

Sustainable Urban Mobility Plans in Nordrhein-Westfalen

Stand der Umsetzung und Unterstützungsbedarfe
in den 27 Städtischen Knoten

ILS-WORKING PAPER

Von:

Nadežda Krasilnikova, Thomas Klinger, Angelika Münter, Philipp Große Daldrup



Impressum

Herausgegeben vom:

ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Brüderweg 22–24
44135 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51–0
poststelle@ils-forschung.de
www.ils-forschung.de

Dortmund, Deutschland, August 2026
© ILS 2026, alle Rechte vorbehalten.

ISSN: 2701-0112 (Online)
<https://doi.org/10.58122/ne8n-je82>



Die Institute der Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft
werden vom Land NRW institutionell gefördert.

Autor*innen:

Nadežda Krasilnikova, Thomas Klinger, Angelika Münter, Philipp Große Daldrup

Fotos:

AdobeStock_378192898, Abb. 1: Rupprecht Consult (Hg.) (2021): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt vom Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP). Zweite Ausgabe. Köln/Frankfurt.

Förderhinweis

Dieses Working Paper ist im Rahmen eines vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen geförderten Projekts entstanden.

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Zitierempfehlung:

Krasilnikova, Nadežda; Klinger, Thomas; Münter, Angelika; Große Daldrup, Philipp (2026): Sustainable Urban Mobility Plans in Nordrhein-Westfalen - Stand der Umsetzung und Unterstützungsbedarfe in den 27 Städtischen Knoten, ILS-Working Paper 19. Dortmund.

Über die Autor*innen:

Dr. Thomas Klinger ist Leiter der Forschungsgruppe „Mobilität und Raum“ am ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung.

Dr. Angelika Münter ist stellvertretende Leiterin der Forschungsgruppe „Mobilität und Raum“.

Dr. Nadežda Krasilnikova war bis März 2026 wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe „Mobilität und Raum“.

Philipp Große Daldrup unterstützte das Team bis März 2026 als studentischer Mitarbeiter.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	5
2	Grundlagen	7
2.1	Definition zentraler Begriffe	7
2.2	Stand der Umsetzung in NRW: Ergebnisse der Literatur- und Dokumenten- analyse.11	
2.3	Bestehende Unterstützungsangebote für Kommunen zur Erarbeitung eines SUMP.. 12	
3	Bestandsaufnahme: Fortschritte, Herausforderungen und Unterstützungsbedarfe	13
3.1	Methodik	13
3.2	Bestandsaufnahme der SUMP-Prozesse in den 27 Städtischen Knoten.....	17
3.2.1	Fortschritte in den Städten im Überblick	17
3.2.2	SUMP-Phase 1: Bestandsaufnahme	18
3.2.3	SUMP-Phase 2: Vision	19
3.2.4	SUMP-Phase 3: Umsetzung	20
3.2.5	SUMP-Phase 4: Monitoring.....	22
3.2.6	Phasenübergreifende Stakeholderbeteiligung im SUMP-Prozess	22
3.3	Herausforderungen und offene Fragen der Städte	23
3.3.1	Zentrale Herausforderungen im Überblick	23
3.3.2	Fokus 1: Funktionales Stadtgebiet (Functional Urban Area - FUA)	25
3.3.3	Fokus 2: Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V-Netz)	26
3.3.4	Fokus 3: Stadtlogistik und überregionaler Güterverkehr	27
3.3.5	Fokus 4: Umsetzungsplan.....	28
3.4	Übergeordnete sowie gruppenspezifische Unterstützungsbedarfe der Städte	30
3.4.1	Zentrale Unterstützungsbedarfe im Überblick.....	30
3.4.2	Gruppe 1: Integrierter SUMP-Prozess	33
3.4.3	Gruppe 2: Modularer SUMP-Prozess.....	33
3.4.4	Gruppe 3: SUMP-Prozess in der Startphase	34
3.4.5	Gruppe 4: Orientierung an Mindeststandards	35
3.5	Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen aus der Bestandsaufnahme	35
4	Vertiefung 1: Stakeholderbeteiligung	38
4.1	Methodik	38
4.2	Beteiligte Gruppen und Formate	38
4.3	Beteiligte Gruppen und thematische Schwerpunkte	40
4.4	Zentrale Unterschiede in den Städten.....	41
4.5	Handreichung für die Kommunen für die Planung von Beteiligungsprozessen im Rahmen der SUMP-Erstellung.....	41

5 Vertiefung 2: Umgang mit dem Einbezug der <i>Functional Urban Area</i> (FUA) in die SUMP-Prozesse	44
5.1 Methodik	44
5.2 Analyse der regionalen Verflechtungen und Kooperationsräume	45
5.3 Diskussion potenzieller Abgrenzungskonzepte	49
5.4 Handlungsempfehlungen zur räumlichen Abgrenzung des funktionalen Verflechtungsbereichs der Städtischen Knoten.....	54
5.5 Handlungsempfehlungen zur Gestaltung regionaler SUMP-Prozesse.....	56
6 Vertiefung 3: Abgleich der kommunalen Datenlage mit EU-Indikatorik	59
6.1 Methodik und Durchführung der standardisierten Online-Befragung.....	59
6.2 Block 1: Datenzugang	60
6.3 Block 2: Datenerhebung	62
6.4 Fokus 1: CO ₂ -Äquivalent.....	63
6.5 Fokus 2: Modal Split.....	64
6.6 Schlussfolgerungen und Handlungsansätze	65
7 Vertiefung 4: Identifikation zentraler Herausforderungen der Maßnahmenplanung und -umsetzung	68
7.1 Methodik	68
7.2 Kommunale Vorgehensweisen bei der Maßnahmenplanung und -umsetzung	68
7.3 Zentrale Herausforderungen und Unterschiede in den Städten.....	69
7.4 Maßnahmenplanung als Bestandteil des SUMP-Prozesses: Handreichung für die Kommunen, Land und Bund	71
8 Fazit.....	75
9 Literaturverzeichnis.....	79
10 Abbildungsverzeichnis	82
11 Tabellenverzeichnis	83
Anhang.....	84

1 Einleitung

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist ein wichtiger Motor für die Verbesserung der Mobilität von Personen und Gütern in Europa. Mit der überarbeiteten **TEN-V-Verordnung** (EU – Europäische Union 2024) verfügt die Europäische Union über eine umfassende Strategie zur Verbesserung der Mobilität und Nachhaltigkeit der europäischen Verkehrsinfrastruktur, wobei die lokale Ebene einen wesentlichen Beitrag zur Leistungsfähigkeit des Netzes leistet. Europaweit sind 431 Städte (davon 27 in Nordrhein-Westfalen) im TEN-V als „**urban nodes**“ (im Deutschen: **Städtische Knoten**) klassifiziert. Diese stellen als Knoten des Personen- und Güterverkehrs die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger her. In Bezug auf die transeuropäischen Netze kommt dabei der Schnittstelle zwischen Fern- und Nahverkehr eine besondere Rolle zu. Diese Schnittstellenfunktion und Einbindung in das TEN-V erfüllt ein Städtischer Knotenpunkt nicht nur für sein eigenes, administratives Stadtgebiet, sondern auch für seinen funktionalen Verflechtungsraum (Functional Urban Area bzw. Stadtregion).

Die **TEN-V-Verordnung** verpflichtet die Städtischen Knoten, bis Ende 2027 einen „**Sustainable Urban Mobility Plan**“ (**SUMP**) (im Deutschen: nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan) aufzustellen und mit einem Monitoring zu hinterlegen. Diese Verordnung bezieht das SUMP-Konzept auf die Städtischen Knoten im TEN-V-Netz. Demnach dient ein SUMP als langfristiger, integrierter Plan und deckt alle Aspekte der Mobilität ab: „Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungsansätzen auf und berücksichtigt in besonderem Maße Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien“ (Rupprecht Consult 2021: 10). SUMPs zeichnen sich durch ihren integrierten Charakter (Gesamtbetrachtung von nachhaltiger Mobilität statt ausschließlicher Infrastrukturplanung), ihren Prozesscharakter einschließlich einer Zielorientierung sowie eines damit verknüpften Monitorings und einen partizipativen Ansatz aus.

Die Verpflichtung zur Erarbeitung und Annahme eines SUMP schaffte einen zusätzlichen Impuls für die lokale Mobilitätswende. Ein SUMP trägt beispielsweise dazu bei, Maßnahmen, die mit einer Umverteilung von Straßenraum zu Lasten des MIV verbunden sind, in ein strategisches Zielkonzept einzubetten. SUMPs können so zu einer rechtssicheren Umsetzung solcher Maßnahmen beitragen, indem sie es ermöglichen, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen jenseits einer „qualifizierten Gefahrenlage“ zu begründen (ARL 2025: 10). SUMPs können somit als zentraler Bestandteil eines Transition Managements hin zur Mobilitäts- und Verkehrswende genutzt werden (Hartl et al. 2024).

