zwei Städte gaben hier SUMP als Bezeichnung für ihr Konzept an. Im Vergleich dazu wurden die Konzepte westdeutscher Städte fast gleich häufig als VEP und als SUMP bezeichnet (Abb. 11 und Abb. 12). Der Chi-Quadrat-Test weist hier allerdings keine Signifikanz auf.

Abb. 11:
Bezeichnung des
Konzeptes nach Region



lifu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Abb. 12:
Bezeichnung der
Konzepte nach Region

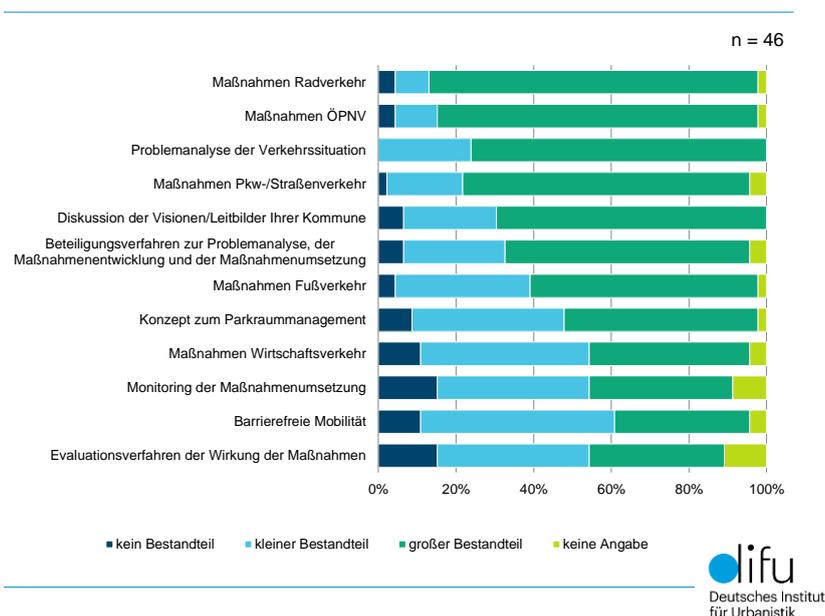


Rot - SUMP, Blau - VEP

Quelle: eigene Auswertung

3.1.3 Inhalte des Verkehrskonzeptes: Bausteine und Themenfelder

Abb. 13:
Bausteine der
Verkehrskonzepte



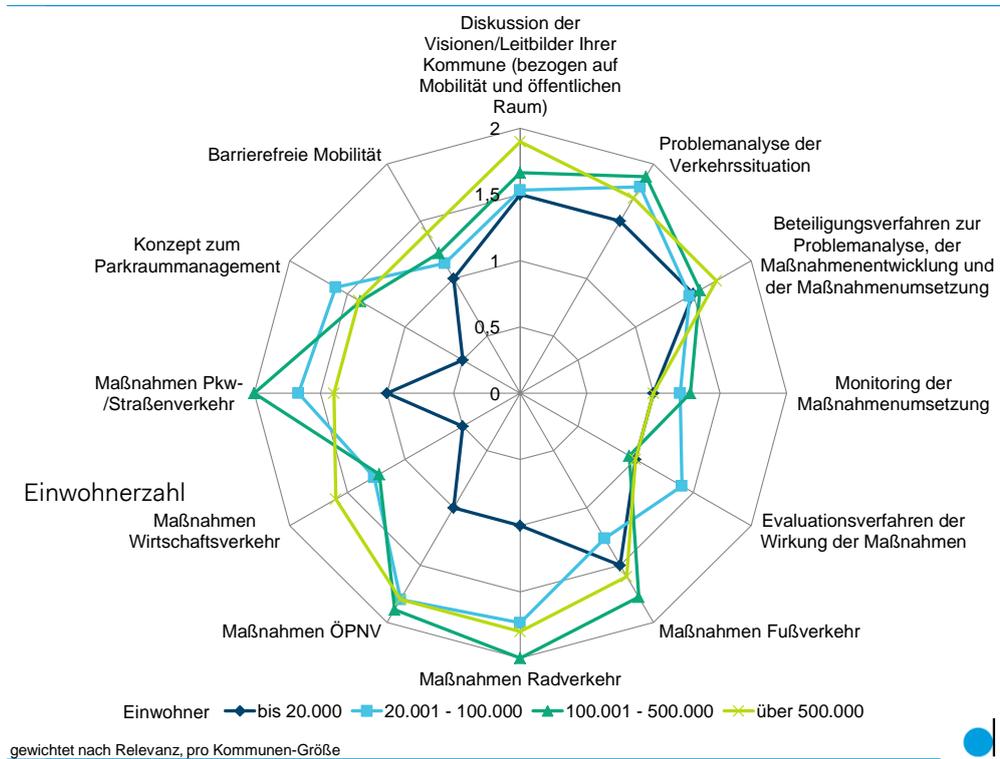
Viele der klassischen verkehrsplanerischen Themen zum MIV oder ÖPNV sind auch Bestandteil aktueller Verkehrskonzepte, sie sind jedoch unterschiedlich relevant (Abb. 13). Besonders Maßnahmen zum **Radverkehr** und **ÖPNV** spielten in den jeweiligen Konzepten eine große Rolle. Das spiegelt zum einen die wachsende Bedeutung dieser Verkehrsträger – auch im Hinblick auf nachhaltige Mobilität – wider und zeigt zum anderen einen Wandel hin zur Integration aller Verkehrsmittel statt einer einseitigen Ausrichtung auf den Pkw-Verkehr. Nichtsdestotrotz machen auch Maßnahmen zum **Pkw-/Straßenverkehr** einen großen Bestandteil der Konzepte aus, was aufgrund des noch immer hohen Stellenwerts des MIV in deutschen Kommunen kaum verwunderlich ist. Die Problemanalyse der Verkehrssituation sowie die Diskussion von **Visionen/Leitbildern** waren für jeweils über 70 % der Kommunen wichtig. Auch die **Beteiligungsverfahren** wurden von vielen Kommunen als hochgradig relevant genannt. Dies zeigt die Abkehr von Top-down-Planungen hin zu begleitenden Beteiligungsformen. Eine gute Vorbereitung in Form von **Problemanalysen** und **Leitbildern** wurde als besonders wichtig angesehen, da diese den gesamten anschließenden Prozess lenken. Maßnahmen zum **Fußverkehr** wurden von mehr als 50 % der Kommunen als wichtig angesehen, wohingegen Maßnahmen zum **Wirtschaftsverkehr** und **Parkraummanagement** als weniger wichtig angegeben wurden. Diese Angaben erstaunen in Anbetracht der Tatsache, dass Maßnahmen zum Parkraummanagement und Wirtschaftsverkehr wichtige Bausteine für die Reduktion von Emissionen in den Innenstadtbereichen sind. Insbesondere der Wirtschaftsverkehr macht einen Großteil des innerstädtischen Verkehrs aus und müsste dementsprechend eine stärkere Aufmerksamkeit erfahren. Vor dem Hintergrund des Dieselskandals ist zu erwarten, dass diesbezügliche Maßnahmen in Zukunft umso wichtiger werden.

Evaluation und Monitoring wurden seltener als Bestandteile der Konzepte genannt. Die Relevanz von Evaluation und Monitoring für die Umsetzung von Verkehrskonzepten wird offenbar unterschätzt. Nur mit ihrer Hilfe kann die Umsetzung der Maßnahmen überwacht und zukünftige Planung verbessert und angepasst werden. Da einige Kommunen noch am Anfang der Plan-Erstellung stehen, sind hier die „keine Angabe“-Nennungen am

Ghöchsten. Das Thema **Barrierefreie Mobilität** ist in den Konzepten der meisten Kommunen ein eher kleiner Bestandteil (Abb. 13).

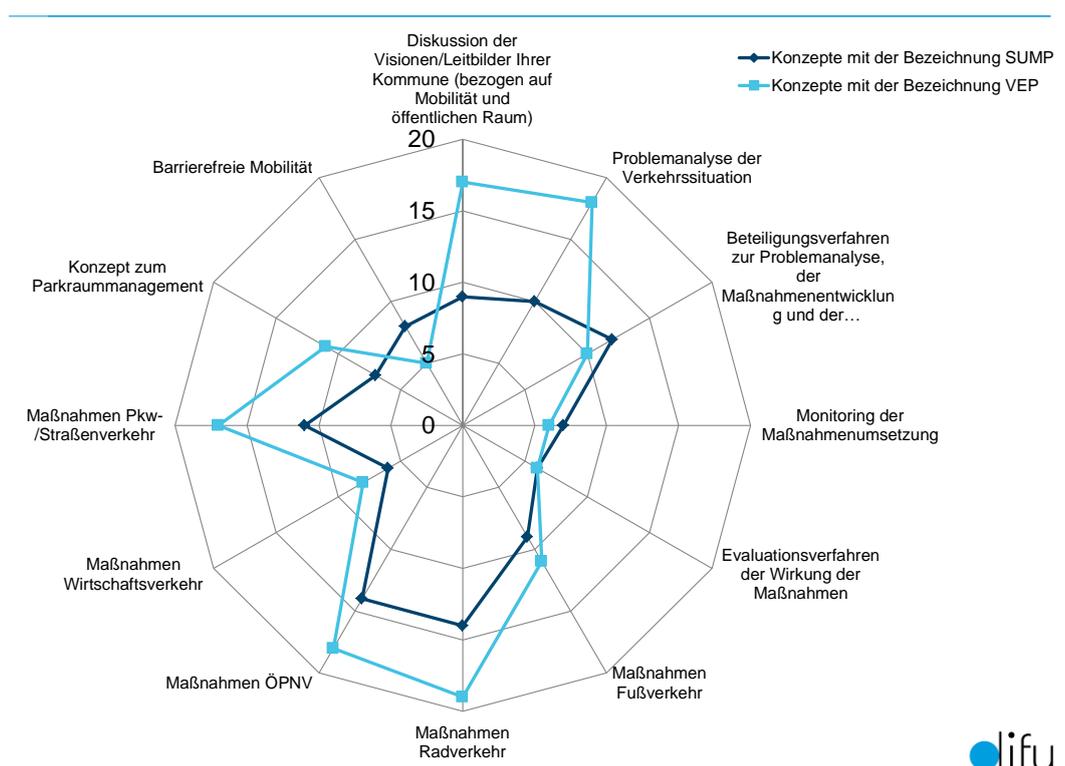
Abb. 14 zeigt die Bedeutung der genannten Bausteine nach Größe der Kommunen. Besonders kleine Kommunen mit weniger als 20.001 Einwohnern (davon sind allerdings nur zwei vertreten) nennen vergleichsweise selten Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr oder Parkraummanagement, dafür spielt hier Fußverkehr eine größere Rolle. Kommunen mit mehr als 500.000 Einwohnern geben Beteiligungsverfahren und Diskussionen zu Leitbildern sowie Wirtschaftsverkehr vergleichsweise oft an. Mittelgroße Kommunen nennen besonders den Pkw-Verkehr vergleichsweise oft (Abb. 14).

Abb. 14
Häufigkeit von thematischen Bausteinen in Verkehrskonzepten (Gewichtet nach Relevanz pro Kommunen-Größe)



Bei getrennter Betrachtung von als VEP bzw. als SUMP bezeichneten Konzepten zeigt sich, dass das Thema **Barrierefreie Mobilität** stärker in SUMP Eingang findet (Abb. 15). Ebenso werden die Themen **Beteiligungsverfahren, Monitoring und Evaluation** bei SUMP öfter angegeben (Abb. 15).

Abb. 15:
Themenfelder, die einen wichtigen Bestandteil in den Konzepten ausgemacht haben, aufgeteilt nach als SUMP und als VEP bezeichneten Konzepten



Anhand einer offenen Frage wurden weitere Themenfelder der Verkehrskonzepte erfragt (Abb. 16). Dabei wurde besonders häufig das Themenfeld **Mobilitätsmanagement** bzw. Verkehrsorganisation als wichtig genannt. Häufig wurden auch Maßnahmen zur **Elektromobilität** angeführt, ebenso neue alternative Mobilitätsformen in Form von **autonomem Fahren** oder **Carsharing**. Eine Kommune nannte den **Tourismusverkehr** als Schwerpunkt. Die **Förderung der Verkehrssicherheit** wurde von acht Kommunen als weiterer Themenschwerpunkt genannt, ebenso Themen zum Nahverkehr, Modal-Split oder multimodalem Verkehr. Diese genannten Themenfelder zeigen, dass sich neue Themen der Verkehrsentwicklung vermehrt an neuen Verkehrsarten orientieren und auch Mobilitätsmanagement sowie Verkehrssicherheit verstärkt in Verkehrskonzepten integriert werden.

Zum Schwerpunkt **Umwelt** wurden Themen zu Verkehrsfolgen (Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung) und Umweltauswirkungen (z.B. CO₂-Bilanz) genannt. Sozialverträglichkeit wurde als Themenfeld einmal genannt.

Einige Kommunen nannten Themenfelder, welche eng mit dem **Städtebau** verknüpft sind. Diese umfassen die explizite Adressierung von Innenstadt, Ortsmitte oder Altstadt als Planungsschwerpunkte sowie Siedlungsentwicklung, Wohnumfeldverbesserungen oder generelle städtebauliche Untersuchungen. Auch die Vernetzung mit Nachbarkommunen wurde als Themenfeld genannt. Dies zeigt die Notwendigkeit, Verkehrsentwicklung auch außerhalb der administrativen Grenzen zu betrachten und das Umland für nachhaltige Verkehrsentwicklung mit einzubeziehen. **Szenarien- und Prioritätenbildung** ist ein weiterer Bereich, unter dem strategische Rahmen wie Zukunftsbild – strategische Ziele – Handlungsleitlinien – Prioritäten als wichtige Themenfelder in der Verkehrsplanung genannt wurden.

Abb. 16:
 Weitere in der Umfrage
 nicht genannte
 Themenfelder in den
 Verkehrskonzepten der
 Kommunen

Weitere Mobilitätsformen	Verkehrsorganisation/ Mobilitätsmanagement	Umwelt
<ul style="list-style-type: none"> • Inter- & Multimodaler Verkehr • Elektromobilität • Tourismusverkehr • Autonomes Fahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement (mit Arbeitgebern) • Verkehrssicherheit • Verkehrsstelematik • Verkehrsverträglichkeit • Car-Sharing • Modal-Split • Nahverkehr/-mobilität • Digitalisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • CO₂-Bilanz • Umweltauswirkungen • Immissionsschutzgesetz • Luftreinhalteplan • Lärmaktionsplan
Öffentlichkeit	Maßnahmen und Szenarien	Stadtgestaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit • Sozialverträglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Szenarienbildung und Wirkungsberechnung • Prioritätenbildung • Strategische Ziele und Zukunftsbild • Handlungsleitlinien • Aktionsplan - Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbeziehung mit umliegenden Gebietskörperschaften • Städtebauliche Untersuchungen • Innenstadt (Attraktivität) • Altstadt • Stadtverträgliche Straßenraumgestaltung • Siedlungsentwicklung • Gemeindeverkehrsfinanzierung • Vernetzung mit Nachbarkommunen • Wohnumfeldverbesserung

3.1.3.1 Besonders wichtige Bausteine der VEPs

In einer offenen Frage wurde nach den besonders wichtigen Themenfeldern und Bausteinen für die Erstellung des Verkehrskonzeptes gefragt (Abb. 17). Die meisten Kommunen (17) nannten ihr **Beteiligungskonzept** bzw. die generelle Beteiligung der Öffentlichkeit als wichtigsten Baustein. Hierbei wurde häufig die Beteiligung der Bürgerschaft erwähnt, welche in Form von aktiver Mitwirkung ihre Bedenken schildern und in den Dialog mit der Stadt treten konnte. Explizit wurde auch die Bürgerbeteiligung mit dem Schwerpunkt auf die Maßnahmenauswahl als erfolgreich bewertet. Neben der Bürgerbeteiligung wurde auch die generelle regelmäßige Einbeziehung von Interessenvertretern aus der Gesellschaft wie z.B. Verbände/ Vereine, der Politik sowie der Verwaltung als erfolgreich genannt. Es zeigt sich, dass Kommunikation und Beteiligung sehr relevant für ein erfolgreiches Verkehrskonzept sind.

Häufig genannt – insgesamt neunmal – wurden die Maßnahmen und Leitbilder zum Thema **Radverkehr**. Diese wurden als erfolgreich bewertet, da hier die größten Handlungspotenziale und Umsetzungschancen zu erwarten waren und es viele Menschen betrifft. Somit ist die Akzeptanz für Maßnahmen häufig hoch, was deren Umsetzung erleichtert.

Als wichtig wurde auch die **Diskussion über Visionen und Leitbildern** erachtet (neunmal genannt). Diese dienen als Grundlage für die strategische Ausrichtung des Plans und machen es möglich, dass Verbände und politische Entscheidungsträger integriert werden.