Dieser Bericht soll dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) und den Kommunen einen Überblick über den Stand der Erarbeitung der Sustainable Urban Mobility Plans in den 27 Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen verschaffen und arbeitet heraus, welche Unterstützungsbedarfe diese Städte bei der Erstellung eines SUMP bzw. der Weiterentwicklung vorliegender Mobilitätspläne auf „SUMP-Niveau“ haben. Diese empirischen Grundlagen sollen dem MUNV als fachliche Grundlage dienen, um die Unterstützungsbedarfe der Städtischen Knoten bedarfsorientiert in Unterstützungs- und Förderangebote des MUNV integrieren zu können.

Das dem Bericht zugrunde liegende Forschungsvorhaben ist in fünf inhaltliche Bausteine gegliedert: Kern des Forschungsvorhabens ist eine **Bestandsaufnahme der SUMP-Prozesse in NRW**, die den Stand der Erarbeitung der SUMP in den 27 Städtischen Knoten in NRW auf der Basis einer standardisierten Erhebung und qualitativer Expertengespräche mit Mobilitätsplanenden in allen 27 Städtischen Knoten eruiert. Darauf aufbauend wird herausgearbeitet, welche Unterstützungsbedarfe diese Städte bei der Weiterentwicklung vorliegender Mobilitätspläne auf „SUMP-Niveau“ haben und es werden Ansatzpunkte aufgezeigt, wie die Unterstützungsbedarfe der Städtischen Knoten bedarfsorientiert in Unterstützungs- und Förderangebote des MUNV integriert werden könnten.

Anschließend werden **vier Themen**, die sich in der Bestandsanalyse als für die Kommunen besonders herausfordernd herauskristallisiert haben, **vertiefend** analytisch betrachtet sowie jeweils Empfehlungen für das MUNV und/oder die Kommunen herausgearbeitet:

- **Stakeholderbeteiligung:** SUMP-Prozesse zeichnen sich durch einen partizipativen Ansatz aus. Diese Vertiefung stellt heraus, wer, wie und wann im SUMP-Prozess der Städte beteiligt wird, um daraus Handlungsansätze für die kommunale Praxis abzuleiten.
- **Einbezug der *Functional Urban Area*:** Diese Vertiefung formuliert eine fachliche Einschätzung zum Umgang mit der raumstrukturellen Sondersituation in NRW (zahlreiche direkt benachbarte Städtische Knoten mit sich überlagernden funktionalen Verflechtungsbereichen) in der Umsetzung der „SUMP-Pflicht“.
- **EU-Indikatorik:** Mit der „SUMP-Pflicht“ geht auch eine Verpflichtung der Kommunen einher, Kernindikatoren zur nachhaltigen Mobilität an die EU zu übermitteln. Diese Vertiefung gleicht ab, inwiefern die von der EU-Kommission (vorläufig) hierzu vorgeschlagene Indikatorik sich über in den Kommunen vorhandene Datenbestände abbilden lässt und analysiert den Unterstützungsbedarf der Städtischen Knoten im Bereich des Datenzugangs und der Datenerhebung.
- **Umsetzungsplanung:** Die Schnittstellen zwischen Maßnahmenplanung und -umsetzung sind ein neuralgischer Punkt im SUMP-Prozess. Diese Vertiefung zielt darauf ab, zentrale Herausforderungen der Maßnahmenplanung und -umsetzung im SUMP-Kontext besser zu verstehen und daraus Handlungsansätze für die kommunale Praxis abzuleiten.

Der Bericht umfasst acht inhaltliche Kapitel. Kapitel 1 und 2 fassen die Ausgangslage und die grundlegenden Begriffe eines SUMP-Prozesses zusammen. Darauf aufbauend werden in fünf in sich geschlossenen und damit für sich lesbaren Kapiteln (Kapitel 3-7) die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sowie der vier Vertiefungen dargestellt. In jedem dieser Kapitel werden zunächst die Ziele und Forschungsfragen sowie Methodik der Analyse herausgearbeitet, dann die analytischen Ergebnisse präsentiert und abschließend Handlungsempfehlungen für das MUNV und/oder die Städtischen Knoten formuliert. Das Fazit (Kapitel 8) fasst die wesentlichen Ergebnisse und Empfehlungen des Forschungsvorhabens knapp zusammen.

2 Grundlagen

Dieses Kapitel definiert zunächst grundlegende Begriffe, die im SUMP-Kontext relevant sind, und ordnet vorläufig ein, welche Verpflichtungen sich für die Städtischen Knoten aus der TEN-V-Verordnung ergeben. Anschließend wird kurz der Wissensstand zum Stand der Bearbeitung der SUMP in NRW, auf dem diese Studie aufbaut, zusammengefasst und ein Überblick über bestehende Unterstützungsangebote für die Städtischen Knoten in NRW in der nachhaltigen Mobilitätsplanung gegeben.

2.1 Definition zentraler Begriffe

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) / Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan

Ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) ist ein strategisches Planungsinstrument, welches eine integrierte, partizipative und datengestützte Herangehensweise an die kommunale Mobilitätsplanung verfolgt und den Städtischen Knoten als funktionale Stadtregion (Stadt inkl. ihres Pendlereinzugsbereichs) betrachtet. In Deutschland werden SUMP und die damit verbundenen strategischen Planungsprozesse auch unter Begriffen wie „Kommunales Mobilitätskonzept“, „Masterplan Mobilität“ oder „Verkehrsentwicklungsplan“ geführt.

Bei der Entwicklung der SUMP sind folgende Kernaspekte zu berücksichtigen:

- Ziele und Zielsetzungen im Hinblick auf ein zugängliches, hochwertiges, sicheres und nachhaltiges Verkehrsangebot
- Kombination aus langfristiger Vision und kurzfristigem Umsetzungsplan
- Integration der verschiedenen Verkehrsträger
- Effizientes Funktionieren des transeuropäischen Netzes über die Städtischen Knotenpunkte
- Entwicklung und Umsetzung in einem partizipativen Ansatz
- Monitoring und Leistungsindikatoren

Diese werden im Anhang V der TEN-V-Verordnung durch Leitlinien für die Entwicklung von SUMP konkretisiert. Diese Leitlinien bauen auf langjährigen Erfahrungen mit dem SUMP-Konzept auf, welches sich europaweit als eine gute Praxis der integrierten und ganzheitlichen Mobilitätsplanung etabliert hat. Diese Erfahrungswerte sowie die Kriterien, die ein SUMP erfüllen soll, sind in umfangreichen, informellen SUMP-Guidelines dokumentiert worden, die bereits erstmalig 2013 und in einer aktualisierten Fassung 2019 von der EU-Kommission in einem Leitfaden veröffentlicht wurden. Dieser soll die Mobilitätsplanenden vor Ort bei der Entwicklung und dem Monitoring von SUMP unterstützen (Rupprecht Consult 2021). Die SUMP-Guidelines definieren typische Phasen und Meilensteine, die ein SUMP-Prozess zu durchlaufen hat (vgl. Abbildung 1). Nachdem der Beschluss, einen SUMP aufzustellen, getroffen wurde, umfasst der SUMP-Prozess in der Regel vier Phasen:

1. Eine (datenbasierte) Bestandsaufnahme und -analyse
2. Die Ableitung von langfristigen Zielen des Mobilitätsplans
3. Die Planung von kurzfristigen Maßnahmen in einem Umsetzungsplan
4. Die Umsetzung der Maßnahmen verbunden mit einem Monitoring und einer Wirkungskontrolle hinsichtlich der definierten Ziele



Abbildung 1: Prozess der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (Rupprecht Consult 2021: 18)

Die detaillierten informellen SUMP-Guidelines wurden damit bereits vor Verabschiedung der TEN-V-Verordnung veröffentlicht. Sie gelten für SUMPs im Allgemeinen, greifen aber noch nicht die spezifischen Anforderungen, die an die Städtischen Knotenpunkte in den Transeuropäischen Netzen zu stellen sind, explizit auf (bzw. vorweg).¹ Im sehr knappen, lediglich einseitigen Annex V der TEN-V-Verordnung bleiben die Anforderungen, die die bis Ende 2027 von den Städtischen Knoten anzunehmenden SUMPs zu erfüllen haben, hingegen sehr vage. Das Bundesverkehrsministerium hat daher einen Bund-Länder-Fachkreis „nachhaltig.mobil.planen“ einberufen, um die zentralen Begrifflichkeiten der TEN-V-Verordnung für Deutschland einheitlich zu definieren sowie einen Anerkennungsprozess zu etablieren, über den rechtssicher gewährleistet wird, dass die nun zu erstellenden SUMPs den Anforderungen der EU genügen sowie zukünftig möglicherweise auch die Fördervoraussetzung in Förderprogrammen des Bundes im Bereich der nachhaltigen kommunalen Mobilität erfüllen. Ergebnisse aus diesem Fachkreis liegen aber bisher noch nicht vor (Jendruck 2025).

Urban Node / Städtischer Knoten

Die TEN-V-Verordnung definiert die Rolle der Großstädte im transeuropäischen Verkehrsnetz neu. Während in der vorherigen Fassung der TEN-V-Verordnung europaweit lediglich 88 Städte aufgrund ihrer geographischen Lage an den zentralen TEN-V-Korridoren auf Vorschlag der Mitgliedsstaaten von der EU-Kommission als Städtische Knoten klassifiziert wurden (davon 13 in Deutschland und drei in NRW: Bielefeld, Düsseldorf und Köln) (BBSR 2018), sind es mit der TEN-V-Verordnung europaweit 431 (davon

¹ Die SUMP-Guidelines werden aktuell überarbeitet. Diese Überarbeitung wird die Anforderungen der TEN-V-Verordnung an die Städtischen Knotenpunkte explizit adressieren und zudem neue thematische Schwerpunkte aufgreifen (u. a. ein erweiterter Fokus auf urbane Logistik). Die Veröffentlichung ist für 2026 geplant. (EU Urban Mobility Observatory 2025)

78 in Deutschland und 27 in NRW). Die Städtischen Knoten werden im Anhang 2 der TEN-V-Verordnung genannt. Es sind nun alle Städte, die in die Transeuropäischen Netze eingebunden sind und eine Mindestgröße von 100.000 Einwohnern haben als Städtische Knoten klassifiziert sowie ergänzend die Hauptstädte der NUTS2-Regionen (in Deutschland: Bundesländer), sofern es keinen anderen Städtischen Knoten in der NUTS2-Region gibt (Art. 40 (2)). Städtische Knoten sind als funktionale Stadtregion zu betrachten. Konkret ist ein Städtischer Knoten in der TEN-V-Verordnung definiert als „ein städtisches Gebiet, in dem Elemente der Verkehrsinfrastruktur des Transeuropäischen Netzes für den Personen- und Güterverkehr, wie beispielsweise Häfen, Passagierterminals, Flughäfen, Bahnhöfe, Busterminals und multimodale Güterterminals, die innerhalb oder in der Nähe von Stadtgebieten liegen, mit anderen Elementen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden sind, einschließlich der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger“ (Art. 3 (6)).

Bisher ist nicht abschließend geklärt, ob die Mitgliedsstaaten, die die Umsetzung der TEN-V-Verordnung zu gewährleisten haben, oder die Städtischen Knoten selbst in der Pflicht stehen, dass sie einen SUMP annehmen (Europabüro Frankfurt/Rhein/Main 2024). Für die Städtischen Knoten ist dies aber letztendlich unerheblich, da davon auszugehen ist, dass die EU-Kommission zukünftig die EU-Fördermöglichkeiten im Bereich der nachhaltigen kommunalen Mobilität an die Erfüllung der Anforderungen, die an einen SUMP zu stellen sind, knüpfen und die Städtischen Knoten spätestens auf diesem Weg selbst in die Pflicht nehmen wird. Neben den Anforderungen an die Städtischen Knoten sowie allgemeinen Prioritäten in der Entwicklung des TEN-V-Netzes benennt die TEN-V-Verordnung in Art. 42 auch zusätzliche konkrete Prioritäten für die Städtischen Knoten, z. B. zur Anbindung der ersten und letzten Meile sowie nachhaltigen, nahtlosen und sicheren Verbindung innerhalb der Transeuropäischen Netze, aber auch zwischen dem Fern- und Regionalverkehr. Lokalen Maßnahmen, die dies in den Städtischen Knoten gewährleisten, steht damit potenziell ein Zugang zu EU-Fördermitteln für TEN-Projekte aus der Fazilität „Connecting Europe“ und den europäischen Struktur- und Kohäsionsfonds offen.

Functional Urban Area (FUA) / Funktionales Stadtgebiet / Stadtregion

Der räumliche Bezugspunkt des SUMP für einen Städtischen Knoten ist nicht nur das administrative Gebiet der Stadt, sondern sein funktionales Stadtgebiet bzw. „**Functional Urban Area**“ (FUA). Eine seit langem im europäischen Raumentwicklungsdiskurs verankerte Definition von funktionalen Stadtgebieten wurde zwischen der OECD, dem Statistischen Amt der Europäischen Kommission (Eurostat) und ihrer Generaldirektion für Regionalpolitik und Stadtentwicklung vereinbart. Sie basiert zum einen auf Angaben zur „Bevölkerungsdichte, zur Identifizierung von Siedlungskernen und zum anderen auf Angaben zu Pendlerverflechtungen zur Identifizierung des in den Arbeitsmarkt der Siedlungskerne integrierten Umlandes.“ (Rupprecht Consult 2021: 12). Die Städte sind bei der Erstellung ihres SUMP aber nicht dazu verpflichtet, auf diese Definition und die daraus resultierende räumliche Abgrenzung ihres funktionalen Verflechtungsbereichs (vgl. Abbildung 2) zurückzugreifen, sondern können diesen auch anders definieren, sofern darüber die wesentlichen verkehrlichen Verflechtungen der Stadt abgebildet werden (ebd.). Um mögliche begriffliche Missverständnisse zu vermeiden, wird von der EU-Kommission zudem diskutiert, im Durchführungsrechtsakt zur TEN-V-Verordnung den formalisierten Begriff der „Functional Urban Area (FUA)“ durch den offeneren Begriff der „Greater Urban Area (GUA)“ zu ersetzen.

Die polyzentrale Raumstruktur Nordrhein-Westfalens mit vielen teils direkt benachbarten Städtischen Knoten stellt hierbei europaweit eine Sondersituation dar, die mit methodischen Herausforderungen in der Abgrenzung der funktionalen Verflechtungsräume einhergeht. Der Metropolraum Rhein-Ruhr ist der größte Ballungsraum Europas. Nirgendwo sonst in Europa ist auch die Dichte an Städtischen Knoten so groß wie in dieser Region. Dabei handelt es sich nicht selten um direkt benachbarte Großstädte mit sich überlappenden funktionalen Einzugsbereichen. Im FUA-Konzept der OECD werden diese Kerne zusammengefasst, so dass sich in NRW mehrere polyzentrale FUAs ergeben. In der größten von diesen – der FUA Ruhrgebiet – liegen allein zwölf Städtische Knoten. Würden die SUMP-Prozesse für jeden

Städtischen Knoten komplett unabhängig voneinander durchgeführt und sich jeweils an der gesamten FUA orientieren, würde dies die Gefahr der Überforderung der lokalen Akteure bergen, da in jeden SUMP-Prozess auch alle zentralen Akteure aus der FUA eingebunden werden sollen. Zudem wäre dies für die datenbezogene Bestandsaufnahme und im Monitoring zu den regionalen Verflechtungen ineffizient und Synergien in Bezug auf die umlandbezogenen Umsetzungsmaßnahmen blieben möglicherweise ungenutzt.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Die 27 Städtischen Knoten im TEN-V-Netz in NRW