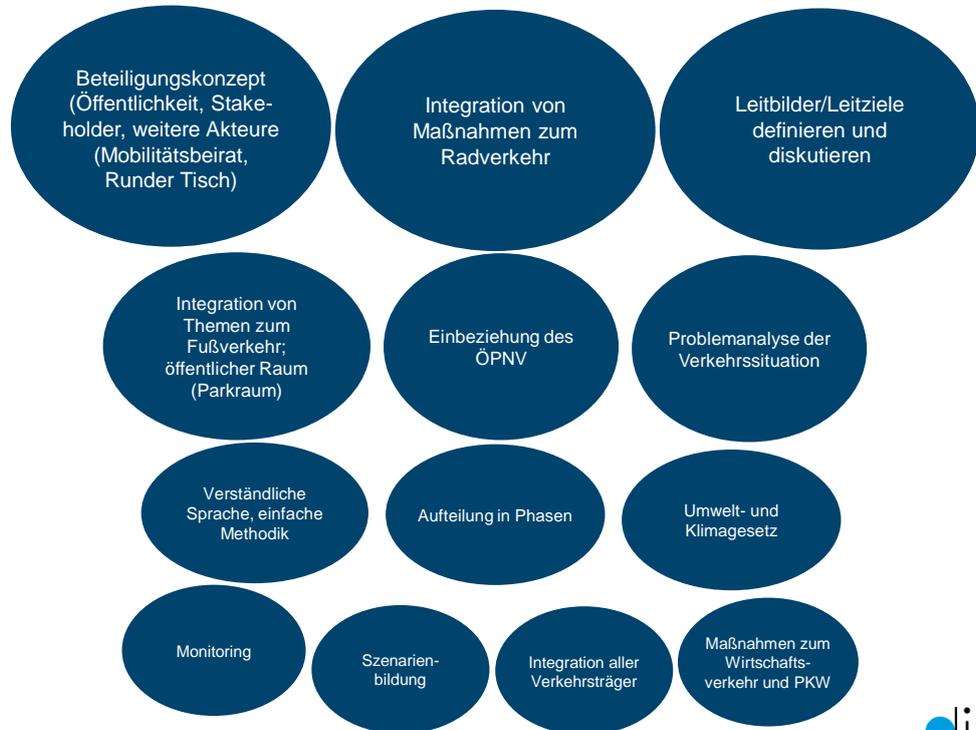
Vergleichsweise selten, aber von einigen Kommunen ebenso als erfolgreich eingestuft, wurde die Integration von Themen wie **Fußverkehr** und **öffentlicher Raum** (drei Nennungen) sowie die Einbeziehung des **ÖPNV** (fünf Nennungen). Hinsichtlich des Themas öffentlicher Raum wurde auch die Parkraumbewirtschaftung bzw. das Parkkonzept als erfolgreicher Baustein erachtet, da dies viele Menschen betreffe und somit sehr relevant für die Bürgerinnen und Bürger sei.

Verkehrsprognosen und daran anschließende Problem- sowie Chancen- und Mängelanaysen wurden von einigen Kommunen als erfolgreich erach-

tet. Hierbei wurde vor allem die Problemanalyse als wichtige Grundlage für die Prioritätensetzung bei Verkehrsmaßnahmen betont.

Mehrere Kommunen gaben an, noch keine Aussagen treffen zu können, da der VEP noch in der Erarbeitung sei.

Abb. 17:
Als erfolgreich erachtete Bausteine. Die Größe der Kreise zeigt die Häufigkeit der Nennung.



Die freien Antworten wurden hier zu Schlagwörtern zusammengefasst.

3.1.3.2 Hemmnisse bei Bausteinen des Verkehrskonzeptes

In einer weiteren Frage wurden Themenfelder und Bausteine mit Hemmnissen abgefragt (Abb. 18). Vor allem Maßnahmen zum **Pkw-Verkehr** und damit verbundene Maßnahmen zum **Parkraummanagement** wurden genannt. So war es mitunter nicht einfach, klar definierte Veränderungen des Modal Split politisch festzulegen, um nachhaltige Mobilität voranzutreiben. Für viele Bürgerinnen und Bürger, aber auch für verschiedene Interessenverbände und die Politik sind Restriktionen im Hinblick auf den MIV schwierig anzunehmen und werden kontrovers diskutiert. Speziell Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes konnten schwer umgesetzt werden, wenn diese zu Lasten des MIVs gehen. Des Öfteren gehen Fördermaßnahmen zum **Fuß- und Radverkehr** oder **ÖPNV** mit Beeinträchtigungen anderer Verkehrsarten einher. Häufig gibt es hier Konflikte, wenn dadurch der MIV eingeschränkt wird. Gleichzeitig stellt sich auch die Frage nach Inanspruchnahme des öffentlichen Raums. Wie wird mit dem ruhenden Verkehr umgegangen? Restriktionen wie Parkgebühren machen die Umsetzung von Maßnahmen zum **Parkraummanagement** schwierig, da es zum Widerstand gegen die Reduktion von Parkplätzen, insbesondere im Innenstadtbereich, kommt. Zweimal wurde der **Wirtschaftsverkehr** als Hemmnis genannt, da dieser ebenso wie der Pkw-Verkehr wichtig für die Innenstadt sei und Restriktionen hier schwer umzusetzen seien.

Neben Maßnahmen zum MIV und Parkraummanagement stellten auch die **Beteiligungsverfahren** die Kommunen vor eine Herausforderung. Es wurde als schwierig angesehen, die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger dauerhaft zu erhalten und auf alle Bevölkerungsgruppen auszudehnen. Ebenso waren Diskussionen mit der Öffentlichkeit nicht immer sachlich, sondern zum Teil auch von Drohungen der Anwesenden begleitet. Bei weiteren Akteuren wie Politik oder Interessensgruppen führte eine auseinandergelagerte Zielvorstellung zu Konflikten (bspw. Einzelhändler, ADFC, Busbetriebe, Klimaschützer). Ferner wurde ein ständiger personeller Wechsel auf Leitungsebenen und schwierige politische Verhältnisse als Hemmnisse während der Beteiligungsverfahren genannt. Die zum Teil lange Bearbeitungszeit des Konzeptes war zudem ein Hemmnis für gut funktionierende, dauerhafte Beteiligung.

Eng mit Konflikten durch unterschiedliche Zielvorstellungen verknüpft sind Hemmnisse bei der Erstellung eines **Leitbildes**. Insgesamt acht Kommunen nannten diese Maßnahme explizit als Hemmnis, da die im Prozess beteiligten Personen divergierende Interessenslagen und damit auch unterschiedliche Vorstellungen zu längerfristigen verkehrsplanerischen Zielen hatten. Somit stellte die Leitbilddiskussion viele Städte vor eine große Herausforderung.

Weitere von den Kommunen genannte Hemmnisse sind in Abb. 18, 19 und 20 dargestellt. Mehrere Kommunen gaben an, aufgrund des laufenden Bearbeitungsprozesses noch keine Aussagen treffen zu können.

Abb. 18:
Überblick über
Bausteine mit
Hemmnissen

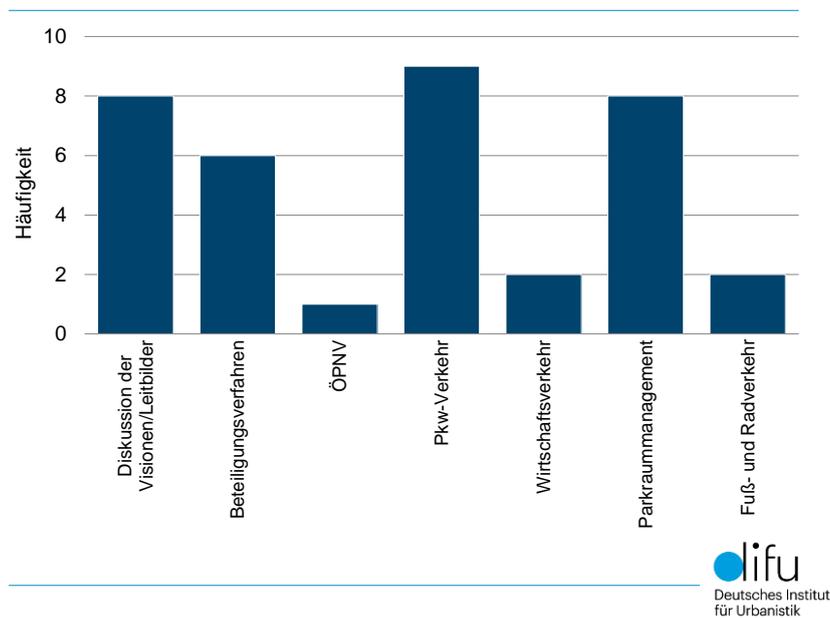


Abb. 19:
Bausteine mit den
jeweils genannten
Hemmnissen (Auswahl)

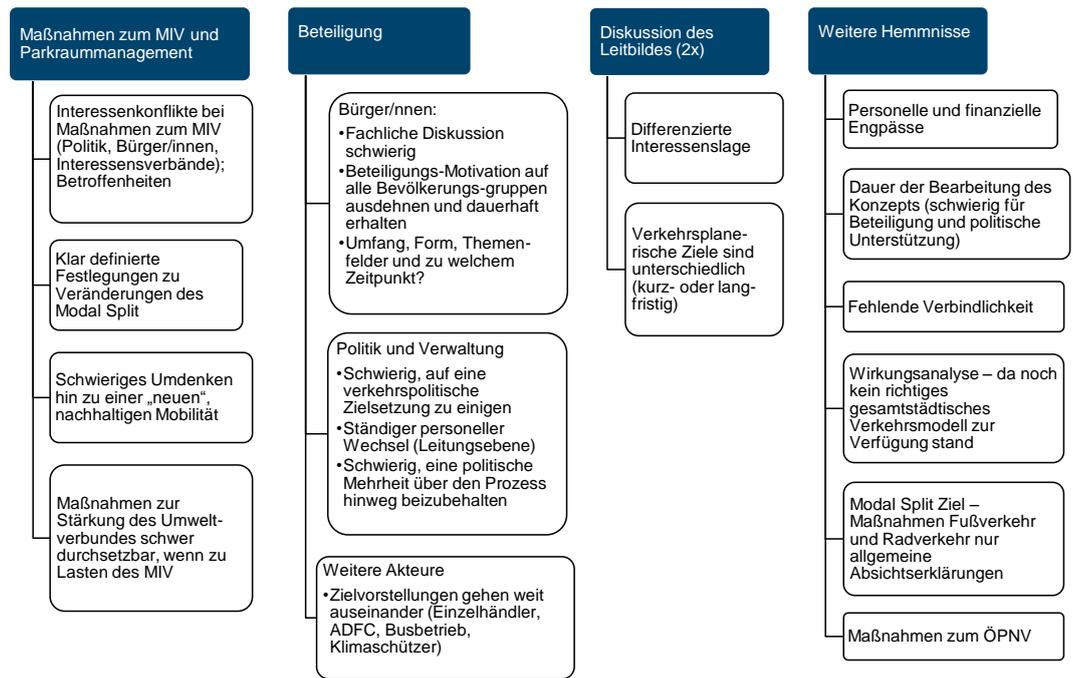
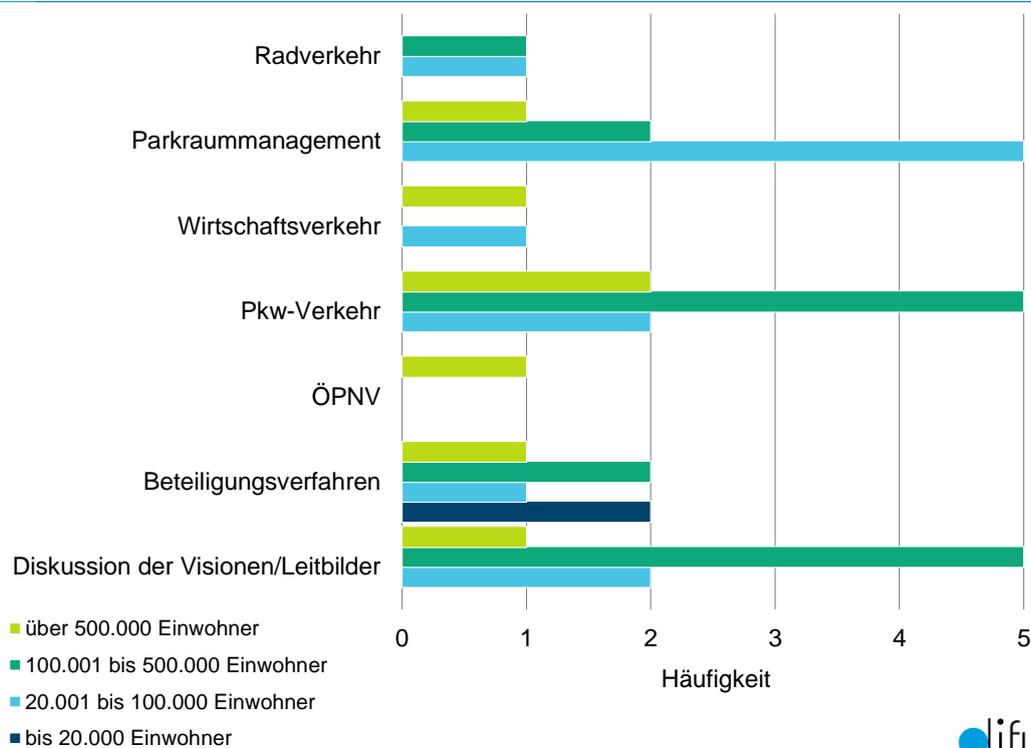


Abb. 20:
Barrieren in Bezug zu
unterschiedlichen
Stadtgrößen
(zusammengefasst)

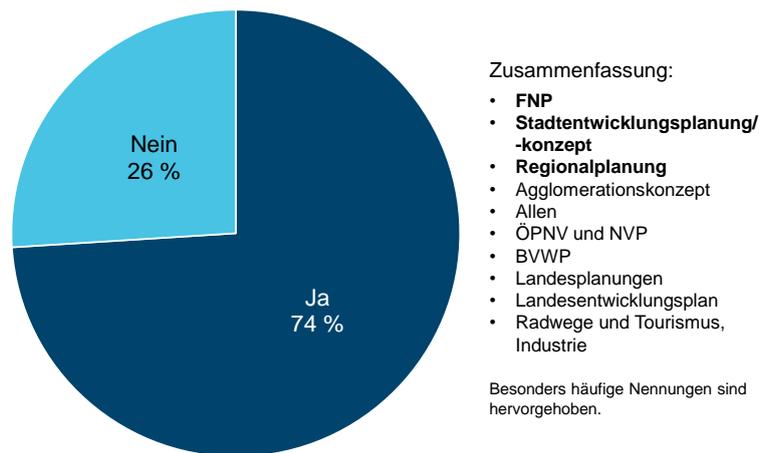


Es zeigt sich, dass vor allem die Themen Pkw-Verkehr und Leitbilddiskussion von Kommunen mit 100.001 bis 500.000 Einwohnern als größte Hemmnisse gesehen werden (Abb. 20). Größte Barrieren für Kommunen mittlerer Größe sind vor allem im Hinblick auf das Thema Parkraummanagement vorhanden. Die Auswertung der Stadtgrößen hat allerdings keine statistische Signifikanz.

3.1.4 Integration mit übergeordneter und sektoraler Planung

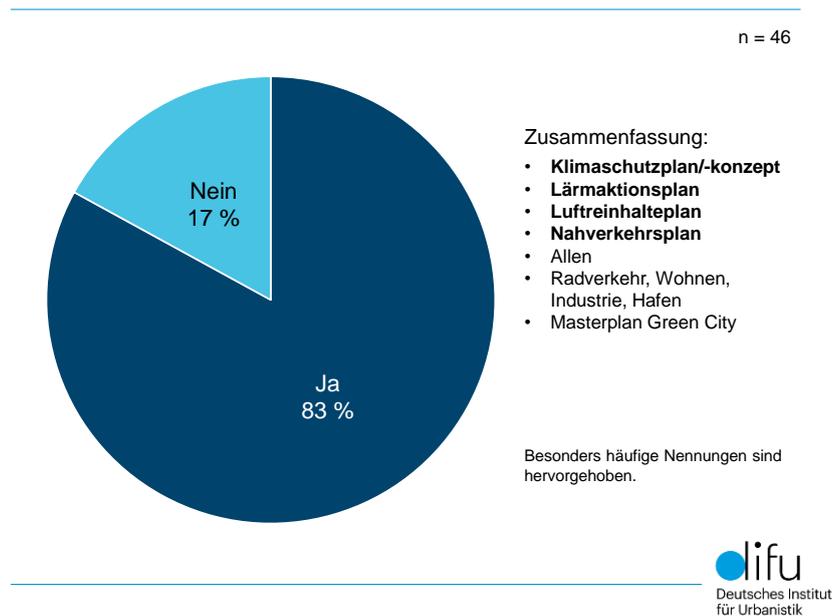
Im Hinblick auf das Verkehrskonzept erfolgte bei fast drei Viertel der Kommunen eine Integration mit übergeordneter Planung (Abb. 21). Hierbei waren Flächennutzungspläne, Stadtentwicklungsplanung und -konzepte die meist genannten übergeordneten Planwerke. Auch Regionalplanung und Landesentwicklungsplanung wurden mehrfach genannt. Mehrere Kommunen gaben an, dass eine Integration mit allen übergeordneten Planungen stattfindet. Einzelne Kommunen erarbeiteten ihr Konzept auch integriert mit Radverkehrsinfrastruktur- und Tourismusplänen oder im Rahmen von Plänen zur Industrie.