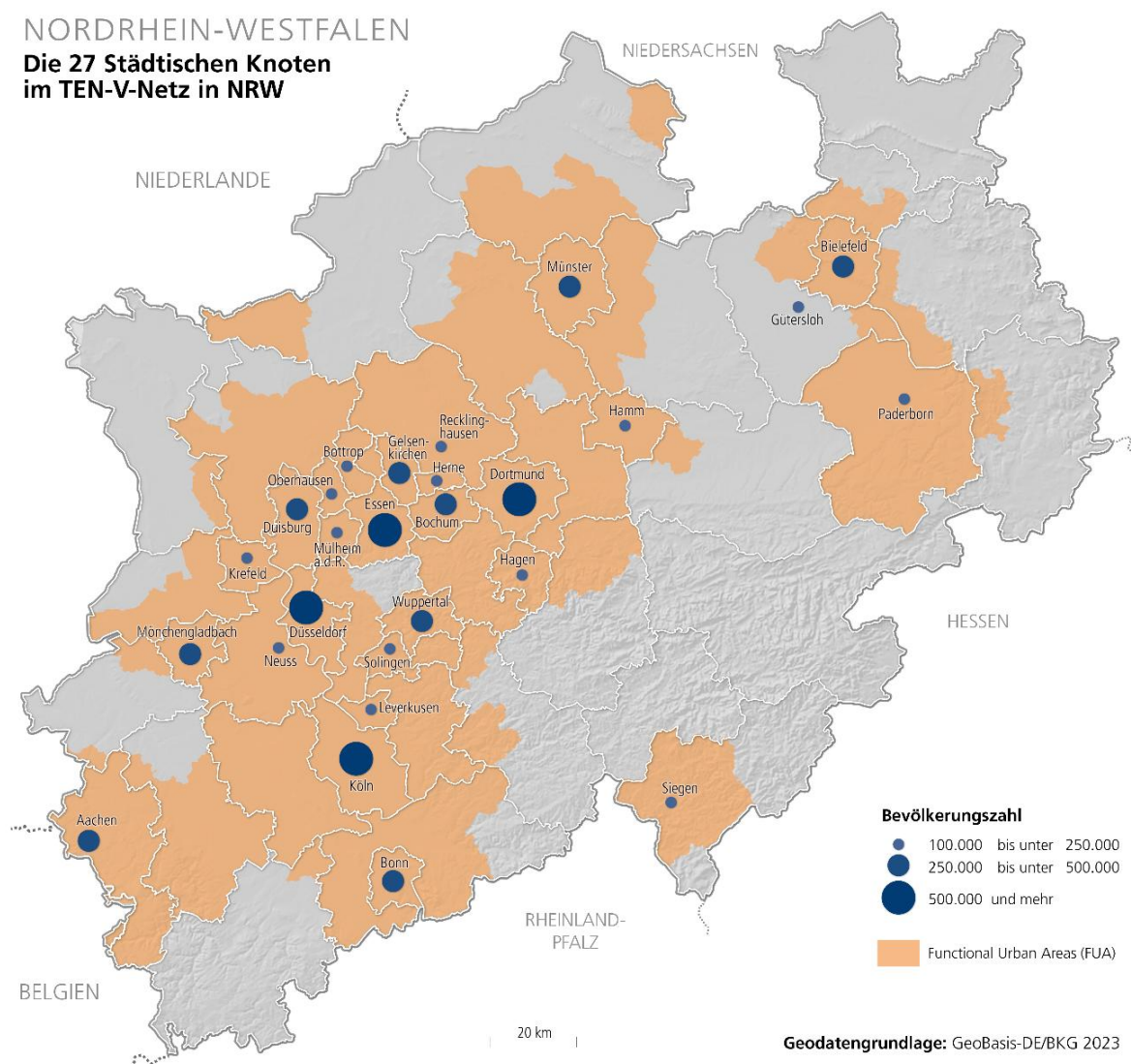


Abbildung 2: Die 27 Städtischen Knoten im TEN-V-Netz in NRW (eigene Darstellung, Jutta Rönsch, ILS)

(S)UMI-Indikatoren

Die Städtischen Knoten sind zudem verpflichtet, ihre SUMP mit einem Monitoring zu hinterlegen. In diesem Zusammenhang lässt die Europäische Kommission aktuell eine **Zusammenstellung von entsprechenden Kennwerten, die UMI, Urban Mobility Indicators**, überarbeiten. Diese Kernindikatoren sollen europaweit als Grundlage für Monitoring-Prozesse herangezogen werden, um so die Umsetzung der SUMP erfassen und bewerten zu können. Die TEN-V-Verordnung legt fest, dass diese Daten der EU-Kommission ab dem 31.12.2027 regelmäßig zu übermitteln sind (EU 2024). Das endgültige Indikatorenset wird derzeit noch zwischen der EU-Kommission und den Mitgliedsstaaten abgestimmt. Die EU-Kommission hatte angekündigt, bis spätestens zum 19. Juli 2025 die zu übermittelnden Kernindikatoren und Erhebungsmethoden auszuarbeiten und über eine Durchführungsverordnung zur TEN-V-Richtlinie zu verabschieden (Europabüro Frankfurt/RheinMain 2024). Diese Frist konnte nicht gehalten werden. Mit dem Durchführungsrechtsakt ist voraussichtlich im 2. Quartal 2026 zu rechnen.

Im Spätherbst 2025 wurde von der EU-Kommission ein vorläufiges Indikatorenset im Rahmen einer *Have you say*-Konsultation zum Durchführungsrechtsakt veröffentlicht und zur Diskussion gestellt.² Demnach sollen insgesamt 13 Indikatoren zu den Themenfeldern Nachhaltigkeit, Sicherheit und Erreichbarkeit von Städtischen Knoten erhoben werden. Für die Erhebung der Indikatoren weicht die EU-Kommission vom FUA-Begriff (s. o.) ab. Laut Entwurf des Durchführungsrechtsakts obliegt es den Mitgliedsstaaten, den räumlichen Bezugsraum der Städtischen Knoten für die Datenerhebung zu definieren. „Kleinste Einheit“ hierzu sind die „Local Administrative Units (LAU)“ (in Deutschland: Gemeindeebene). Ein Städtischer Knoten kann eine oder mehrere LAU/Gemeinden umfassen, wobei jede LAU/Gemeinde aber nur einem Städtischen Knoten zugeordnet werden darf (Europäische Kommission 2025). Eine Betrachtung der funktionalen Verflechtungen einer Kernstadt mit ihrem Umland (funktionales Stadtgebiet) ist damit für die EU-weite Datenerhebung optional. Offen bleibt allerdings, ob diese Abkehr von einer funktionalen Definition der Städtischen Knoten lediglich für die Erhebung der Mobilitätsindikatoren gilt oder es den Mitgliedsstaaten offensteht, auch für die SUMP-Prozesse generell eigene räumliche Definitionen der Städtischen Knoten zugrunde zu legen.

2.2 Stand der Umsetzung in NRW: Ergebnisse der Literatur- und Dokumentenanalyse

Die Verpflichtung für die Städtischen Knoten, bis Ende 2027 SUMPs zu entwickeln, baut auf langjährigen Erfahrungen mit dem SUMP-Konzept auf. Dieses hat sich seit 2013 europaweit als eine gute Praxis der integrierten und ganzheitlichen Mobilitätsplanung etabliert. Dies wurde unter anderem durch eine Vielzahl von EU-geförderten Projekten erreicht, die das SUMP-Konzept auf lokaler und regionaler Ebene verbreitet haben sowie zahlreiche Empfehlungen zur Methodik zur Entwicklung von SUMPs und zu Indikatoren zur Messung und Evaluation nachhaltiger urbaner Mobilität erarbeitet haben. Zugleich ist es zur Erfüllung der SUMP-Pflicht vielerorts nicht erforderlich, „bei null“ zu starten, sondern es kann auf bestehenden Konzepten und Plänen zur Verkehrsentwicklung und nachhaltigen Mobilität aufgebaut werden (Rupprecht Consult 2023). Viele Städtische Knoten in NRW haben bereits Nachhaltige Mobilitätskonzepte bzw. SUMPs entwickelt, die teils auch als solche bezeichnet werden (z. B. „Nachhaltiges Mobilitätskonzept für Bielefeld (SUMP)“, teils aber auch andere Bezeichnungen haben (Mobilitätsplan D, Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Düsseldorf, Masterplan Mobilität 2030, Mobilitätsplan der Stadt Dortmund, Masterplan Mobilität Münster der Stadt Münster etc.).

Unabhängig von ihrer Bezeichnung erfüllen diese Pläne die Kriterien, die einen SUMP ausmachen, in der Regel aber nicht vollständig, wie eine bundesweite Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf SUMPs für die deutschen Großstädte zeigt. Viele Großstädte erfüllen die Pflicht aber bereits in einigen Themenfeldern und Kriterien, so dass hier ein SUMP nicht völlig neu entwickelt werden muss, sondern es ausreicht, vorhandene Konzepte und Prozesse weiterzuentwickeln bzw. fortzuschreiben (Rupprecht Consult 2023: 16). Diese Bestandserhebung, die als Desktoprecherche konzipiert und durch eine Online-Befragung der Kommunen ergänzt wurde, zielte auf eine quantitative Bewertung vorliegender SUMPs und verwandter Konzepte ab. Sie bewertet den Erfüllungsgrad anhand von 32 Kriterien. Im Median erfüllen die Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen demnach 50 Prozent der Kriterien. Die Spannweite reicht von zwei Städten, die bis 2022 noch kein Konzept mit Bezug zur nachhaltigen Mobilität verabschiedet hatten – und damit 0 % der Kriterien erfüllen – über ein Mittelfeld von 13 Städten, die zwischen 40 und 60 % der Kriterien erfüllen hin zu zwei Städten, die mehr als 70 % der Kriterien erfüllen. Damit liegen die NRW-Städte deutschlandweit im Schnitt aller 102 betrachteten Städte, wobei sowohl die Gruppe, die besonders wenige wie auch die Gruppe, die besonders viele Kriterien bereits erfüllt, in

² *Have you say*-Konsultationen sind ein Beteiligungsformat der EU-Kommission über das sich Bürger*innen und Unternehmen und andere Stakeholder über eine Online-Plattform zu im Entwurf befindlichen neuen EU-Strategien und Rechtsvorschriften äußern können.

Nordrhein-Westfalen tendenziell unterbesetzt ist (eigene Berechnung nach Rupprecht Consult 2023). Diese bundesweite standardisierte Bestandserhebung weist jedoch Lücken auf, da sie beispielsweise nur bis etwa Ende 2022 verabschiedete Konzepte berücksichtigt und weder laufende Erarbeitungs- und Aufstellungsprozesse noch flankierende Dokumente und Informationen, etwa zu durchgeführten Partizipationsprozessen, einbezieht. Ein vollständiger Überblick zum Stand der Umsetzung der SUMP-Prozesse in NRW besteht daher weiterhin nicht. Auch konkrete Unterstützungsbedarfe der Kommunen hinsichtlich der Erfüllung der SUMP-Pflicht gehen aus der vorliegenden Bestandsanalyse nicht hervor, sind aber essenziell, um Förder- und Unterstützungsangebote des MUNV in der Erstellung von SUMP an die kommunalen Bedarfe anpassen zu können.

2.3 Bestehende Unterstützungsangebote für Kommunen zur Erarbeitung eines SUMP

Die EU-Mitgliedsstaaten sind verpflichtet, die Städtischen Knoten bei der Erstellung der SUMP zu unterstützen, indem sie bis zum 19.05.2025 eine nationale SUMP-Kontaktstelle und ein SUMP-Unterstützungsprogramm einrichten. Das Bundesverkehrsministerium hat bereits 2023 und 2024 Förderaufrufe veröffentlicht, um die Kommunen bei der Erarbeitung von SUMP zu unterstützen (Projektförderung mit einer Co-Finanzierung in Höhe von 65-80 % der förderfähigen Ausgaben). Bundesweit 49 Projekte wurden bzw. werden aus diesem Förderaufruf unterstützt. Der Förderaufruf ist derzeit geschlossen. In Nordrhein-Westfalen wurden die SUMP-Prozesse in den Städtischen Knoten Bottrop, Düsseldorf und Köln sowie in zwei kleineren Städten aus dieser Förderlinie unterstützt (BMV 2025). Zudem hat das Bundesverkehrsministerium die Informationsplattform „nachhaltig. mobil. planen“ aufgelegt, die neben Informationen zur Erstellung eines SUMP auch die Möglichkeit bietet, sich mit anderen Kommunen zu vernetzen (BMV 2024).

Die nordrhein-westfälischen Kommunen erhalten bereits seit längerem über die „Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)“ eine finanzielle Unterstützung bei der Erstellung von kommunalen und interkommunalen SUMP (Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2022). Diese in NRW zur Erstellung kommunaler Mobilitätskonzepte etablierte Förderung ist unabhängig davon, ob eine Pflicht zur Erstellung eines SUMP besteht und einwohnerzahlabhängig auf max. 300.000 Euro pro Konzept sowie auf eine Anteilsfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben begrenzt. Die Prüfkriterien für die Förderfähigkeit dieser Konzepte orientieren sich seit 2022 an den Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP). Mit der Neufassung der FöRi-MM zum 01.07.2025 wurden die Förderbedingungen für die Erstellung von SUMP erweitert. Beschränkt auf die 27 Städtischen Knoten sind nun auch Erweiterungen von bestehenden Mobilitätsplänen förderfähig, die dazu führen, dass insgesamt die Kriterien eines SUMP erfüllt werden. Für diese entfällt zudem die einwohnerbezogene Deckelung der Förderhöhe, es gilt nur die Deckelung der zuwendungsfähigen Ausgaben auf den Höchstbetrag von 300.000 Euro. Außerdem wurden die Fördermodalitäten für die technische Erhebung von Mobilitätsindikatoren verbessert (MUNV 2025).

Zudem werden die nordrhein-westfälischen Kommunen vom „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (ZNM) in der Umsetzung der „SUMP-Pflicht“ unterstützt. Das ZNM wird vom MUNV NRW gefördert und von den Verkehrsverbünden in NRW getragen und bietet allen Kommunen in NRW ein kommunales Unterstützungsnetzwerk zur Mobilitätswende auf kommunaler Ebene sowie den Kommunen und der interessierten Öffentlichkeit über die Plattform <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/> umfangreiche Informationen und Best-Practice-Beispiele zur Gestaltung der Mobilitätswende. In Ergänzung zu den etablierten individuellen Beratungsangeboten und Austauschformaten über Fachgruppen wurde eine Online-Fachgruppe „SUMP in Urbane Nodes“ eingerichtet, die dem fachlichen Austausch zwischen den 27 Städtischen Knoten in NRW dient (ZNM 2025). Auch andere Bundesländer haben Informationsplattformen und Beratungsangebote zur nachhaltigen Mobilitätsplanung aufgebaut. Besonders umfangreich ist das Informationsangebot des Landes Hessen: <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/>.

3 Bestandsaufnahme: Fortschritte, Herausforderungen und Unterstützungsbedarfe

Ziel dieser Bestandsaufnahme ist die kritische Reflexion von SUMP-Prozessen auf Basis von Expert*innenwissen und der vorliegenden Planungsdokumente darüber, zu welchen der durch die EU gestellten Anforderungen an die Städtischen Knotenpunkte in NRW in welchen Bausteinen und Prozessschritten der SUMP noch „Leerstellen“ bestehen. Dies dient der Vertiefung und Vervollständigung der vorliegenden bundesweit top-down durchgeführten quantitativen Bestandserhebung für Nordrhein-Westfalen. Im Mittelpunkt stehen leitfadengestützte Expert*innen-Interviews mit den für den jeweiligen SUMP-Prozess verantwortlichen Mobilitätsplaner*innen in den 27 Städten, um bottom-up zu eruieren, welche bereits verabschiedeten, in der Erarbeitung und/oder Planung befindlichen Mobilitätspläne und -konzepte sowie begleitenden Prozesse zur Erstellung eines SUMP im Sinne der EU-rechtlichen Vorgaben beitragen und für welche Prozessschritte und inhaltlichen Anforderungen noch Lücken bestehen. Zugleich dient diese Bestandserhebung auch dazu aufzuzeigen, welche Merkmale von SUMP bereits flächendeckend in NRW erfüllt sind. So lassen sich systematisch Unterstützungsbedarfe der Kommunen und Ansatzpunkte für mögliche Unterstützungsangebote und -formate ableiten. Außerdem helfen die Ergebnisse den Verantwortlichen in den Kommunen dabei, zu einer realistischen Selbsteinschätzung zu gelangen bzgl. der Frage, welche der Anforderungen, die die EU im Rahmen der „SUMP-Pflicht“ an sie stellt, bereits erfüllt sind und welche bis Ende 2027 noch zu erfüllen sind.

Konkret werden die folgenden Forschungsfragen adressiert:

- Wie schätzen die Städtischen Knotenpunkte den Stand der Umsetzung der SUMP-Pflicht ein? Was liegt bereits vor bzw. kann bis Ende 2027 „im laufenden Geschäftsbetrieb“ von den Kommunen umgesetzt werden?
- Hinsichtlich welcher Anforderungen bestehen kommunenübergreifend die größten Lücken in der Bearbeitung? Auf welche potenziellen Hemmnisse in der Umsetzung (wie z. B. fehlende Zuständigkeiten, fehlende personelle und/oder finanzielle Ressourcen, die Datenverfügbarkeit, usw.) sind diese zurückzuführen?

3.1 Methodik

Zweistufiger Mixed-Methods-Ansatz zur Erhebung des Planungsstands in den Städtischen Knoten

Zur systematischen Erfassung des aktuellen Stands der nachhaltigen Mobilitätsplanung in den 27 Städtischen Knoten Nordrhein-Westfalens wurde ein zweistufiger Mixed-Methods-Ansatz entwickelt. Dieser kombiniert eine standardisierte Online-Befragung mit vertiefenden Expert*inneninterviews.

Die erste Stufe bildet ein standardisierter Fragebogen (vgl. Anhang 1 – Standardisierter Erhebungsbogen), der sich eng an den typischen Phasen, Bausteinen und Kriterien eines SUMP-Prozesses orientiert. Ziel ist es, den Umsetzungsstand in den einzelnen Kommunen vergleichbar und differenziert zu erfassen. Die Befragung liefert damit eine fundierte Grundlage zur Bewertung des Fortschritts in den jeweiligen Planungsprozessen und zur Identifikation von Entwicklungspotenzialen.