Abb. 21:
Integration mit übergeordneter Planung (z.B. Regionalplanung, Flächennutzungsplan, ...)



Ein noch größerer Teil der Kommunen – insgesamt 83 % (Abb. 22) – gab an, dass eine Integration mit anderen sektoralen Planungen erfolgt. Hierbei gaben die meisten Kommunen mehrere sektorale Pläne an, sehr häufig und auch gemeinsam genannt wurden allerdings Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan, Nahverkehrsplan und Klimaschutzkonzept. Themen der Umwelplanung sind demzufolge wichtige Bestandteile der Verkehrsentwicklungsplanung. Weitere sektorale Planungen, die nur ein- bis zweimal genannt wurden, waren Radverkehrskonzepte, Hafenentwicklungspläne, Handlungskonzepte Wohnen sowie Masterpläne zur Industrie.

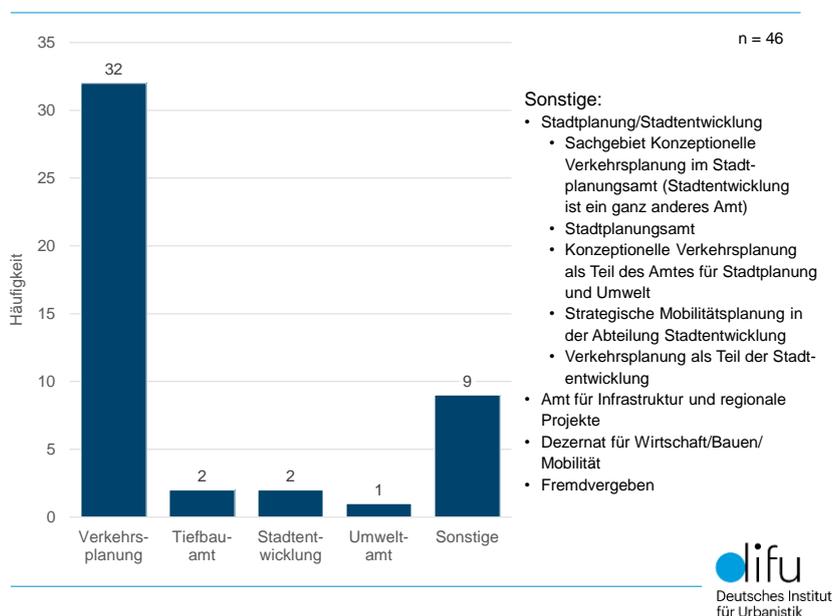
Abb. 22:
Integration mit anderer
sektoraler Planung



3.1.5 Federführung bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes

In 32 der befragten Kommunen war die Verkehrsplanung für die Erstellung des Verkehrskonzeptes zuständig. Insgesamt neun Kommunen gaben „Sonstige“ an, wobei von diesen die Mehrzahl im Stadtplanungsamt angesiedelt ist (Abb. 23).

Abb. 23:
Federführung bei der
Erstellung des Ver-
kehrskonzeptes



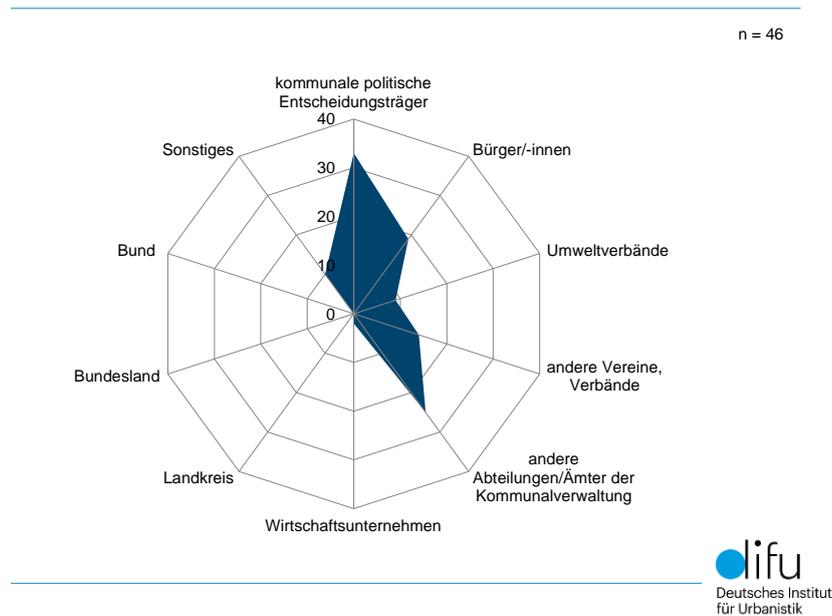
3.1.6 Akteure bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes

Als zentrale Unterstützer wurden die kommunalen politischen Entscheidungsträger genannt, aber auch andere Abteilungen/Ämter der Kommunalverwaltung waren relevante Unterstützer. Vereine, Umweltverbände und Bürgerinnen und Bürger wurden ebenfalls – wenn auch nicht so häufig wie

kommunale Akteure – als wichtig genannt. Weder der Bund noch der Landkreis wurden als wichtige Unterstützer genannt, das Bundesland lediglich dreimal. Dies weist auf eine fehlende Unterstützung vom Bund und Land hin (Abb. 24).

Als Sonstige wurden vor allem Verkehrsunternehmen/-betriebe, Ortsbeiräte und Mobilitätsbeauftragte sowie Fördergeber (z.B. Wirtschaftsförderung) genannt.

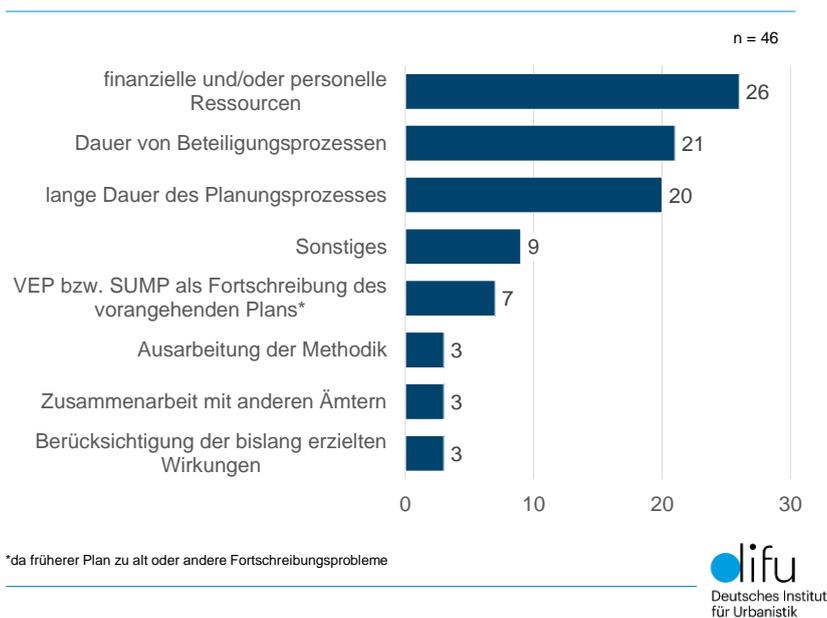
Abb. 24:
Zentrale Unterstützer
bei der Umsetzung des
Verkehrskonzeptes



3.1.7 Herausforderungen bei der Erstellung/ Umsetzung eines Verkehrskonzeptes

Die am häufigsten genannten Herausforderungen bei der Erstellung und Umsetzung eines VEP bzw. SUMP sind die **fehlenden finanziellen und/oder personellen Ressourcen** mit 26 Nennungen. Die **lange Dauer von Beteiligungsprozessen** und die **Dauer des Planungsprozesses** sind ebenfalls große Herausforderungen mit jeweils 21 bzw. 20 Nennungen. Die Zusammenarbeit mit anderen Ämtern, die Berücksichtigung der bislang erzielten Wirkungen sowie die Ausarbeitung der Methodik wurden jeweils nur dreimal genannt und werden demnach nicht als große Herausforderung gesehen (Abb. 25).

Abb. 25:
Herausforderung bei
der Erstellung und
Umsetzung eines VEP
bzw. SUMP



Neben den dargestellten Herausforderungen gaben neun Kommunen noch weitere Aspekte an, die sie als Herausforderung wahrnehmen. Diese sind:

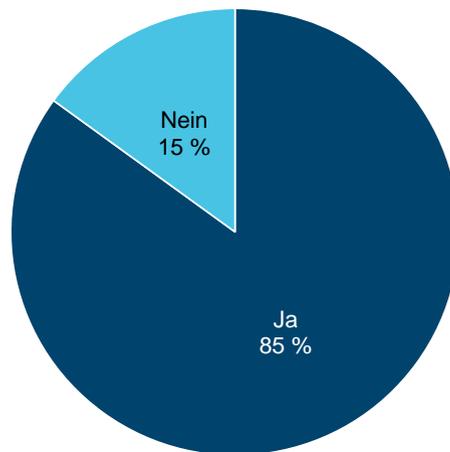
- eine stadtübergreifende Mitwirkung
- Beteiligungsprozesse
- Widerstand durch Interessensverbände
- Überzeugung der politischen Entscheidungsträger
- Alle Beteiligten mit einzubeziehen und alle Belange ernst zu nehmen: „Es bedarf eines großen politischen Konsenses, da ansonsten das Konzept nach der nächsten Wahl in der Schublade verschwindet.“
- fehlender politischer Wille (zweimal genannt)
- Entscheidungsprozess
- Ausgewogenheit: „Konzentration auf umsetzbares, zielführendes Programm und ausreichende Spielräume, um auf Neuerungen reagieren zu können.“

3.1.8 Beteiligungsformen

Von den 46 Kommunen mit einem Gesamtverkehrskonzept gaben 85 % (39) an, Beteiligungsformen genutzt zu haben. 15 % (7) haben keine Beteiligungsformen genutzt (Abb. 26).

Abb. 26:
Beteiligungsformen

n = 46



Es liegt ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Höhe des Budgets für das Verkehrskonzept und der Durchführung von Beteiligungsformen vor (Abb. 27, Tab. 2). Der Mehrheit der Kommunen ohne Beteiligungsformen standen weniger als 70.000 € für die Erstellung eines stadtweiten Gesamtverkehrskonzeptes zur Verfügung.

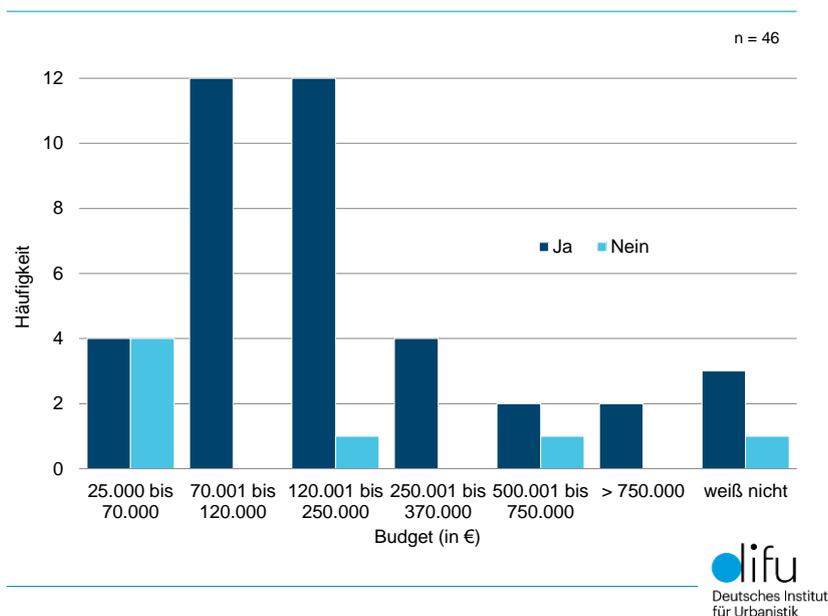
Tab. 2:
Kreuztabelle: Budget für die Erstellung eines Konzeptes und Bürgerbeteiligung, Chi-Quadrat-Test

		Haben Sie Beteiligungsformen genutzt?		Gesamt
		Ja	Nein	
Budget in Euro	unter 25.000	0	0	0
	25.000 bis 70.000	4	4	8
	70.001 bis 120.000	12	0	12
	120.001 bis 250.000	12	1	13
	250.001 bis 370.000	4	0	4
	370.001 bis 500.000	0	0	0
	500.001 bis 750.000	2	1	3
über 750.000	2	0	2	
Gesamt		36	6	42

Chi-Quadrat-Test			
	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	12,684a	5	,027
Likelihood-Quotient	12,489	5	,029
Anzahl der gültigen Fälle	42		

Quelle: eigene Auswertung

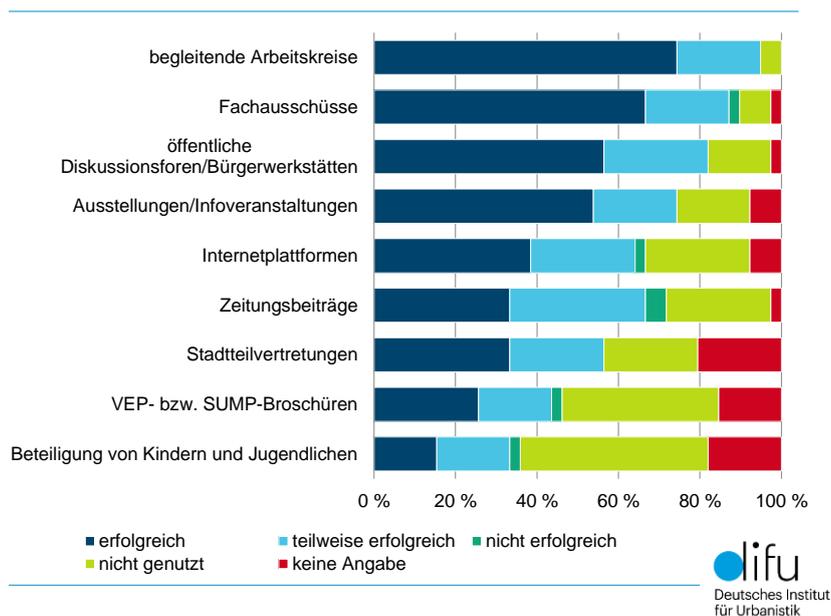
Abb. 27:
Durchführung eines
Beteiligungsverfahrens
in Bezug auf das
eingesetzte Budget der
Kommunen



3.1.8.1 Beteiligungsformate

Anhand von Antworten auf die Frage „Welche Beteiligungsformen haben Sie genutzt und wie bewerten Sie deren jeweilige Umsetzung?“ wird deutlich, dass über 80 % der Kommunen begleitende Arbeitskreise, Fachausschüsse und öffentliche Diskussionsforen/Bürgerwerkstätten genutzt und als mindestens teilweise erfolgreich eingestuft haben. Wenig genutzt wurden Broschüren zum VEP/SUMP und Kinder- und Jugendbeteiligung. Als nicht erfolgreich (jeweils unter 10 %) wurden teilweise Fachausschüsse, Internetplattformen, Zeitungsbeiträge, Broschüren und auch die Kinder- und Jugendbeteiligung eingeschätzt. Informationsbereitstellung in Form von Printmedien, Broschüren oder lokal in Stadtteilen durch Stadtteilvertretungen sind zwar sinnvoll für das Bewusstmachen des Themas nachhaltige Verkehrsplanung, sie werden jedoch nicht so häufig genutzt wie andere Beteiligungsformen. Beteiligung findet vor allem mit Expertinnen und Experten sowie relevanten Stakeholdern statt (begleitende Arbeitskreise und Fachausschüsse) und wird als erfolgreich angesehen (Abb. 28, Abb. 29).

Abb. 28:
Beteiligungsformen und
Bewertung



Zudem wurden die in Abb. 29 dargestellten weiteren Beteiligungsformen genannt.