In der zweiten Stufe wurden aufbauend auf den Ergebnissen des Fragebogens leitfadengestützte Expert*inneninterviews durchgeführt (vgl. Anhang 2 – Interviewleitfaden Expert*innen-Gespräche: Interviewleitfaden; Anhang 3 – Interviewverzeichnis Liste der interviewten Personen). Die Gespräche dienen der vertieften Auseinandersetzung mit zentralen Herausforderungen sowie möglichen Unterstützungsbedarfen in der weiteren Ausarbeitung der SUMP. Durch die Diskussion auf Basis des vorab ausge-

füllten Erhebungsbogens konnten die individuellen Rahmenbedingungen und Bedarfe der jeweiligen Kommune gezielt adressiert werden.

Methodik und Durchführung der standardisierten Befragung

Die Konzeption des Fragebogens basiert auf der Auswertung einschlägiger Leitlinien und Studien aus Deutschland und Österreich (vgl. Tabelle 1).

Schwerpunkt	Dokument	Quelle/Autor
6 Leitlinien für die Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität in Städtischen Knoten	TEN-V-Verordnung, Anhang V	EU-Kommission 2024
7 Themenfelder und 40 Fragen	SUMP-Readiness der österreichischen Landeshauptstädte Bericht	Rosinak & Partner ZT GmbH 2024
12 Themenfelder und 32 Fragen	Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf SUMPs in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohner*innen	Rupprecht Consult 2023
8 SUMP-Prinzipien & 12 Schritte zur SUMP-Erstellung	Leitlinien für nachhaltige und urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausgabe	Rupprecht Consult 2019

Tabelle 1: Grundlagen für die Konzeption des Fragebogens

Im ersten Schritt wurden die sechs Leitlinien aus Anhang V der TEN-V-Verordnung reflektiert, welche einen SUMP-Prozess ausmachen. Danach wurden bestehende Studien aus Deutschland und Österreich in Zusammenhang mit den sechs EU-Leitlinien gebracht. Ausgangspunkt waren Themenfelder, die in anderen Studien zur Bestandsaufnahme der SUMP-Prozesse in deutschen bzw. österreichischen Städten identifiziert wurden (Rosinak & Partner ZT GmbH 2024; Rupprecht Consult 2023). Dabei wurden zwölf Themenfelder aus der deutschen und sieben Themenfelder aus der österreichischen Vergleichsstudie einander gegenübergestellt und mit den sechs EU-Leitlinien verglichen. Als Ergebnis entstand ein Erhebungsleitfaden mit **sieben Themenfeldern** (vgl. Anhang 4 – Konzeption des Erhebungsinstruments):

1. Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation
2. Langfristige Vision
3. Maßnahmen
4. Umsetzungsplan
5. Monitoring, Evaluation und Qualitätssicherung (Reflexion)
6. Institutionelle Zusammenarbeit
7. Partizipation von Bürger*innen und Interessensgruppen

Im nächsten Schritt wurde der Erhebungsleitfaden um die **sechs Meilensteine** ergänzt:

1. Die Entscheidung, einen SUMP vorzubereiten, wurde getroffen
2. Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation (Analyse von Problemen und Chancen) abgeschlossen
3. Leitbild, Ziele und Strategien vereinbart
4. SUMP inkl. Umsetzungsplan beschlossen

5. Umsetzung von Maßnahmen
6. Evaluation/Wirkungsabschätzung

Abschließend wurde ein umfassendes Erhebungsinstrument entwickelt, das nicht nur das zentrale SUMP-Konzept abbildet, sondern auch angrenzende strategische Planungsansätze berücksichtigt. Der Fragebogen umfasst 27 Fragen, die in die sieben genannten Themenfelder gegliedert sind. Als Einstieg wurden die Fortschritte im SUMP-Prozess anhand definierter Meilensteine abgefragt. Diese sechs Meilensteine wurden im weiteren Verlauf des Fragebogens in die **vier SUMP-Phasen** (vgl. Abbildung 1) zusammengefasst: Phase 1 umfasste die Bestandsaufnahme (Meilensteine 1 und 2), Phase 2 die Entwicklung einer Vision (Meilenstein 3), Phase 3 die Umsetzung (Meilensteine 4 und 5) und Phase 4 das Monitoring (Meilenstein 6).

Ein zentrales methodisches Spannungsfeld bestand darin, dass die Operationalisierung von SUMP-Kriterien bislang weitgehend auf informellen Dokumenten beruht, die teilweise noch vor der Verabschiedung der aktuellen TEN-V-Verordnung veröffentlicht wurden. Zwar zeigen diese Quellen in vielen Punkten konvergierende Interpretationen der Anforderungen an SUMP, es bestehen jedoch auch Unterschiede hinsichtlich Detailtiefe und Gewichtung einzelner Aspekte. Darüber hinaus beinhaltet die aktuelle TEN-V-Verordnung neue Themen: den Raumbezug des SUMP zur funktionalen Stadtregion, die Rolle von Städtischen Knoten im TEN-V-Netz sowie den städtischen und überregionalen Güterverkehr. Vor diesem Hintergrund verfolgte die Befragung bewusst einen breiten Ansatz. Dieser berücksichtigt auch Kriterien, die perspektivisch für die Weiterentwicklung von SUMP-Prozessen auf Bundes- oder Landesebene relevant werden könnten – etwa im Kontext eines künftig etablierten Zertifizierungs- oder Anerkennungsverfahrens. Zugleich ist davon auszugehen, dass nicht alle erfassten Merkmale in der gegenwärtigen kommunalen Planungspraxis vollständig abgebildet werden können, um die „SUMP-Pflicht“ bis Ende 2027 zu erfüllen. Der umfassende Erhebungsansatz erlaubt es jedoch, mittelfristig zwischen verbindlichen Mindestanforderungen („must haves“) und darüber hinausgehenden Qualitätsmerkmalen („nice to haves“) zu differenzieren.

Alle 27 Städte wurden Ende Mai 2025 angeschrieben mit der Bitte, den Fragebogen zum Stand des SUMP-Prozesses auszufüllen und einen Termin für das anschließende Expert*innengespräch zu vereinbaren. Die Fragebögen sollten vor dem Gespräch zurückgesendet werden. Es ist gelungen, innerhalb von sechs Wochen von allen Städten einen ausgefüllten Fragebogen zurückzuerhalten und jeweils ein Gespräch zu führen – was die hohe Relevanz des Themas in den Kommunen verdeutlicht. Die Mehrheit der Fragebögen war ausführlich beantwortet. Schwierigkeiten traten vor allem bei jenen Städten auf, die sich noch am Anfang des SUMP-Prozesses befinden oder individuelle Herangehensweisen in der Mobilitätsplanung verfolgen und überwiegend mit Teilkonzepten arbeiten. Unklarheiten und Lücken in den Angaben konnten im anschließenden Expert*innengespräch geklärt und im Austausch mit den Städten bei Bedarf ergänzt werden.

Durchführung und Einbindung der Interviews

Der Interviewleitfaden orientiert sich am Fragebogen: Zunächst wurden Fragen zum Fortschritt im SUMP-Prozess sowie zum Hauptplanwerk und dessen Raumbezug gestellt. Anschließend wurden zentrale Herausforderungen und möglicher Unterstützungsbedarf in allen sieben Themenfeldern gemeinsam diskutiert. Den teilnehmenden Kommunen wurden die thematisch gegliederten Leitfragen im Vorfeld zusammen mit dem Erhebungsbogen zur Verfügung gestellt. Da die ausgefüllten Fragebögen vorab eingegangen waren, konnten die leitfadengestützten Interviews auf Grundlage der Ergebnisse der standardisierten Erhebung vorbereitet werden. Die Gespräche fanden über Videokonferenzen statt, die in der Regel ca. eine Stunde gedauert haben.

Neben ihrer zentralen Funktion zur qualitativen Vertiefung der quantitativen Befragung lieferten die Interviews auch wertvolle Hinweise für weitere Module des Vorhabens – insbesondere zur Einschätzung der kommunalen Datenlage (Baustein 1b), zur Stakeholder-Analyse (Baustein 3) sowie zur Frage möglicher regionaler Ausrichtungen von SUMP in ausgewählten Städten (Baustein 2).

Die Expert*innengespräche wurden sorgfältig dokumentiert: Zum einen erfolgten Aufzeichnungen über Microsoft Teams, zum anderen wurde während der Gespräche ein Protokoll geführt, in dem die zentralen Erkenntnisse festgehalten wurden. Im Anschluss wurden die Notizen mit den Transkripten der Aufnahmen abgeglichen, sodass beide Dokumentationen gemeinsam in die Analyse eingeflossen sind. Diese erfolgte in zwei Schritten: Zunächst wurde städteübergreifend vor allem auf Basis der Protokolle gearbeitet. Im weiteren Verlauf des Projekts folgte eine städtespezifische Auswertung, bei der die Transkripte der Gespräche mithilfe der Software MAXQDA detailliert analysiert wurden.