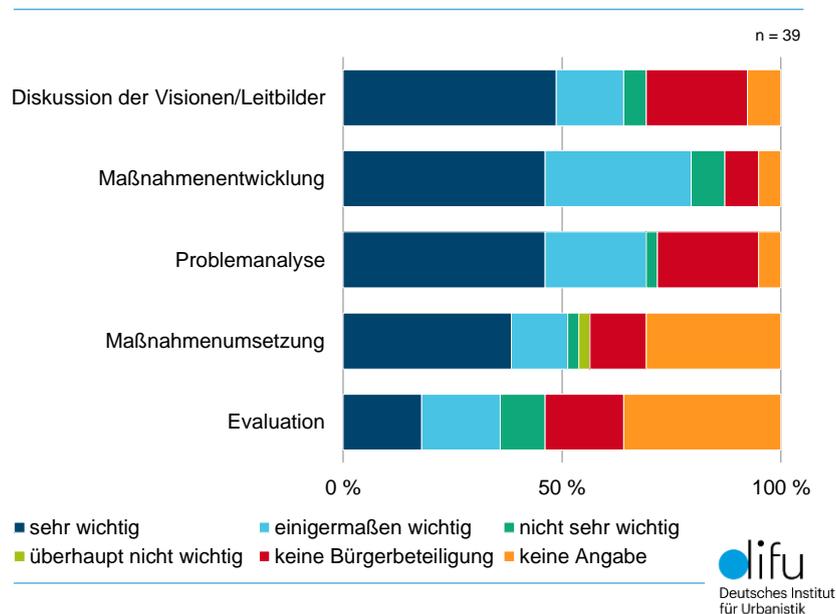
Abb. 29:
Weitere Beteiligungs-
formen



3.1.8.2 Wichtigkeit der Phasen der Bürgerbeteiligung

Als besonders wichtig wurde Bürgerbeteiligung während der Diskussion der Visionen/Leitbilder, der Maßnahmenentwicklung und der Problemanalyse angesehen. Dies zeigt die hohe Relevanz der Beteiligung während der Konzepterarbeitung, da nur so eine Akzeptanz für das Konzept erreicht werden kann (Abb. 30).

Abb. 30:
Phasen, in denen
Bürgerbeteiligung
stattfindet sowie Be-
deutungseinschätzung
der jeweiligen Phase



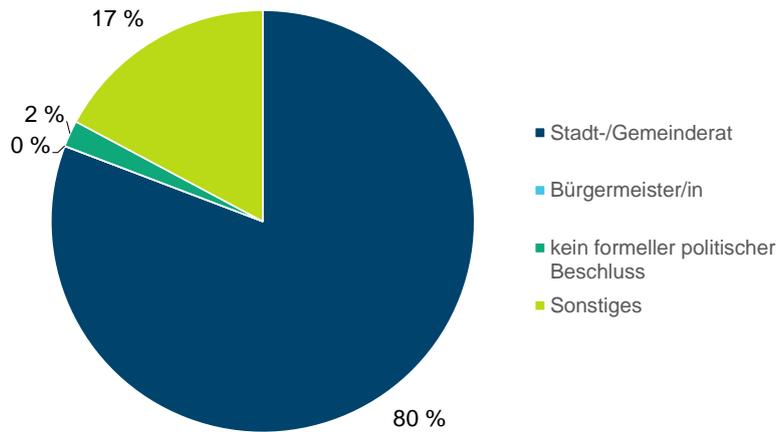
In Form von offenen Antworten ist außerdem deutlich geworden, dass Bürgerbeteiligung neben den in Abb. 30 genannten Phasen auch zu Beginn des Prozesses, während der Definition der Szenarien, der Diskussion zu den Ergebnissen der Szenarien und bei der Erstellung des Handlungskonzeptes durchgeführt wurde. Zudem wurden Ortsrundgänge und Arbeitsgruppen mit Paten aus der Verwaltung als weitere Phase der Bürgerbeteiligung genannt.

3.1.9 Weitere Angaben zum Verkehrskonzept

3.1.9.1 Beschluss

Von den 46 Kommunen mit einem stadtweiten Gesamtverkehrskonzept gaben 80 % an, ihr Verkehrskonzept durch den Stadt-/Gemeinderat beschließen zu haben. 2 % haben keinen formellen politischen Beschluss und 17 % gaben hier „Sonstiges“ an. Dazu zählen fünf Kommunen, deren Beschluss noch aussteht (Abb. 31).

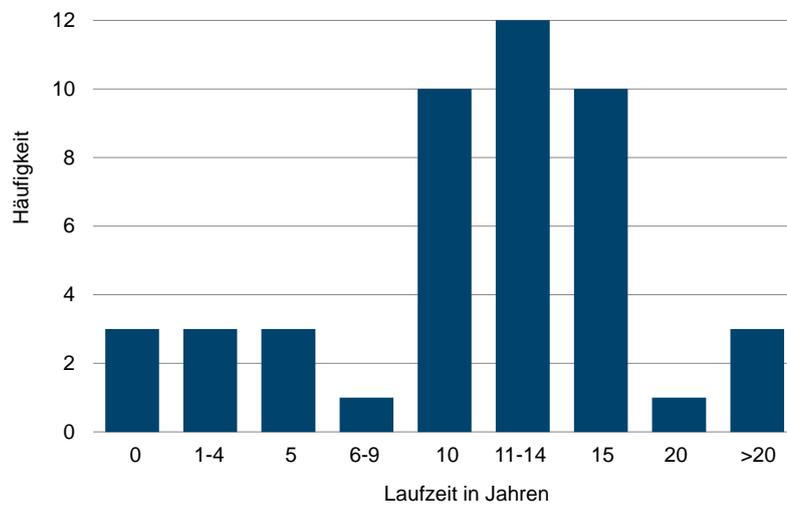
Abb. 31:
Beschluss des
Verkehrskonzeptes



3.1.9.2 Laufzeit

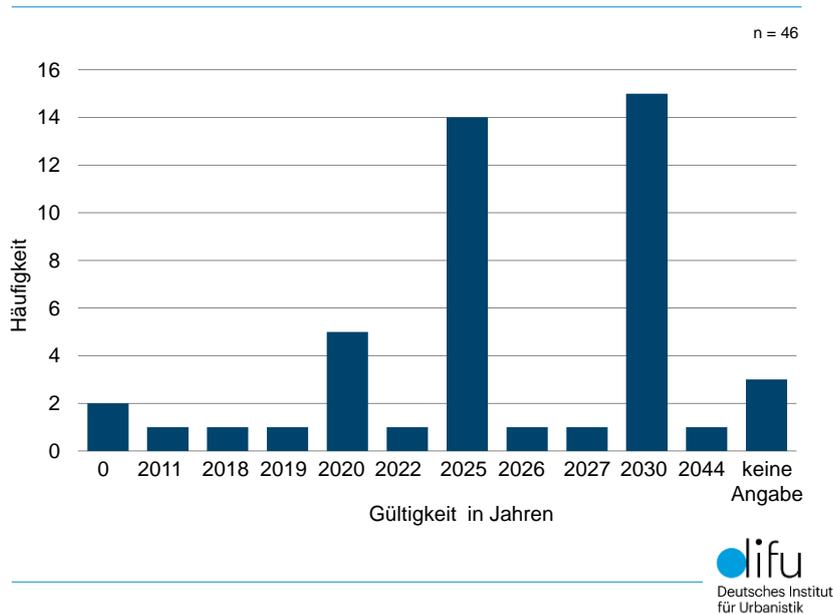
Die Angaben zur Laufzeit des stadtweiten Gesamtverkehrskonzeptes zeigt eine Häufung zwischen 10 und 15 Jahren (Abb. 32).

Abb. 32:
Laufzeit der
Verkehrskonzepte



3.1.9.3 Gültigkeit Verkehrskonzept

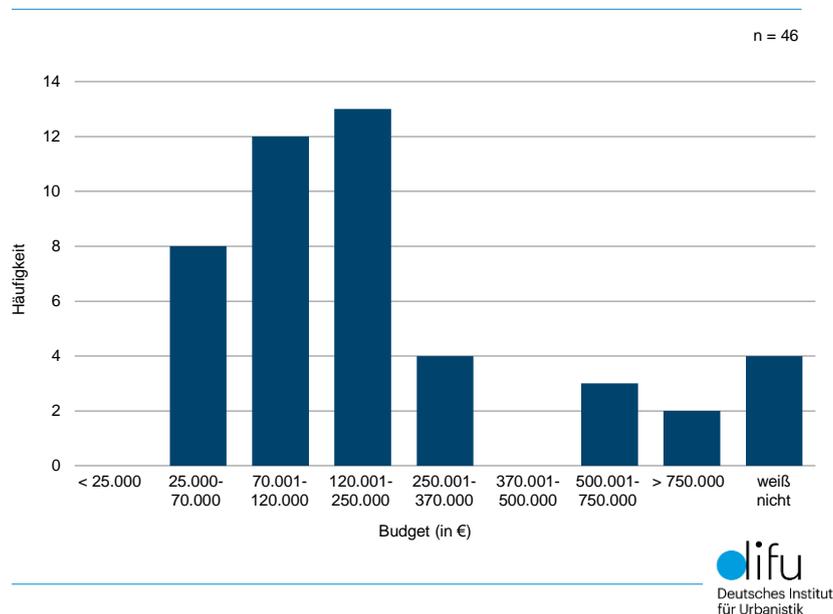
Abb. 33:
Gültigkeit Verkehrs-
konzept



Aufgrund der Freitextangabe gab es bei der Frage zur Gültigkeit des Verkehrskonzeptes mehrfach fehlerhafte Angaben. So sank die Zahl der verwertbaren Antworten. Es zeigt sich aber dennoch die Tendenz, dass die meisten Verkehrskonzepte mit einem Ziel auf 2025 oder 2030 angesetzt sind. Fünf Verkehrskonzepte sind bis 2020 gültig (Abb. 32).

3.1.9.4 Budget Verkehrskonzept

Abb. 34:
Budget für
Verkehrskonzept



Das Budget für die Erstellung der VEP lag meist zwischen 25.000 € und 250.000 €. Fünf Kommunen hatten ein Budget von über 500.000 € (Abb. 33).

Im Schnitt kosteten die Konzepte 1,44 € pro Einwohner. Wie in Abb. 34 deutlich wird, haben Kommunen mit einer geringeren Einwohnerzahl ein höheres Budget pro Einwohner für die Erstellung des Konzeptes. Vor allem große Kommunen (>100.000 Einwohner) weisen ein geringeres Budget unter 1 € pro Einwohner auf als der Mittelwert mit einer nur sehr geringen Streuung (Abb. 35).

Abb. 35:
Budget pro Einwohner
nach Kommunen-Größe
(das Budget wurde
gemittelt)

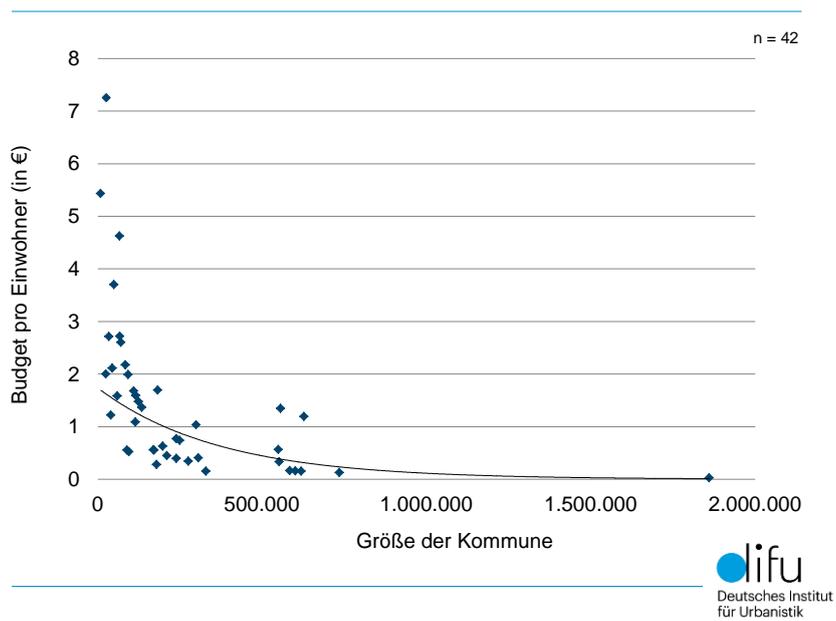
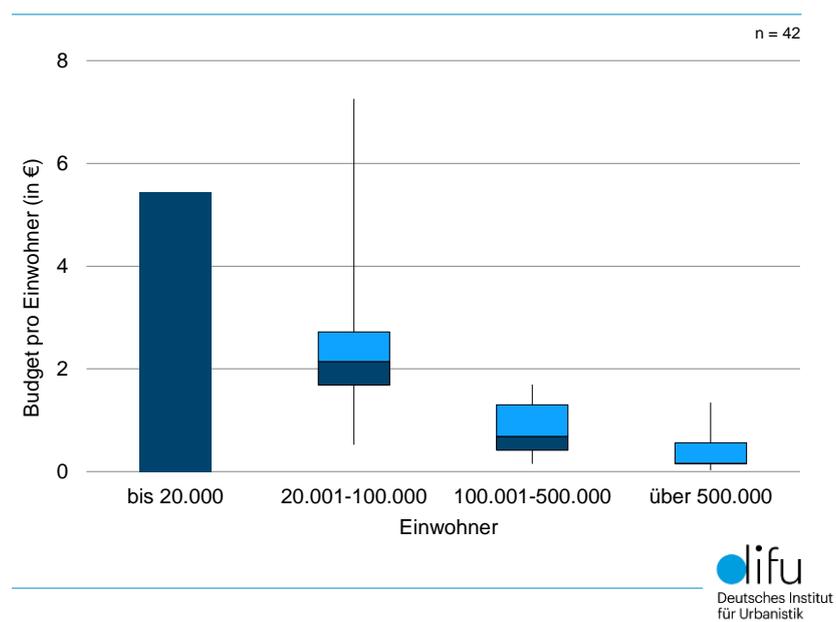


Abb. 36:
Boxplot-Diagramm -
Budget des Konzeptes
pro Einwohner im
Verhältnis zur Größe der
Kommune (das Budget
wurde gemittelt)



Tab. 3
Lineare Regression
Budget/Einwohner und
Stadtgröße

Koeffizienten ^a						
Modell		Nicht standardisierte Koeffizienten		Standardisierte Koeffizienten	T	Sig.
		Regressionskoeffizient B	Standardfehler	Beta		
1	(Konstante)	505205,830	109471,997		4,615	,000
	Budget pro Einwohner	-129320,553	55070,100	-,334	-2,348	,023

^a. Abhängige Variable: Wie viele Einwohner hat Ihre Kommune?

Quelle: eigene Auswertung

Die Signifikanz der linearen Regression zeigt an, dass ein Zusammenhang zwischen Stadtgröße und Budget pro Einwohner tatsächlich existiert (Sig. = ,023, Tab. 3).

3.1.10 Bewertung des Verkehrskonzeptes

Alles in allem wurde das Ergebnis der VEPs durch die Städte mit einem Mittelwert von 7,22 als gut eingeschätzt, wobei 10 äußerst zufrieden und 0 äußerst unzufrieden darstellt (Abb. 36, Abb. 37). Wie hier ersichtlich wird, haben die meisten Kommunen eine Zufriedenheit zwischen 7 und 9 angegeben. Es muss jedoch vereinzelt auch Einschätzungen zwischen 4 und 5 gegeben haben, was ein unzufriedenes Ergebnis repräsentiert. Zehn Kommunen gaben an, es nicht zu wissen, da sie zum Teil noch nicht weit genug im Planungsprozess sind, um eine Beurteilung abzugeben.

Abb. 37:
Bewertung des
Verkehrskonzeptes

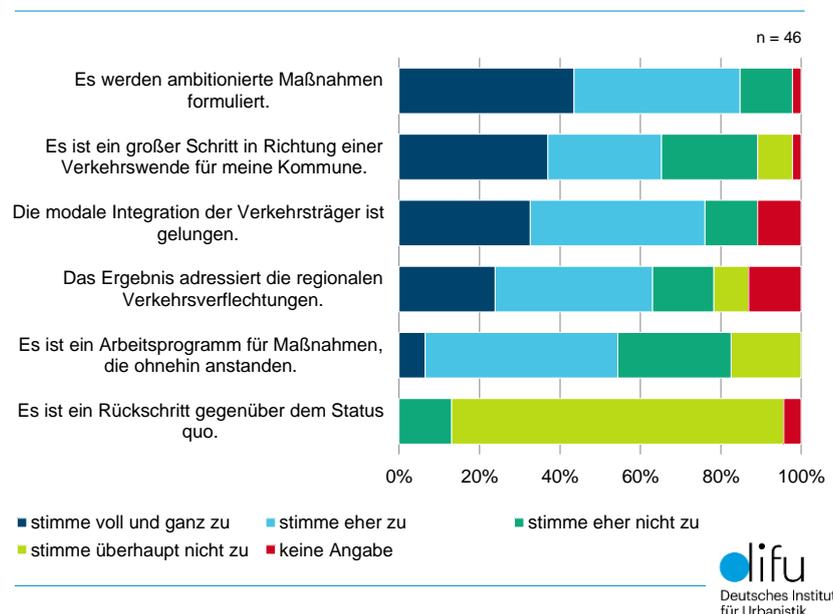
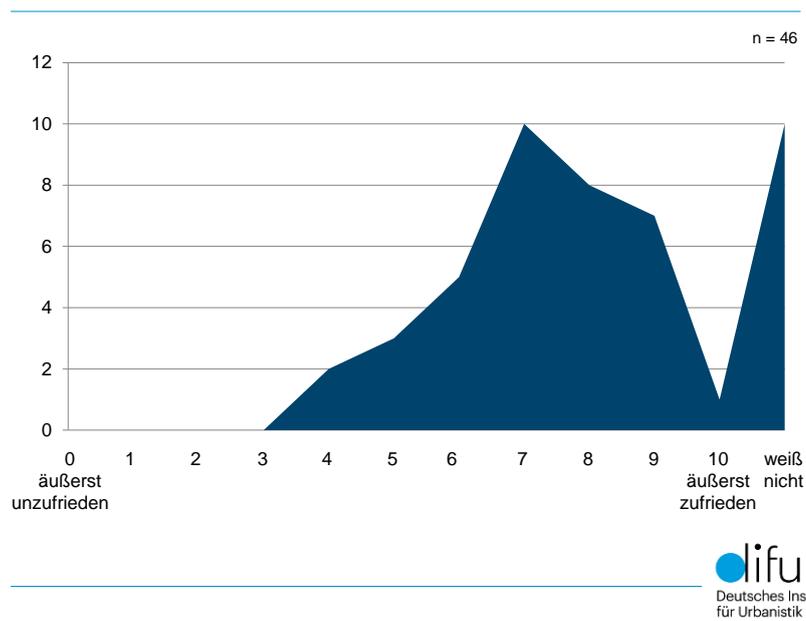
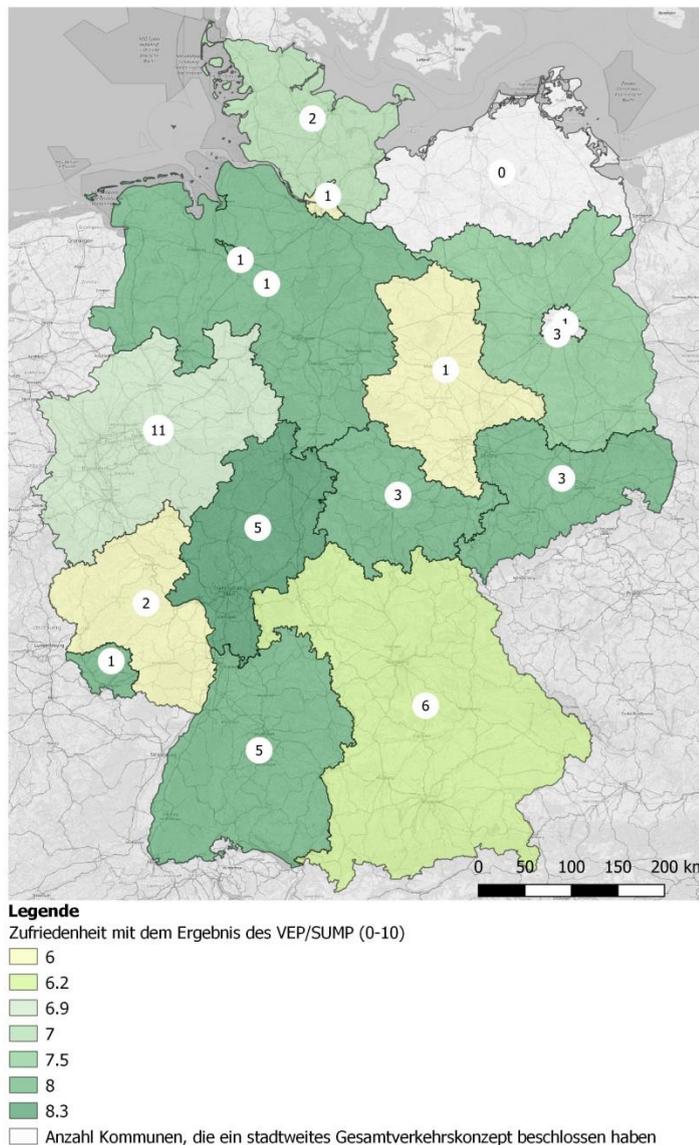


Abb. 38:
Zufriedenheit des
Ergebnisses



Die Abb. 38 gibt einen Überblick über die Zufriedenheit nach Bundesländern. Die Zufriedenheit weist keine räumliche Clusterung auf. Die Kommunen aus Bayern, Sachsen-Anhalt und Rheinland-Pfalz waren am unzufriedensten mit ihren Konzepten. Jedoch sind die Fallzahlen teilweise zu gering, um signifikante regionale Aussagen treffen zu können. So liegen für einige Bundesländer nur eine oder zwei Nennungen vor!

Abb. 39:
Überblick über
Zufriedenheit mit dem
erstellten VEP/SUMP
nach Bundesländern
(jedoch zu geringe
Fallzahl für eine
ausreichende
statistische Sicherheit!)



Quelle: eigene Darstellung, Karte auf Basis von OpenStreetMap-Daten

3.1.11 Mögliche Anpassungen für den Erarbeitungsprozess

Von den Kommunen beantworteten 26 die Frage nach möglichen Anpassungen für ihr Konzept aufgrund ihrer Erfahrungen. Die restlichen Kommunen gaben an, im Erarbeitungsprozess noch nicht fortgeschritten genug zu sein, um eine Aussage treffen zu können. Abb. 39 zeigt eine Zusammenfassung der Freitextantworten. Besonders häufig wurden Anpassungen beim Thema Beteiligung genannt. Auch organisatorische Anpassungen wie das Einbeziehen von externen Unterstützern bzw. Gutachtern sowie strukturelle und inhaltliche Anpassungen wurden angegeben (Abb. 39). Die Erstellung eines VEP bedarf demzufolge noch stärkerer externer Unterstützung. Informationen und Workshops zur Erarbeitung eines VEP, sowohl inhaltlich als auch organisatorisch, wären für die Kommunen sinnvoll. Da das Thema Beteiligung zum einen als erfolgreicher Baustein gesehen wurde, aber gleichzeitig auch Schwierigkeiten und zukünftige Anpassungen erfordert, könnten hierzu mehr Angebote für Kommunen, bspw. durch die Bereitstellung von Best-Practice-Beispielen und Leitfäden für Beteiligungsformate, sinnvoll sein.

Abb. 40:
Welche Anpassungen
würden die Kommunen
das nächste Mal vor-
nehmen

n = 26

Organisatorisch	Strukturell	Inhaltlich	Beteiligung
<ul style="list-style-type: none"> • Externe Unterstützung bei Ausarbeitung (4x) • Frühere Einbindung externer Auftragnehmer, der Politik und Lobbyverbände • Prozessbegleitender Projektbeirat • Arbeitsschritte klarer aufteilen/strukturieren • Zeit- und finanzielle Restriktionen miteinbeziehen 	<ul style="list-style-type: none"> • Sektorale Bearbeitung von Teilgebieten hat sich bewährt und sollte zukünftig ausgebaut werden • Unabhängige Arbeitsebene für die Kommunalpolitik von Beginn an schaffen (Ausschüsse, Arbeitskreis baupolitischer Sprecher) 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassungen aufgrund des demographischen Wandels • Ergänzung des Themas E-Mobilität • Erfordernisse von Mobilitätsmanagement und Klimaschutz aufzeigen • Vorteile stärker verdeutlichen • Sprache muss stärker zur Verwaltungssprache passen 	<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung optimieren – stärkere, aktivere Einbindung von BürgerInnen • Beteiligung von Kindern und Jugendlichen • Aufwand für öffentliche Beteiligung besser berücksichtigen • Gremienbeteiligung besser abstimmen • Einbindung aller politischen Fraktionen im Mobilitätsbeirat wäre kritisch zu hinterfragen • Methoden für Beteiligung: • Statt Broschüren, Flyer und Kurzfassungen auf Englisch • Nutzung neuer Methoden

3.1.12 Gewünschte Unterstützung von Bund oder Land

Insgesamt 25 Kommunen gaben an, finanzielle Unterstützung für die Verkehrsplanung zu benötigen. Hierbei wurde finanzielle Unterstützung in unterschiedlichen Bereichen gewünscht. Häufig wurde die Förderung bei der Erstellung bzw. Erarbeitung des Konzeptes genannt, außerdem auch die Förderung und Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen (Abb. 40). Der VEP sollte hier als Rahmen für die Förderung gesehen werden, sodass einzelne Maßnahmen zu nachhaltiger Mobilität besser gefördert werden können. Ebenfalls wurden Fördermittel für die Kosten von Evaluationsbausteinen erwünscht, bspw. für Fahrradzahlstellen. Auch für die Durchführung von Kampagnen, bspw. für nachhaltigere Mobilitätsformen, wäre finanzielle Unterstützung wichtig. Des Weiteren war die finanzielle Unterstützung für die Einstellung von Personal ein wichtiger Punkt, da fehlende personelle Ressourcen ein großes Problem bei der Planerstellung und -umsetzung sind. Ferner wurde eine Neuregelung der Gemeindeverkehrsfinanzierung im Sinne einer kommunalen Beteiligung an und Selbstverwaltung von verkehrlichen Steuereinnahmen und Abgaben gewünscht.

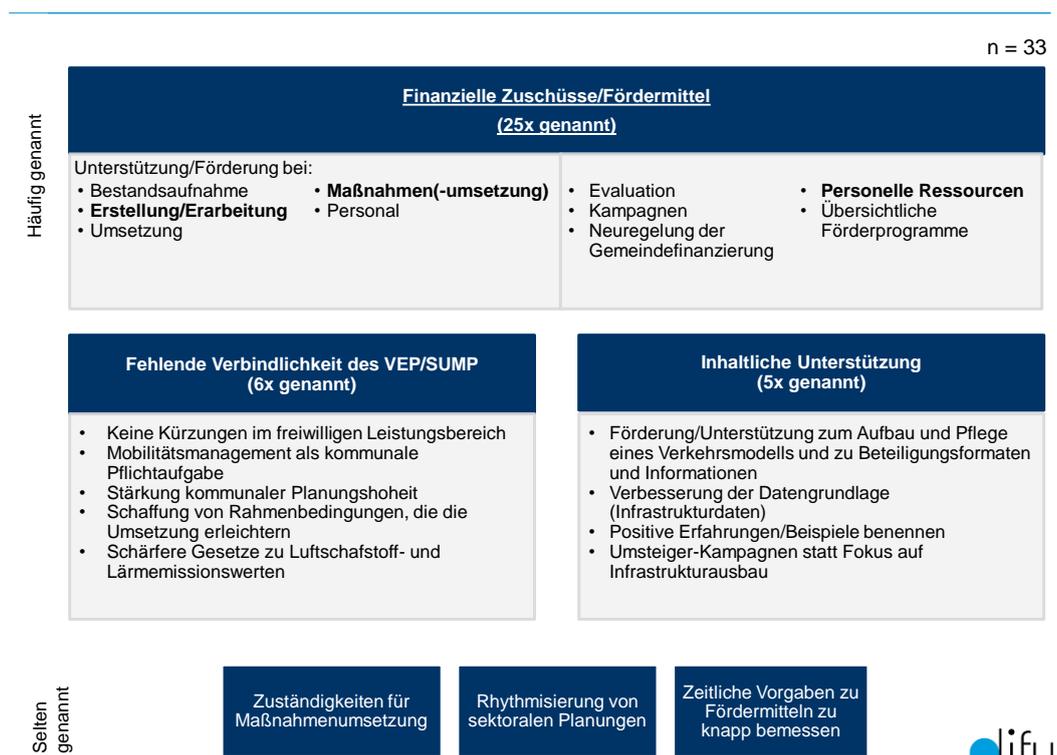
Neben dem häufig genannten Wunsch nach finanziellen Zuschüssen von Bund oder Land wurden ebenfalls Themen genannt, die indirekt mit fehlender Verbindlichkeit des VEP zusammenhängen. Beispielsweise wurde gewünscht, dass der ÖPNV zur Pflichtaufgabe erhoben wird und keinen Kürzungen im freiwilligen Leistungsbereich unterliegt. Weiterhin wurde gefordert, dass Mobilitätsmanagement Pflichtaufgabe der Kommunen wird, da es ohne kommunales Mobilitätsmanagement kaum Möglichkeiten gebe, das Verkehrsverhalten nachhaltig zu beeinflussen. Es wird hier gefordert, dass Kommunen bzw. Kreisverwaltungen mit mehr als 100.000 Einwohnern Mobilitätsmanagement als kommunale Pflichtaufgabe aufnehmen sollten. Daran anschließend forderte eine Kommune, dass die kommunale Pla-

nungshoheit gestärkt werden sollte. Auch die Schaffung von besseren gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Konzeptes wäre insbesondere für finanzschwache Kommunen wichtig. Ein weiterer Aspekt, der die Verbindlichkeit des VEP/SUMP stärken würde, wären schärfere Gesetze zu Luftschadstoff- und Lärmemissionswerten.

Inhaltliche Unterstützung wurde ebenfalls gewünscht. Die mangelnde Verfügbarkeit von Daten wurde mehrmals als Problem genannt, sodass Modellierungen und Verkehrsmodelle schwer aufgebaut und langanhaltend gepflegt werden könnten. Vor allem der Zugang zu Daten, die die Infrastruktur oder Arbeitsplätze betreffen, sei oft nicht einfach. Hier sei Unterstützung durch Bund und Länder notwendig. Zudem wurde Unterstützung bei Beteiligungsverfahren (personell und zeitlich) eingefordert. Ebenfalls genannt wurde die Bereitstellung von positiven Erfahrungen oder Best-Practice-Beispielen von Seiten des Bundes.

Nur zwei Kommunen gaben an, dass genügend Unterstützung erfolge. Eine weitere Kommune gab an, dass sie aufgrund der derzeitigen Abstimmung zum Dieselgipfel und der damit verbundenen Förderung des Bundes keine Antwort geben könne. Insgesamt 32 Kommunen beantworteten diese Frage. Die Restlichen gaben an, es nicht zu wissen, da sich die Ausarbeitung des Konzeptes noch in einem zu frühen Stadium befinde.

Abb. 41:
Gewünschte
Unterstützung vom
Bund und Land



3.2 Kommunen, die keinen VEP oder SUMP erstellt haben (Anzahl: 25)

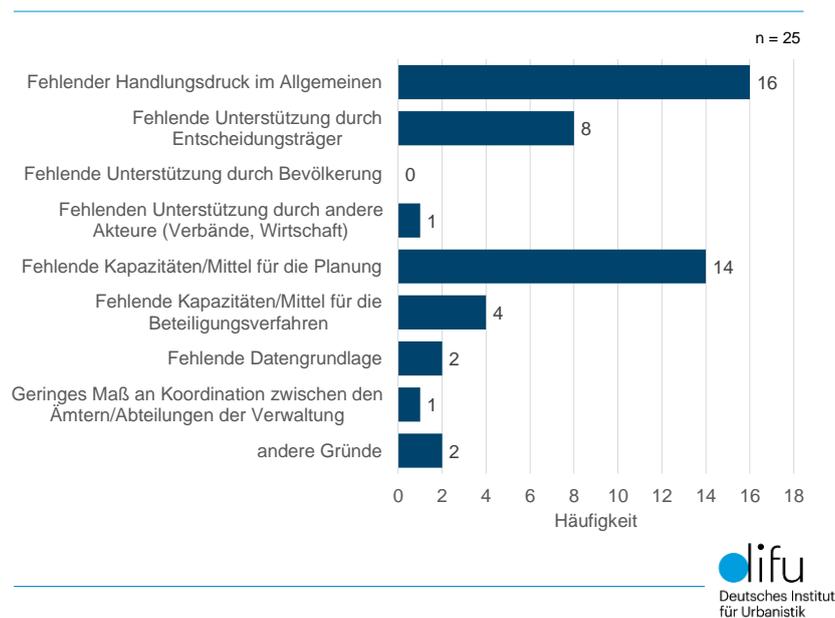
3.2.1 Gründe für die Nicht-Erstellung

Insgesamt 25 Kommunen gaben an, keinen VEP oder SUMP erstellt zu haben. Es zeigt sich, dass **fehlender Handlungsdruck im Allgemeinen** sowie eine **fehlende Kapazität bzw. Mittel für die Planung** die Hauptgründe für die Nicht-Erstellung eines VEP/SUMP sind. Dies deckt sich mit den genannten Hemmnissen und der gewünschten Unterstützung von Bund und Land bei den Kommunen mit erstelltem VEP/SUMP (Abb. 41).

Weitere Gründe für die Nicht-Erstellung sind die **fehlende Unterstützung durch politische Entscheidungsträger** mit acht Nennungen, gefolgt von den **fehlenden Kapazitäten bzw. Mitteln für Beteiligungsverfahren**. Nur ein- bis zweimal wurde die fehlende Unterstützung durch andere Akteure genannt, ebenso häufig die fehlende Datengrundlage. Als weitere Gründe für die Nicht-Erstellung wurde angeführt, dass ohnehin ein sehr gutes Nahverkehrsnetz vorhanden sei sowie ferner, dass der bestehende GVP in Teilaspekten ohnehin laufend weitergeschrieben werde, sodass kein VEP/SUMP erstellt werden müsse. Außerdem wurde auf die hohe Aufgabendichte verwiesen. Eine eher kleine Kommune gab an, dass der ländliche Raum zurzeit andere Probleme habe, welche zunächst bearbeitet werden müssten. Fehlende Unterstützung der Bevölkerung scheint bei keiner Kommune ein Problem gewesen zu sein.