Analyseraster

Ziel der Analyse ist es, den Zusammenhang zwischen Meilensteinen und Themenfeldern herzustellen und dabei thematische Lücken im Hinblick auf den Fortschritt im SUMP-Prozess aufzuzeigen. Die quantitative Auswertung der Fragebögen wird durch qualitative Expert*innengespräche ergänzt. So werden sowohl die Fortschritte der Städte in den einzelnen SUMP-Phasen als auch thematische und prozessuale Herausforderungen sowie Unterstützungsbedarfe sichtbar gemacht. Tabelle 2 fasst die vier Phasen eines SUMP-Prozesses, die aus sechs Meilensteinen bestehen, mit den sieben Themenfeldern zusammen. Dabei wird deutlich, dass bestimmte Themenfelder wie „Institutionelle Zusammenarbeit“ und „Partizipation von Bürger*innen und Interessengruppen“ mehrere Phasen eines SUMP-Prozesses betreffen.

Themenfelder	Phase 1: Bestandsaufnahme		Phase 2: Entwicklung einer Vision	Phase 3: Umsetzung		Phase 4: Monitoring
	1: Entscheidung, einen SUMP vorzubereiten, wurde getroffen	2: Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation abgeschlossen	3: Leitbild, Ziele und Strategien vereinbart	4: SUMP inkl. Umsetzungsplan beschlossen	5: Umsetzung von Maßnahmen	6: Evaluation/Wirkungsabschätzung
1: Bestandsaufnahme	x	x				
2: Vision			x			
3: Maßnahmen					x	
4: Umsetzungsplan				x		
5: Monitoring						x
6: Zusammenarbeit		x	x	x	x	x
7: Partizipation		x	x		x	x

Tabelle 2: Zusammenhang zwischen SUMP-Phasen und Themenfeldern (eigene Darstellung)

3.2 Bestandsaufnahme der SUMP-Prozesse in den 27 Städtischen Knoten

In diesem Kapitel werden die Fortschritte der Städte im SUMP-Prozess anhand der Analyse der standardisierten Befragung detailliert dargestellt. **Die Bestandsaufnahme der SUMP-Prozesse in den 27 Städtischen Knoten in NRW zeigt ein insgesamt positives, aber vielfältiges Bild.** Viele Städte sind engagiert dabei, einen integrierten SUMP-Prozess voranzubringen. Unterstützend wirkten dabei die individuelle Beratung durch das Zukunftsnetz NRW sowie die Fachgruppe „Kommunale Mobilitätskonzepte“ desselben Netzwerks. Besonders im Bereich der Bestandsaufnahme verfügen die zuständigen Ämter in nahezu allen Städten über solide Erfahrungen und Fachkenntnisse (vgl. Kapitel 3.2.2). Viele betonen die Bedeutung strategischer Planung und einer langfristigen Vision, um politische Unterstützung zu sichern und die Umsetzung von Maßnahmen zu erleichtern (vgl. Kapitel 3.2.3). Gerade die Umsetzung wird häufig als herausfordernd beschrieben – insbesondere aufgrund komplexer administrativer Prozesse (vgl. Kapitel 3.2.4). In vielen Städten werden Maßnahmen weitgehend unabhängig vom eigentlichen SUMP-Prozess umgesetzt. Beim Thema Monitoring und Evaluation wollen die Fachabteilungen der meisten Städte zunächst die Veröffentlichung der EU-Vorgaben zu Indikatoren abwarten (vgl. Kapitel 3.2.5). Gleichzeitig verfügen fast alle bereits über Controlling-Mechanismen, die sich jedoch in Umfang, Systematik und Komplexität deutlich unterscheiden. Auch im Bereich Partizipation sind die Stadtverwaltungen aktiv, insbesondere bei der Einbindung von Bürger*innen. Die Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren im Rahmen eines SUMP-Prozesses ist für einige Kommunen noch neu, während andere auf bestehende Netzwerke zurückgreifen können, etwa aus der Nahverkehrsplanung, wo diese Zusammenarbeit bereits etabliert und positiv bewertet wird.

3.2.1 Fortschritte in den Städten im Überblick

Die sechs Meilensteine dienen als Grundlage für die Analyse der Fortschritte in den 27 Städtischen Knoten. Insgesamt wurde bereits in 20 Städten die Entscheidung getroffen, einen SUMP vorzubereiten, teilweise ergänzt um den Hinweis in den qualitativen Interviews, dass die Initiative nicht aus eigener Motivation erfolgte, sondern durch externe Vorgaben oder Verpflichtungen angestoßen wurde (vgl. Abbildung 3).

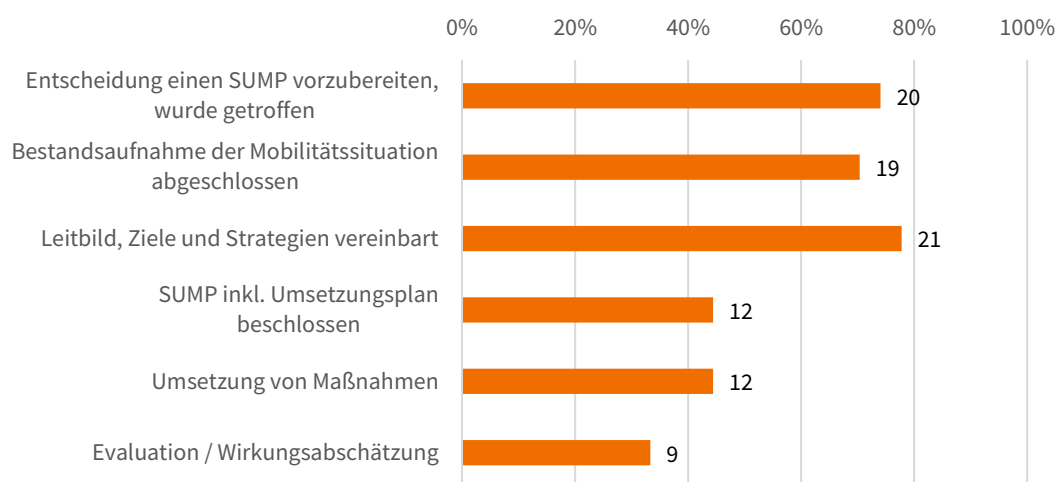


Abbildung 3: Anteil der Städte nach erreichten Meilensteinen im SUMP-Prozess (eigene Darstellung)

Bis jetzt wurde die Bestandsaufnahme in 19 Städten abgeschlossen, wohingegen bereits 21 Städte über eine ausformulierte Vision verfügen. Dies und verschiedene Aussagen in den Interviews weisen darauf hin, dass die Schritte im SUMP-Prozess nicht immer systematisch oder methodisch fundiert aufeinander aufbauend erfolgen. Weniger als die Hälfte der Städte – nur zwölf – haben bisher einen Umsetzungsplan erarbeitet und befinden sich derzeit in der Umsetzung konkreter Maßnahmen. Hier zeigt sich eine deutliche Diskrepanz zwischen strategischer Planung und praktischer Umsetzung. Nur neun Städte sind bereits so weit, dass sie sich mit der Evaluation der Maßnahmen beschäftigen. Dieser geringe Anteil lässt

vermuten, dass Monitoring und Evaluation im bisherigen Prozess oft vernachlässigt wurden oder zeitlich nachgelagert sind.

Beim Ausfüllen des Fragebogens haben sich die Verantwortlichen der meisten Städte (24 von 27) auf mehrere Konzepte bezogen. In einigen Fällen (sechs Städte) handelt es sich dabei um Teilkonzepte. In der Regel verfügen die Städte über ein übergeordnetes SUMP-Hauptplanwerk, das durch ergänzende Konzepte zu spezifischen Themen wie Lärmschutz oder Verkehrssicherheit ergänzt wird. Vor dem Hintergrund der TEN-V-Verordnung, in der die funktionale Stadtregion als zentraler Bezugspunkt im SUMP-Prozess betont wird, zeigt die Befragung von Verantwortlichen in 27 Städtischen Knoten in NRW, dass sich 93 % der angegebenen SUMP-Hauptplanwerke auf das administrative Stadtgebiet beschränken (vgl. Abbildung 4). In den Interviews verwiesen die Befragten darauf, dass eine Planung über das eigene Stadtgebiet hinaus nicht in ihrer Zuständigkeit und ihrem Verantwortungsbereich liege. Immerhin rund 30 % der Städte beziehen jedoch auch SUMP-Hauptplanwerke ein, die über das eigene Stadtgebiet hinausreichen und auf die funktionale Stadtregion abzielen. Dabei handelt es sich meist um Städte aus der Rhein-Ruhr-Region oder um Kreisstädte mit gut etablierten regionalen Netzwerken.