Somit sind vor allem mehr finanzielle Unterstützung sowie mehr Handlungsdruck von Seiten der Politik notwendig, um Verkehrskonzepte zu erstellen. Es zeigt sich, dass auch die Unterstützung der Bevölkerung und der Akteure kein Problem ist. Ebenso mangelt es nicht an Daten. Es ist also die Politik gefragt, Verkehrsplanung zukünftig stärker und verbindlich in den Fokus zu rücken.

Abb. 42:
Gründe für Nicht-
Erstellung eines
VEP/SUMP



3.2.2 Sonstige genutzte Instrumente der Verkehrsplanung

Im Falle der Kommunen, die kein Verkehrskonzept erstellt haben, wurde nach den stattdessen genutzten Instrumenten der Verkehrsplanung gefragt. Fünf Kommunen gaben an, **bestehende Verkehrsentwicklungspläne** zu nutzen (Abb. 42). Teilweise sollen diese zurzeit fortgeschrieben werden (z.B. als Mobilitätsplan (SUMP)), als Teil eines energetischen Stadtentwicklungsplans oder als Fortschreibung für bestimmte Stadtgebiete. Der Generalverkehrsplan wird bei einer Kommune als Rahmen genannt, auf dem aufbauend verschiedene Teilkonzepte erarbeitet oder fortgeschrieben werden. Die meisten Kommunen nennen **räumliche und modale Teilkonzepte** als genutzte Instrumente der Verkehrsplanung. Häufig wurden auch mehrere Konzepte/Strategien genannt. Zudem wurden als Instrumente für die Verkehrsplanung jährlich aktualisierte **Verkehrsmodelle** genutzt sowie Daten aus eigenen Verkehrserhebungen, Datenbanken sowie Verkehrsbeobachtungen – eine Kommune nannte hierbei das Kartieren über Geographische Informationssysteme (GIS) als wichtige Grundlage für ihre Verkehrsplanung.

Verkehrsplanung wird hier häufig nicht als integriertes gesamtstädtisches Konzept erarbeitet, sondern findet nur in Teilplänen statt. Eine integrierte gesamtstädtische Verkehrsplanung, die umfassend alle Aspekte nachhaltiger Entwicklung miteinbezieht, ist damit schwierig zu erreichen.

Insgesamt vier Kommunen gaben an, **gar keine Instrumente** der Verkehrsplanung zu nutzen.

Abb. 43:
Sonstige genutzte
Instrumente der
Verkehrsplanung

<p>Verkehrsentwicklungspläne</p> <ul style="list-style-type: none"> • VEPs von <ul style="list-style-type: none"> • 2002 • 2007 • 2009 • Gesamtverkehrskonzept 1998 • Generalverkehrsplan 	<p>Räumliche und Modale Teilkonzepte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nahverkehrspläne • Radverkehrskonzepte • Teilräumliche Verkehrskonzepte • Masterplan Klimaschutz • Luftreinhalteplan • Handlungsstrategie Elektromobilität • Stadtteilkonzept • Parkraumkonzept • Leitbild Verkehr
<p>Eigene Modelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsmodell (jährlich aktualisiert) • Städtisches Geographisches Informationssystem • Eigene Datenbanken, Verkehrserhebungen, Kartierungen • Verkehrsbeobachtungen 	<p>Sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> • Punktuelle Handlungen bei Bedarf • Aktuelle Probleme werden abgearbeitet • Eigeninitiative der Bevölkerung • Externe Büros • Verkehrsverbund • Absprache mit Landkreis/ Landesbetrieb Straßen etc.

3.2.3 Unterstützung

Gewünschte Unterstützung bei der Erstellung bzw. der Umsetzung eines VEP/SUMP durch den Bund oder das Land zeigt Abb. 43. Viele Kommunen brauchen mehr finanzielle und personelle Unterstützung, um einen VEP zu erarbeiten und umzusetzen. Weiterhin wurde der Wunsch nach klaren verkehrspolitischen Vorgaben und gesetzlichen Verpflichtungen deutlich. Diese würden zum einen bessere Fördermöglichkeiten und mehr Personal bringen und zum anderen auch die öffentliche Akzeptanz von verkehrlichen Maßnahmen verbessern. Es wäre für die Kommunen wichtig, dass der politische Wille zur Umsetzung von Maßnahmen vorhanden ist und mit der Öffentlichkeit kommuniziert wird.

Abb. 44:
Gewünschte Unter-
stützung vom Bund
oder Land

<p>Finanzielle Mittel/Fördermöglichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Förderung • Schnellere Bearbeitung • Personal (Schaffung von befristeten Stellen) • Aufstockung MiD oder SrV • Analog zum Stadumbauprogramm 	<p>Sehr häufig genannt</p>
<p>Klare verkehrspolitische Vorgaben</p> <ul style="list-style-type: none"> • Methodisch und strukturell • Generelle Förderung eines Mobilitätskonzeptes, Anstoß für Erstellung des Konzeptes geben • Schnellere Umsetzung von Beschlüssen • Konkrete Vorschläge 	
<p>Gesetzliche Verpflichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verpflichtende Planungen mit aktuellen Zahlen alle 10 Jahre bei hohen Kostenzuschüssen durch Land oder Bund • Tlw. Anpassung StVO (Carsharing) 	
<p>Weitere Unterstützung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erkenntnisse, dass das Konzept auf dem Land am Bedarf vorbeigeht • Unterstützung bei überregionalen Verkehrsproblemen • Gemeinsame kreisweite Erstellung eines Verkehrskonzeptes • Hilfe bei Planung und Durchführung • Europaweite Best-Practice-Evaluation (Maßnahmen und Konzepte) 	

3.3 Unterstützung nach Größe der Kommune

Abb. 45:
Gewünschte
Unterstützung nach
Stadtgröße
(zusammengefasst)

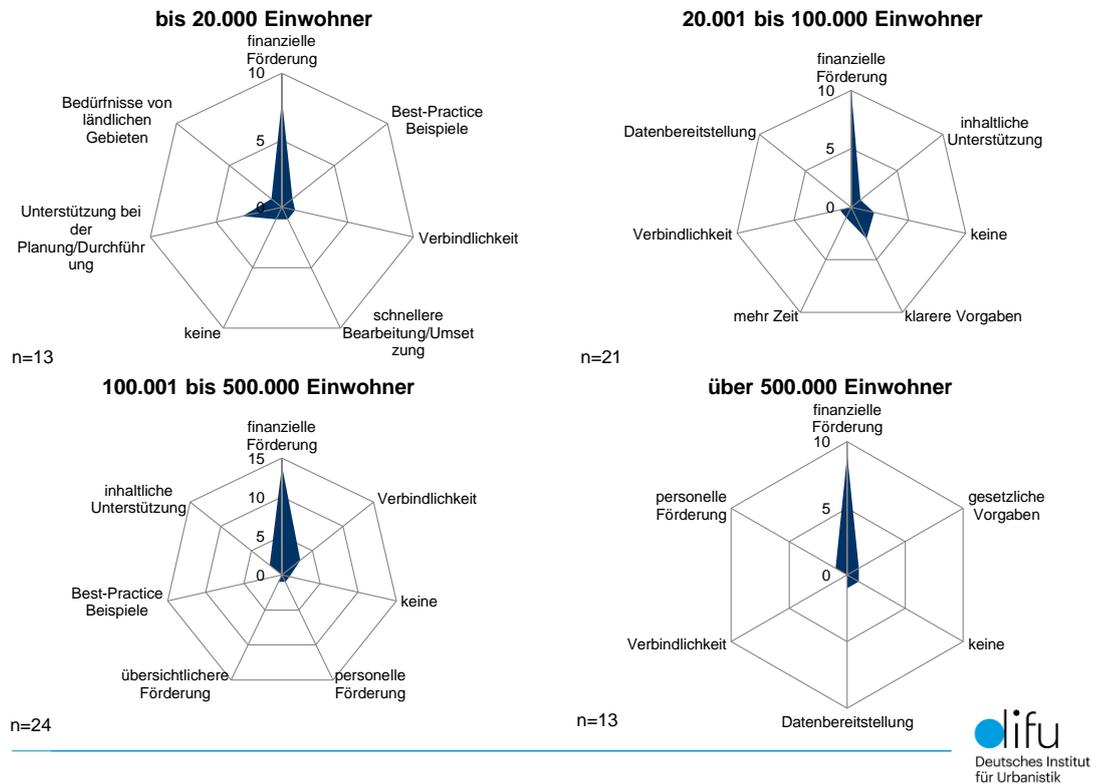


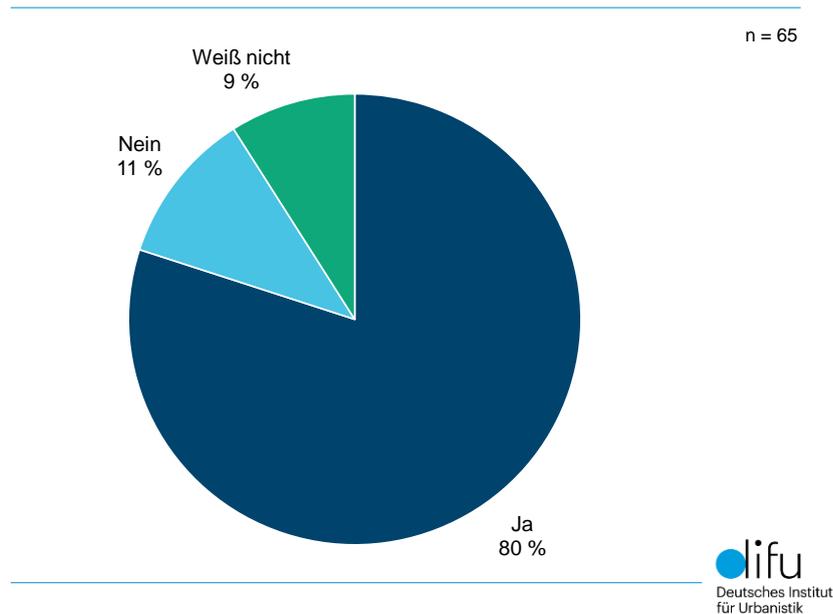
Abb. 44 gibt einen Überblick, welche Unterstützung sich die Kommunen (mit und ohne Gesamtverkehrskonzept) zukünftig wünschen würden. Ganz deutlich zeigt sich, dass finanzielle Unterstützung bei allen Stadtgrößen die mit Abstand am häufigsten genannte gewünschte Unterstützung ist. Mittelstädte (20.001 – 100.000 Einwohner) gaben besonders häufig an, keine Unterstützung zu brauchen. Womöglich ist hier die Zufriedenheit mit der erhaltenen Unterstützung am höchsten. Stärkere Verbindlichkeit wurde bei allen Stadtgrößen als gewünschte Unterstützung genannt. Personelle Förderung war nur bei Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern relevant.

Zusätzliche Angaben

4. E-Mobilität

Als ergänzende, freiwillige Angabe machten 65 Kommunen Angaben zur Elektromobilität. Davon gaben 80 % an – das entspricht 52 Kommunen – Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität umzusetzen (Abb. 45).

Abb. 46:
Maßnahmen zur
E-Mobilität

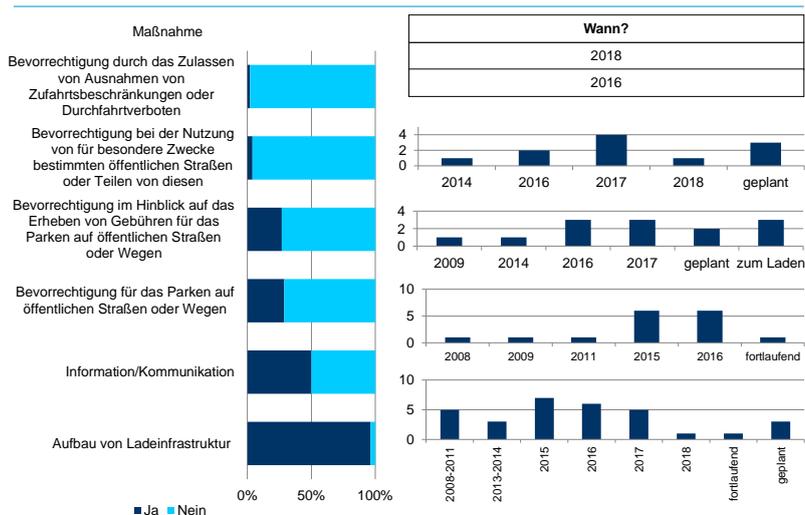


4.1 Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität

Die am meisten genutzte Maßnahme zur Förderung der E-Mobilität ist der **Aufbau von Ladeinfrastruktur** (Abb. 46). Diese Maßnahme wurde von einigen Kommunen schon ab 2008 umgesetzt, wobei die meisten Kommunen 2015, 2016 und 2017 Maßnahmen zur Ladeinfrastruktur umsetzten. Die Hälfte der Kommunen nutzt **Maßnahmen zur Information und Kommunikation** über E-Mobilität. Knapp ein Drittel der Kommunen nutzt **Bevorrechtigungen** im Hinblick auf die Erhebung von Parkgebühren auf öffentlichen Straßen/Wegen sowie generell Maßnahmen hinsichtlich Bevorrechtigungen für das Parken auf öffentlichen Straßen/Wegen. Letztere zwei Maßnahmen wurden insbesondere in den letzten Jahren umgesetzt bzw. sind geplant. Anreize für die Nutzung von Elektromobilität zu schaffen, erweist sich ebenfalls als eine oft ergriffene Maßnahme.

Die häufig umgesetzten Maßnahmen zur Information/Kommunikation (insbesondere 2016, wobei die ersten Kommunen bereits 2008 und 2009 diesbezügliche Maßnahmen umsetzten) zeigen die Relevanz von Informationsbereitstellung. Um Bürgerinnen und Bürger sowie Verwaltung von E-Mobilität zu überzeugen, braucht es gezielte Kommunikationsstrategien und Informationsbereitstellung.

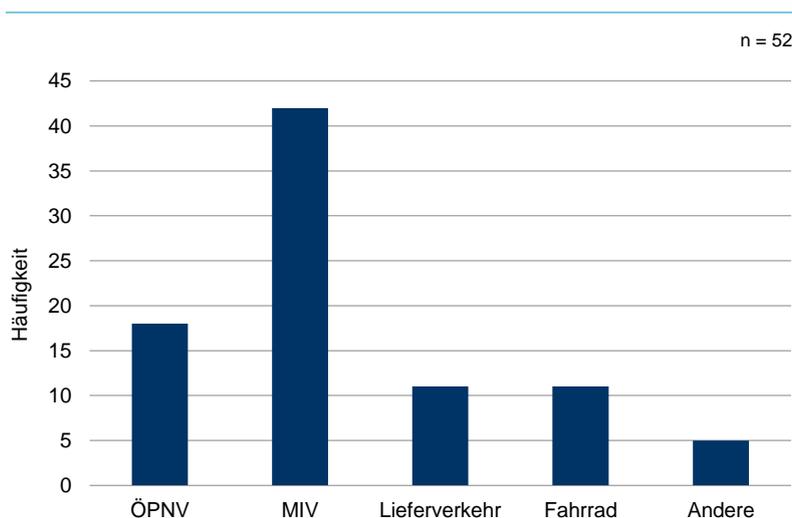
Abb. 47:
Maßnahmen
zur Förderung der
E-Mobilität und
Jahr der Umsetzung



lifu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Zwölf Kommunen gaben zudem an, dass sie weitere hier nicht genannte Maßnahmen zur E-Mobilität nutzen. Hiervon fördern sechs Kommunen **Elektrobusse** und drei weitere **E-Autos** oder **E-Bikes** für die Verwaltung bzw. für Dienstfahrten. Die Bereitstellung von E-Fahrzeugen für den öffentlichen Dienst erweist sich somit als gute Maßnahme, um zum einen eine Vorbildfunktion zu erfüllen und zum anderen die Bevölkerung zu sensibilisieren. Ebenfalls genannt wurden **Lademöglichkeiten** für Autos und Fahrräder in Parkhäusern sowie die **Öffnung der Fußgängerzone** für Anlieferungen mit E-Fahrzeugen. Die Förderung von **Pedelec-Verleihsystemen** und **E-Lastenrädern** (geplant) wurde ebenfalls aufgeführt. Die **Elektrifizierung der Regionalbahn** gehörte zu den Maßnahmen einer Kommune.

Abb. 48:
Verkehrsarten, auf die
die Maßnahmen ab-
zielen



lifu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Wie Abb. 48 aufzeigt, zielen die meisten Maßnahmen zur E-Mobilität auf den **MIV** ab. Aber auch der **ÖPNV**, der **Lieferverkehr** und der **Radverkehr** sind Bestandteile bei der Umsetzung von Maßnahmen zur E-Mobilität. Un-

ter „Andere“ fallen Maßnahmen wie Carsharing oder Dienstfahrten der Stadtverwaltung. Eine Kommune nennt den regionalen E-Flottenverband von Betrieben, Behörden und Institutionen als weitere wichtige Verkehrsart, auf die die Maßnahmen zur E-Mobilität abzielen.

Nur 21 % der Maßnahmen zur E-Mobilität beruhen auf vorhandenen VEPs/SUMPs, wohingegen 37 % auf gar keinen vorhandenen Planwerken beruhen. 42 % der Kommunen gaben an, dass ihre Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität auf anderen Planwerken beruhen (Abb. 49). Diese sind genauer in Abb. 50 erläutert. Die Maßnahmen zur E-Mobilität entstehen meistens als Teil bestehender Konzepte. Viele beruhen auf Klimaschutzkonzepten, Mobilitätskonzepten oder Stadtentwicklungsstrategien. Einige sind auch als für sich stehende Handlungsrichtlinien oder in Kooperation mit anderen Institutionen (bspw. Energieversorger, Stadtwerke) entstanden.

Abb. 49:
Vorhandene Planwerke,
auf denen die Maß-
nahmen zur Förderung
der E-Mobilität beruhen

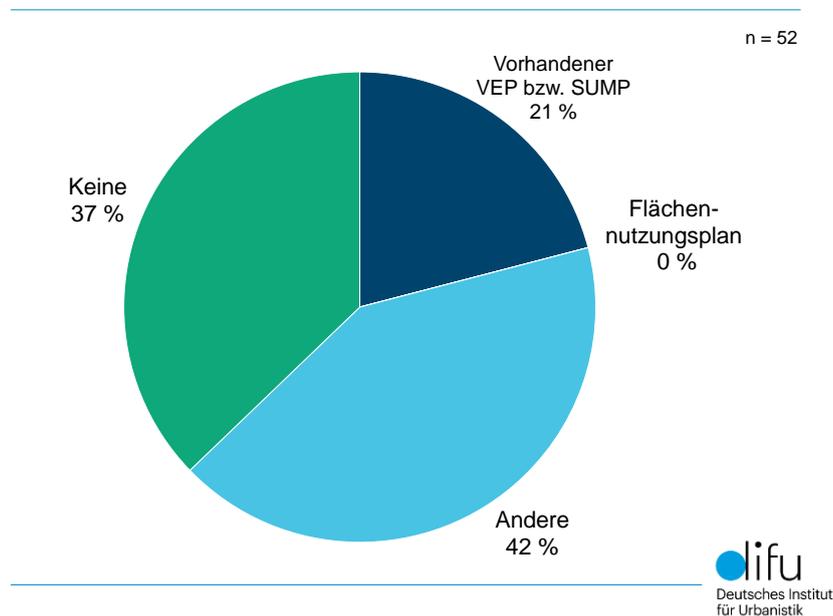


Abb. 50:
Kommentare zu
Planwerken zur
Förderung der
E-Mobilität

Planwerk	Kommentar
vorhandenem VEP bzw. SUMP	Im Mobilitätskonzept wurde das Thema nicht als eigenständiges Kapitel bearbeitet aber auf Initiative der Politik bei allen relevanten Teilabschnitten mit betrachtet.
vorhandenem VEP bzw. SUMP	Maßnahmen der Stadtwerke (Ladeinfrastruktur in Parkhäusern)
vorhandenem VEP bzw. SUMP	In Zusammenarbeit mit den Stadtwerken soll ein Netz an Ladestationen aufgebaut werden.
keinen	Gegenwärtig existiert keine konzeptionelle Planung zur Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung von E-Mobilität (z.B. Vorgaben zum Ladestellennetz); Aktivitäten erfolgen gegenwärtig auf Grundlage privater/unternehmerischer Initiativen , die durch die Stadt unterstützt werden (z.B. Flächenbereitstellung o.Ä.); der VEP beschreibt in diesem Zusammenhang lediglich Grenzen der Förderung (z.B. dass Bevorrechtigungen beim Parken oder zur Nutzung von Sonderfahrstreifen nicht erfolgen sollen, da dies aus unserer Sicht die Förderung des Umweltverbands konterkariert)
keinen	ein übergeordnetes Planwerk zur Elektromobilität besteht noch nicht. Es wird aber derzeit ein Elektromobilitätskonzept (EMoDo³) als Teilkonzept zum Masterplan Mobilität 2030 erarbeitet.
Anderen:	XYXY Stadt der intelligenten Mobilität
Anderen:	Masterplan Klimagerechter Stadtumbau , Zukunftswerkstatt Elektromobilität
Anderen:	Klimafreundliche Mobilität in XYXY
Anderen:	Klimaschutzkonzept
Anderen:	Momentan leiten sich die Maßnahmen aus dem Masterplan 100% Klimaschutz ab. Aktuell befindet sich ein E-Mobilitätskonzept in der Ausschreibung.
Anderen:	Ein Konzept für die Ladeinfrastruktur für PKW wird gerade erstellt
Anderen:	Handlungsstrategie Elektromobilität
Anderen:	Umsetzungskonzept Elektromobilität ist in Bearbeitung
Anderen:	" Elektromobilität im Jahr 2025 in XYXY, Vision und Strategie "
Anderen:	Stadtentwicklungsstrategie XYXY 2027
Anderen:	Konzept zum Aufbau von Ladesäulen, das zusammen mit dem örtlichen Energieversorger erarbeitet wurde
Anderen:	Konzepte im Rahmen von Förderprojekten der Elektromobilität
Anderen:	Eigene Handlungsrichtlinie für Ladeinfrastruktur
Anderen:	regionale Abstimmung
Anderen:	Beschaffung kommunaler E-Fahrzeuge als Dienstwagen gemäß Klimaschutzkonzept . Anschaffung E-Gelenkbus durch Verkehrsunternehmen. Aufbau Ladesäuleninfrastruktur für Radverkehr und MIV durch lokalen Stromversorger.

Quelle: eigene Auswertung

5. Fazit

Insgesamt 65 % (das entspricht 46 Kommunen) der an der Umfrage beteiligten Kommunen gaben an, aktuell über ein Verkehrsentwicklungskonzept zu verfügen bzw. ein solches momentan auszuarbeiten. Die Bezeichnung Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird dabei von den meisten Kommunen genutzt. Der Begriff VEP steht für klassische Verkehrsentwicklungsplanung in deutschen Kommunen und wird vom Großteil der deutschen Kommunen deshalb genutzt, um Kontinuität zu wahren und Kommunikationsschwierigkeiten innerhalb der Verwaltung sowie nach außen zu anderen Akteuren zu vermeiden. Trotz dieser Bezeichnung werden natürlich auch die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt integriert. Dies gilt auch für Kommunen, die für ihr Konzept die Bezeichnung SUMP wählten. Diese setzen verstärkt auf einen Wandel der Verkehrsplanung hin zu neuen Themen und einen Fokus auf die Bezeichnung „Mobilität“.

Ein großer Teil der Kommunen mit VEP bzw. SUMP arbeitet bereits an der Umsetzung des Konzeptes, der Evaluation der Ergebnisse oder sogar an der Vorbereitung einer Fortschreibung des Konzeptes. Die Verkehrsentwicklungsplanung als Prozess findet also in zahlreichen deutschen Kommunen statt. Als wichtige Bausteine der Konzepte wurden zumeist Maßnahmen zum Radverkehr und dem ÖPNV oder auch die Problemanalyse der Verkehrssituation gesehen. Dieses Ergebnis zeigt die Bedeutung von Teilen des Umweltverbundes und kann ein Indiz dafür sein, dass die Kommunen den Weg hin zu einer nachhaltigeren Mobilität forcieren. Auch Maßnahmen zum Pkw- bzw. Straßenverkehr wurden als wichtige Bestandteile des Konzeptes angesehen. Gleichzeitig war der Baustein zum Pkw- bzw. Straßenverkehr mit großen Hemmnissen verbunden, da die Auseinandersetzung mit diesem Thema häufig zu Konflikten mit verschiedenen Akteuren, wie z.B. Bürgerinnen und Bürgern, aber auch Umweltverbänden führen kann. Betrachtet man die Barrieren unterschiedlicher Stadtgrößen, so wird deutlich, dass der Baustein Pkw-Verkehr vor allem für Städte mit 100.001 bis 500.000 Einwohnern ein großes Problem darstellt. Diese bewerteten außerdem die Diskussion der Visionen und Leitbilder als problematisch. Städte bis 20.000 Einwohner beschrieben die Beteiligungsverfahren als einen Baustein mit Hemmnissen. Unabhängig von der Größe der Kommune wurden Beteiligungsverfahren bzw. ihre lange Dauer als eine der größten Herausforderungen bei der Erstellung bzw. der Umsetzung eines VEP/SUMP betrachtet. Außerdem wurden die finanziellen und personellen Ressourcen als Herausforderung benannt, genauso wie die insgesamt lange Dauer des Planungsprozesses.

Betrachtet man nun die gewünschte Unterstützung vom Bund bzw. von den Ländern bei der Erstellung und Umsetzung eines VEP/SUMP, so werden einige Parallelen deutlich. Die häufigste Antwort war hierbei der Wunsch nach besserer finanzieller Unterstützung. Außerdem wurde auch eine stärkere inhaltliche Unterstützung durch Bund und Land gewünscht. Kritisiert wurde in diesem Zusammenhang die fehlende Verbindlichkeit von VEPs/SUMPs in Deutschland. Diese fehlende Verbindlichkeit sowie fehlende Kapazitäten für die Planung wurden auch als Hauptgründe für die Nichterstellung eines Verkehrskonzeptes von Kommunen ohne VEP/SUMP genannt.

Insgesamt zeigt sich, dass das Thema Verkehrsentwicklungsplanung in deutschen Kommunen sehr aktuell ist und auch Themen wie Nachhaltigkeit und Umwelt mehr Beachtung bei der Verkehrsplanung bekommen. Dabei stehen z.B. insbesondere Radverkehr und E-Mobilität verstärkt im Fokus.

Wie allerdings auch deutlich wurde, wünschen sich die Kommunen mehr Unterstützung vom Bund bzw. von den Ländern bei der Ausarbeitung und der Umsetzung von Verkehrsentwicklungsplänen. Viele der genannten Herausforderungen (personelle Ressourcen, finanzielle Ressourcen, lange Dauer des Planungsprozesses) stehen in direktem Zusammenhang mit der gewünschten Unterstützung durch Bund und Länder (finanzielle Unterstützung, inhaltliche Unterstützung). Die Ausarbeitung und die Umsetzung von VEPs/SUMPs könnten mit einer dahingehend angepassten Unterstützung durch Bund und Länder für die Kommunen vereinfacht werden. Zukünftig wird also auch die Politik – Bund und Land – am Zug sein, dem Thema nachhaltige Verkehrsentwicklung mehr Gewicht zu schenken. Bessere Rahmenbedingungen, finanzielle Förderung, Verbindlichkeit der Maßnahmen sowie Unterstützung des Planungsprozesses sind nur einige der Aufgaben, die zukünftig von der Politik erwartet werden, um nachhaltige Mobilitätskonzepte umsetzbar und in der Wirkung erfolgreicher zu machen.

6. Literatur

- Decker, B., Hecimovic, H. und Wolek, M. (2012): Sustainable Urban Mobility Planning in Central Eastern Europe: Case Examples from Poland and Croatia. In: *Social and Behavioral Sciences* 48, S. 2748-2757.
- Gertz, C. und Polzin, G. (2009): Stand der Verkehrsentwicklungsplanung – Ergebnisse einer Städteumfrage in Deutschland. In: *Straßenverkehrstechnik* 12, S. 769-777.
- Wilde, M. und Klinger, T. (2017): Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung: zwischen Lebenspraxis und Planungspraxis. In: Wilde, M. et al. (Hrsg.): *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven*. Wiesbaden, S. 5-23.
- Wolfram, M. et al. (2010): Handlungsbedarf und -ansätze zur Steuerung einer nachhaltigen kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung in Deutschland. Dokumentation eines Expertenworkshops am Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR), Dresden, 4.2.2010.
- Statistisches Bundesamt (2013): Großstädte in Deutschland vom 31.12.2011, online verfügbar: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/GrosstaedteEinwohner.html> (Abruf am 6.11.2017).

Anhang

Teilnehmende Kommunen

	Kommune	Einwohner	Typ
1	Schrozberg	5.700	Stadt (kreisangehörig)
2	Laufen	6.600	Stadt (kreisangehörig)
3	Immenhausen	6.900	Stadt (kreisangehörig)
4	Calau	8.000	Stadt (kreisangehörig)
5	Sulzbach (Taunus)	9.200	Gemeinde
6	Walzbachtal	9.500	Gemeinde
7	Borgentreich	9.500	Stadt (kreisangehörig)
8	Flecken Aerzen	11.500	Gemeinde
9	Bad Urach	12.000	Stadt (kreisangehörig)
10	Taucha	16.000	Stadt (kreisangehörig)
11	Freudenberg	18.402	Stadt (kreisangehörig)
12	Forst (Lausitz)	18.996	Gemeinde
13	Kürten	19.000	Gemeinde
14	Attendorn	25.000	Stadt (kreisangehörig)
15	Limbach-Oberfrohna	25.500	Stadt (kreisangehörig)
16	Emmerich am Rhein	32.000	Stadt (kreisangehörig)
17	Hoyerswerda	33.550	Stadt (kreisangehörig)
18	Limburg	35.000	Stadt (kreisangehörig)
19	Pirmasens	40.000	Stadt (kreisfrei)
20	Coburg	41.000	Stadt (kreisfrei)
21	Hansestadt Wismar	42.000	Stadt (kreisangehörig)
22	Gotha	45.000	Stadt (kreisangehörig)
23	Passau	50.000	Stadt (kreisfrei)
24	Neu-Ulm	60.000	Stadt (kreisangehörig)
25	Aalen	67.000	Stadt (kreisangehörig)
26	Fulda	68.000	Stadt (kreisangehörig)
27	Brandenburg an der Havel	71.000	Stadt (kreisfrei)
28	Neumünster	81.991	Stadt (kreisfrei)
29	Konstanz	85.000	Stadt (kreisfrei)
30	Düren	90.000	Stadt (kreisangehörig)
31	Flensburg	93.000	Stadt (kreisfrei)
32	Gera	95.808	Stadt (kreisfrei)
33	Schwerin	98.000	Stadt (kreisfrei)
34	Cottbus	100.000	Stadt (kreisfrei)
35	Trier	110.004	Stadt (kreisfrei)
36	Erlangen	115.000	Stadt (kreisfrei)
37	Bottrop	116.000	Stadt (kreisfrei)

	Kommune	Einwohner	Typ
38	Pforzheim	125.000	Stadt (kreisfrei)
39	Ingolstadt	135.000	Stadt (kreisfrei)
40	Ludwigshafen	170.000	Stadt (kreisfrei)
41	Potsdam	172.000	Stadt (kreisfrei)
42	Mülheim an der Ruhr	172.816	Stadt (kreisfrei)
43	Hamm (Westf.)	180.000	Stadt (kreisfrei)
44	Hagen	195.000	Stadt (kreisfrei)
45	Kassel	198.000	Stadt (kreisfrei)
46	Mainz	210.000	Stadt (kreisfrei)
47	Erfurt	211.000	Stadt (kreisfrei)
48	Hansestadt Lübeck	220.000	Stadt (kreisfrei)
49	Kiel	240.000	Stadt (kreisfrei)
50	Halle (Saale)	240.000	Stadt (kreisfrei)
51	Aachen	250.000	Stadt (kreisfrei)
52	Rheinisch-Bergischer Kreis	276.000	Kreis
53	Karlsruhe	300.000	Stadt (kreisfrei)
54	Münster	307.000	Stadt (kreisfrei)
55	Kreis Kleve	312.000	Kreis
56	Bielefeld	330.000	Stadt (kreisfrei)
57	Duisburg	500.000	Stadt (kreisfrei)
58	Nürnberg	530.000	Stadt (kreisfrei)
59	Hannover	550.000	Stadt (kreisangehörig)
60	StädteRegion Aachen	550.000	Kreis
61	Dresden	553.000	Stadt (kreisfrei)
62	Freie Hansestadt Bremen	557.000	Stadtstaat
63	Leipzig	585.000	Stadt (kreisfrei)
64	Essen	590.000	Stadt (kreisfrei)
65	Dortmund	601.917	Stadt (kreisfrei)
66	Stuttgart	620.000	Stadt (kreisfrei)
67	Düsseldorf	628.000	Stadt (kreisfrei)
68	Frankfurt am Main	736.222	Stadt (kreisfrei)
69	Freie und Hansestadt Hamburg	1.860.759	Stadtstaat
70	Berlin	3.600.000	Stadtstaat
71	Saarbrücken	183.000	Stadt (kreisfrei)

Begründung für die Bezeichnung des Verkehrskonzeptes

Bezeichnung: Verkehrsentwicklungsplan

Name des Konzeptes	Begründung
Verkehrsentwicklungsplan 2025plus	VEP ist u.E. die übliche deutschsprachige Bezeichnung für Konzepte dieser Art; wir sehen den VEP 2025plus jedoch bereits als SUMP an.
Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum	In Leipzig gibt es ganz viele Stadtentwicklungspläne, so dass es sich anbot, auch Aussagen zum Verkehr in dem Format „Stadtentwicklungsplan“ beschließen zu lassen. Auch der Vorgänger 2003 war schon ein Stadtentwicklungsplan.
Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan - Parkraumkonzept	Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2006 wird derzeit lediglich in einem Teilbereich fortgeschrieben – dem Parkraumkonzept.
Masterplan Verkehr 2007; Verkehrsbericht 2010	Das Instrumentarium SUMP wurde in Hamm bislang nicht angewendet.
Verkehrsentwicklungsplan	Bezeichnung ist in der Kommune bekannt und verankert. Da in der Vergangenheit bereits zwei VEPs erarbeitet wurden, sind für große Teile von Politik und Zivilgesellschaft Inhalte und Ziele bekannt und möglicherweise auch besser kommunizierbar. Zielstellung bleibt ein langfristiges Strategiepapier, das mit zeitlich kürzer gefassten Umsetzungsplänen ergänzt wird.
Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe	Verkehrsentwicklungsplan war der gängigste Begriff.
Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2010	Bei der Aufstellung des ersten, städtischen Gesamtverkehrskonzeptes im Jahr 1993 wurde die Bezeichnung „Verkehrsentwicklungsplan“ gewählt. Im Zuge des Monitorings umgesetzter Maßnahmen wurde seither stets auf der Bezeichnung „Verkehrsentwicklungsplan“ aufgebaut (Wahrung der Kontinuität) und diese nur mit dem Zusatz „Fortschreibung“ sowie dem jeweiligen Jahr versehen.
Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm 2025	Der aktuelle VEP Ulm/Neu-Ulm 2025 (verabschiedet Juni 2014) ist die Fortschreibung des 1. VEP Ulm/Neu-Ulm (verabschiedet 1995, Prognosehorizont 2005).
Integrierter Verkehrsentwicklungsplan	Der Name „Verkehrsentwicklungsplan“ ist den Stadtverordneten geläufig und damit für sie verständlich.
Masterplan Mobilität 2025	Der Masterplan Mobilität 2025 gibt den Rahmen für die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren vor. Seine Ausrichtung ist nicht nur rein nachhaltig.
Verkehrsentwicklungsplan 2008	- entfällt -
Klimaschutzteilkonzept Mobilität	Inhalte entsprechen einem VEP, erweitert um die Themen Co ² -Reduktion und Erfolgscontrolling.
VEP	-
Stadtentwicklungskonzept Verkehr	In Potsdam gibt es verschiedene Stadtentwicklungskonzepte: Wohnen, Gewerbe, Verkehr.
Verkehrsentwicklungsplan Erlangen	Die Entwicklung der SUMPs ist parallel zu Beginn unseres Konzeptes entstanden, daher konnte die empfohlene Vorgehensweise zur Erstellung eines SUMP noch nicht ausreichend berücksichtigt werden.
Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungs-konzept	Unser GVP/VEP wurde „klassisch“ erstellt. Aufbauend auf Änderungen im FNP und einer Verkehrsanalyse wurden Verkehre prognostiziert und daraus verkehrliche Maßnahmen abgeleitet.
Generalverkehrsplan	Allumfassende Betrachtung der Verkehrsarten als Grundlage für die Verkehrsleitplanung

Name des Konzeptes	Begründung
Verkehrsentwicklungsplan Stadt Passau	Klassischer Aufbau eines VEP mit Bestandsaufnahme, Zielvorstellungen/Leitlinien, Maßnahmenplan.
Masterplan Mobilität 2020	Nachhaltig sollte jede Planung sein und die Verwaltung plant immer für die Stadt. Mobilität hingegen kann nicht geplant werden, sie wird „gemacht“; durch Bewohner und Besucher der Stadt sowie durch Durchgangsverkehr. Aufgabe der Stadtplanung ist u.a., die Entwicklung des Verkehrs (MIV, ÖV, RV, FV) sowie die Vernetzung der Mobilitätsarten zu steuern und zu fördern.
Verkehrsentwicklungsplan 2007-10	Eine andere Bezeichnung stand nicht zur Diskussion.
Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Gotha 2030+	Die Integration aller Verkehrsarten in einer Stadt war Ziel des VEP.
B 20 Umfahrung	Wir sind im Bundesverkehrswegeplan bereits im vordringlichen Bedarf, allerdings stagniert die Planung noch in den 1970er Jahren. Dann gab es nun eine Einigung auf eine von vier Trassen. Gegen diese gab es nun in der Bevölkerung große Bedenken, da die Dimensionen nun erheblich größer sind als damals angenommen. Es würde einen großen Eingriff in die Landschaft bedeuten.

Bezeichnung: „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) (deutsch: Nachhaltiger Städtischer Mobilitätsplan)

Name des Konzeptes	Begründung
nicht festgelegt	Die Bearbeitungstiefe geht deutlich über eine reine Betrachtung der Verkehrsträger hinaus. Vorgesehen sind insbesondere Aussagen zur zukünftigen Mobilität, zum erwarteten Verkehrsverhalten, zu neuen Technologien und Rückkopplungen zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept.
Verkehrsentwicklungskonzept 2030	Konzept ist mittel- bis langfristig; Vorschläge beinhalten Maßnahmen, aber auch strategische Überlegungen.
Verkehrsentwicklungsplan/Mobilitätskonzept 2030	Der ursprüngliche Titel „Verkehrsentwicklungsplan 2030“ wurde durch Beschlusslage um den Zusatz „Mobilitätskonzept“ ergänzt, um den Aspekten der Mobilität (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) mehr Gewicht zu schenken als dem Verkehr (vermeintlich nur MIV und SV).
Stadtentwicklungsplan Verkehr	Das Land Berlin hat sich für seine übergreifenden räumlichen Planwerke den Begriff „Stadtentwicklungsplan“ mit dem jeweiligen inhaltlichen Zusatz gegeben.
SUMP	EU-Mittel für Aufstellung eines SUMP erhalten. Ankündigung, dass künftig keine EU-Förderungen mehr möglich sind, wenn man keinen SUMP vorweisen kann, der SUMP befindet sich gerade in der Zieldiskussion, die Maßnahmenebene ist noch nicht besprochen worden.
Klimafreundliche Mobilität in Düren	Aufstellung als Klimaschutzteilkonzept im Rahmen entsprechender Förderung
Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung, bisher Mobilitätsprogramm 2013 und Ziele der Mobilität in Hamburg 2017	Im Mobilitätsprogramm 2013 sind aufbauend auf einer Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen und des Mobilitätsangebotes übergeordnete Leitlinien für Verkehrspolitik und -planung formuliert. Es erfolgt eine Gesamtschau der aktuellen Planungen und Projekte. Das Maßnahmenpektrum reicht vom Ausbau wichtiger Straßen- und Bahninfrastrukturen über die Umsetzung der Busbeschleunigung und der Radverkehrsstrategie bis hin zur Förderung des Zufußgehens. Der Umsetzungsstand wird jährlich aktualisiert. Ferner enthält das Mobilitätsprogramm die Konzeption einer kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung für Hamburg. Die VEP erfolgt in einem kontinuierlichen Prozess in mehreren Phasen: 1. Erarbeitung von Leitbild, Zielen und Indikatoren

Name des Konzeptes	Begründung
	<p>2. Entwicklung von Maßnahmenoptionen, Bildung von Maßnahmenpaketen und Überprüfung der Maßnahmenpakete durch Szenarienbildung</p> <p>3. Prüfung der Zielerreichung der unterschiedlichen Szenarien, Entscheidung für ein Maßnahmenpaket</p> <p>4. Erarbeitung eines Handlungskonzeptes (Verkehrsentwicklungsplan) auf Basis des ausgewählten Maßnahmenpakets</p> <p>5. Monitoring und Evaluation. Mit dem Beschluss der Senatsdrucksache „Mobilität in Hamburg - Ziele in 2017“ wurde die erste Phase abgeschlossen. Im Mobilitätsbeirat, in dem relevante verkehrspolitische Akteure vertreten sind, werden wesentliche Phasen der Verkehrsentwicklungsplanung und gesamtstädtisch relevante Verkehrsthemen diskutiert.</p>
Integriertes Mobilitätskonzept 2030+	<p>„Integriert“ heißt in diesem Zusammenhang verkehrsspezifisch alle Verkehrsarten (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, MIV) und Verkehrszwecke berücksichtigend, aber auch fachübergreifend, d.h. integriert in den wieder aufzunehmenden Prozess der Leitbild- und Zieldiskussion des Stadtentwicklungskonzept (STEK). In diesem Prozess werden raumbedeutsame städtebauliche Ziele und Zielkonflikte mit den Mobilitätszielen zu diskutieren und abzustimmen sein.</p>
KSI: Masterplan Mobilität Flensburg	Begründet durch Förderprojekte für ein Klimaschutzteilkonzept.
Integriertes Mobilitätskonzept 2030 +	<p>Neben sich verändernden Rahmenbedingungen wie die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Düsseldorf oder das sich verändernde Mobilitätsverhalten der jüngeren Generation im Sinne von „Nutzen statt Besitzen“ von Fahrzeugen, geben drängende Fragen zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung (Mobilität für alle, Barrierefreiheit), des Klimaschutzes und zur Einhaltung der EU-Luftschadstoffgrenzwerte, der Umgang mit begrenzten Flächenressourcen sowie wirtschaftliche Aspekte, wie der Nachholbedarf bei Investitionen zum Erhalt der vorhandenen Infrastruktur Anlass, über die Verkehrsentwicklung in der Stadt grundsätzlich neu nachzudenken und zu entscheiden, d.h. ein Konzept nicht mehr im Sinne einer Fortschreibung des 2006 beschlossenen VEP, sondern im Sinne der Neuaufstellung eines integrierten und nachhaltigen Mobilitätskonzeptes zu entwickeln. „Integriert“ heißt in diesem Zusammenhang verkehrsspezifisch alle Verkehrsarten (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, MIV) und Verkehrszwecke berücksichtigend, aber auch fachübergreifend, d.h. integriert in den wieder aufzunehmenden Prozess der Leitbild- und Zieldiskussion des Stadtentwicklungskonzeptes. In diesem Prozess werden raumbedeutsame städtebauliche Ziele und Zielkonflikte mit den Mobilitätszielen zu diskutieren und abzustimmen sein.</p>
Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030	Es ist eine Fortschreibung des GVP, der in dem VEP evaluiert wurde. Der VEP wird nun transformiert in einen SUMP und soll als Verwaltungshandeln alle fünf Jahre implementiert werden. Die Evaluation 2018 und Umsetzung des VEP wurde von der Stadtverordnetenversammlung 2015 beschlossen.
Verkehrsentwicklungsplan 2030	Das Projekt läuft als Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 1995 mit dem Prognosehorizont 2030. Aufgrund unterschiedlicher Prioritäten wird das Projekt in mehreren Meilensteinen und durch hierfür spezialisierte Gutachterbüros erarbeitet. Das Thema Mobilitätsmanagement spielt im Konzept eine wesentliche Rolle. Alle Lösungsansätze basieren vor allem auf verkehrslenkenden/rechtlichen Maßnahmen, neue Infrastrukturprojekte (d.h. Neubau von Straßen) spielen nur noch eine untergeordnete Rolle. Ausnahme: Projekt Stadt-Umland-Bahn Nürnberg/Erlangen/Herzogenaurach
Gemeindeentwicklungskonzept mit integriertem Verkehrsentwicklungsplan	Das Gemeindeentwicklungskonzept (GEK) soll den Bestand, die Rahmenbedingungen, Potentiale, Chancen und Risiken, zurückliegende und übergeordnete Planungen erfassen und mit den aufgrund der mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickelten und

Name des Konzeptes	Begründung
	beschlossenen Leitziele der Gemeinde ein Konzept für die Entwicklung der Gemeinde bis 2030 beschreiben. Dabei sind die Fragen, Risiken und Chancen einer zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung gemeinsam mit der Beteiligung und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger, die das Thema „Verkehr“ als zentrales Thema und einer der wichtigsten formuliert hatten, daher integrierter Bestandteil.
Stadtmobilitätsplan	In Halle bildet das Integrierte Stadtentwicklungskonzept den Rahmen für alle Teilpläne zur Stadtentwicklung. Daher kann ein schmalerer Ansatz als Gesamtplan für die Verkehrsentwicklung gewählt werden. Es gab auch noch nie einen VEP, sondern nur ein verkehrspolitisches Leitbild. Dieses soll im Wesentlichen aktualisiert werden.
Masterplan Mobilität	Viele Akteure (Bürgerbeteiligung, moderiert) arbeiten in Gruppen.

Sonstige Bezeichnungen des Verkehrskonzeptes

Name des Konzeptes	Begründung
Mobilitätsstrategie Frankfurt am Main	– mit Beschluss zum GVP 2005 – Auftrag zur Erarbeitung verkehrspolitischer Leitlinien – orientieren wir uns methodisch an verschiedenen Quellen, u.a. an Mobilitätsstrategie Zürich – methodische Zweiteilung: Strategischer Rahmen und umsetzungsbezogene Teilstrategien (VEP +) – Bearbeitungsprozess an SUMP angelegt, Bezeichnung aber zu technokratisch
Mobilitätsstrategie	Um das Prozesshafte zu betonen, sprechen wir von „Verkehrsentwicklungsplanung“. Diese enthält mehrere Bausteine und ist nicht EIN Plan. Daher eher SUMP als VEP.
Mobilitätskonzept Trier 2025	Zur Verdeutlichung, dass es sich um ein integriertes Gesamtplanungskonzept handelt, welches über einen reinen Infrastrukturmaßnahmenplan hinausgeht, haben wir den Begriff Verkehrsentwicklungsplan vermieden. Mit dem Namen Mobilitätskonzept soll verdeutlicht werden, dass die Stadt Trier eine umfassende Strategie verfolgt, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (inkl. Besuchern usw.) in Richtung stadt- und umweltverträglicher Verkehrsträger zu beeinflussen. Da zum Zeitpunkt der Namensfindung der Begriff SUMP noch nicht bekannt war, kam dieser Name nicht in Frage. Ob unser Konzept alle Anforderungen an einen SUMP erfüllt, kann hier nicht auf die Schnelle beurteilt werden.
Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025	Ich halte den Begriff VEP für besser verständlich als SUMP – Anglizismen helfen nicht, um Verkehrsplanung voranzubringen.
Masterplan Mobilität 2030	In Dortmund werden seit Anfang der 2000er Jahre Masterpläne zu unterschiedlichen Themen wie Einzelhandel, Wirtschaft, Umwelt, Integration, Energiewende und auch Mobilität erarbeitet. Zunächst handelt es sich um informelle Pläne, die die Aufstellung des Flächennutzungsplans begleitet haben. Inzwischen ist die Anzahl größer und die Themenstellung breiter geworden. Der Begriff Masterplan ist etabliert. Der Masterplan Mobilität wurde in Dortmund 2004 zum ersten Mal beschlossen und nun fortgeschrieben und aktualisiert. Er umfasst aber auch alle Elemente eines SUMP.
Der Titel ist noch offen	Zurzeit läuft es noch unter der Erstellung Verkehrsentwicklungsplan 2.0. Es wird noch einen Namen gesucht, der als Marke etabliert werden soll. Dies soll zur Wiedererkennung in der Öffentlichkeit beitragen.
Verkehrsentwicklungsplan 2017, Verkehrstrategie und Maßnahmenkonzept 2030	Mobilität beschreibt die Möglichkeit zur Ortsveränderung, Verkehr ist realisierte Mobilität und damit planbar und beeinflussbar. Mobilität an sich nicht. Auf den Inhalt kommt es an – modische Bezeichnungen, englisch übersetzt, sind vielleicht für eine Werbekampagne sinnvoll, für ein Fachkonzept eher verfehlt.
Verkehrskonzept	Neuordnung und Führung des Ziel- und Umgehungsverkehrs



Städtische Verkehrsplanung und -entwicklung befinden sich aktuell im Wandel. Schlagworte wie Klimaschutz, soziodemografischer Wandel, Ressourcenknappheit und Lebensqualität weisen in eine neue Richtung. Entsprechend richten Kommunen den Fokus verstärkt auf Elemente wie Radverkehrsförderung, Parkraumkonzepte und die Gestaltung des öffentlichen Raums. Hinzu kommen Aspekte wie Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung.

Doch worin liegen die Chancen, wo die Herausforderungen von Verkehrsentwicklungsplänen bzw. nachhaltigen städtischen Mobilitätsplänen? Wie können diese gefördert werden? Und worin besteht das Potenzial bei der Gestaltung eines nachhaltigen städtischen Verkehrssystems? Die Broschüre stellt die Ergebnisse einer bundesweiten Online-Umfrage unter deutschen Kommunen vor.