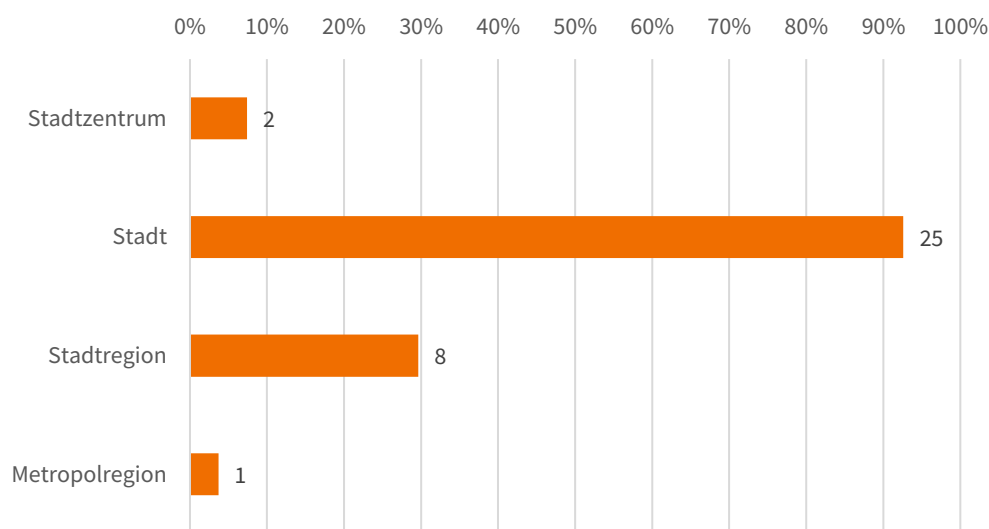


Abbildung 4: Anteil der Planwerke im Rahmen des SUMP-Prozesses nach räumlichem Bezug (eigene Darstellung)

3.2.2 SUMP-Phase 1: Bestandsaufnahme

Bei der Bestandsaufnahme zeigen sich drei Themenfelder, zu denen in den meisten Städtischen Knoten in NRW keine grundlegenden Analysen vorliegen. Eines davon betrifft die Rolle des jeweiligen Knotenpunkts im transeuropäischen Verkehrssystem. Viele Städte (19 von 27) hatten Schwierigkeiten, diesen Aspekt auf die lokale Ebene zu übertragen. In den Interviews wurde deutlich, dass einige Städte ihre Rolle im TEN-V-Netz als eher unbedeutend einschätzen und sich selbst nicht als Akteure regionaler oder überregionaler Verkehrsplanung verstehen.

Ein weiteres Thema mit geringer analytischer Tiefe ist die Stadtlogistik. Zwar wird sie in 19 Städten zumindest am Rand behandelt oder als relevantes Handlungsfeld benannt (vgl. Abbildung 5), jedoch fehlen häufig systematische Untersuchungen und eine gezielte Integration in die Gesamtstrategie. Auch der überregionale Güterverkehr wird nur selten umfassend berücksichtigt. In 15 Städten wurde deutlich, dass dieser Bereich außerhalb der kommunalen Planungskompetenz und -expertise verortet wird. Entsprechend wird er im Rahmen der lokalen Mobilitätsplanung kaum bearbeitet. In einigen Städten wird dieses Themenfeld zudem eigenen Akteuren wie kommunalen Tochtergesellschaften oder Privatunternehmen zugeordnet, die aber weitgehend autonom handelten und nicht oder kaum in die strategische Mobilitätsplanung eingebunden seien.

Das dritte Thema betrifft die Binnenschifffahrt. Zwar ist sie aufgrund der geografischen Lage für elf Städte nicht relevant, doch auch in den verbleibenden 16 Städten findet sie nur selten systematisch Eingang in die kommunale Mobilitätsplanung. Nur in fünf Städten wird das Thema aktiv im Rahmen strategischer Überlegungen aufgegriffen (vgl. Abbildung 5).

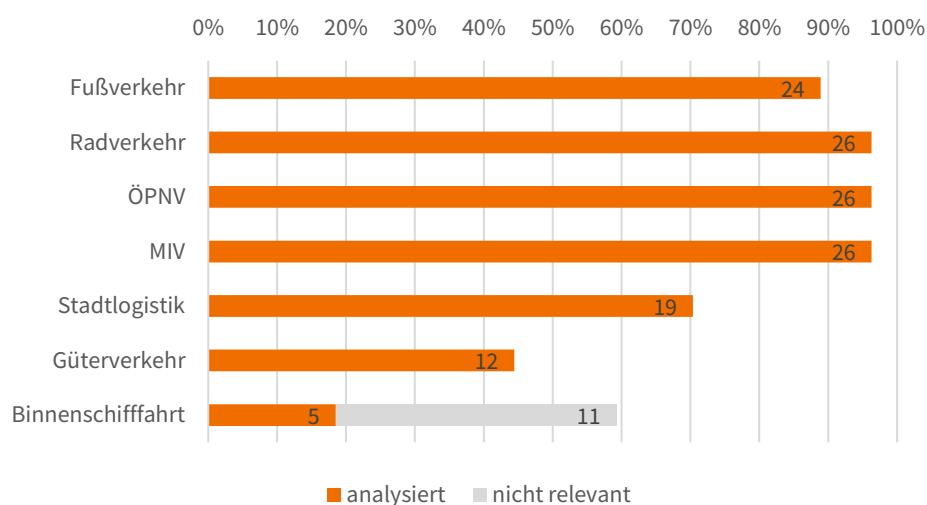


Abbildung 5: Anteil der Städte nach den im SUMP-Prozess berücksichtigten Verkehrsträgern (eigene Darstellung)

3.2.3 SUMP-Phase 2: Vision

Die meisten Städte (23 von 27) verfügen über eine Zukunftsvision, die in einem übergeordneten SUMP-Hauptplanwerk festgehalten ist (vgl. Abbildung 6).

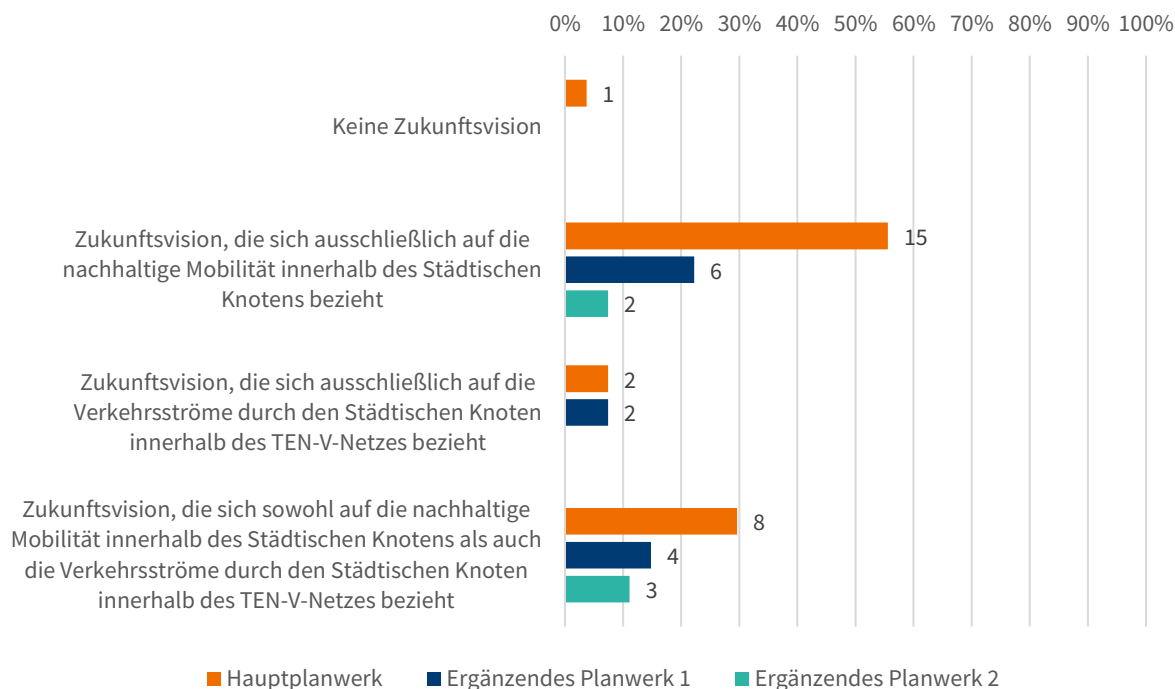


Abbildung 6: Anteil der Städte mit langfristiger Zukunftsvision (eigene Darstellung)

Der Fokus der Vision unterscheidet sich jedoch von Stadt zu Stadt: 15 Städte beziehen sich bei ihrer Zielsetzung ausschließlich auf den Städtischen Knoten, während die übrigen acht Städte zusätzlich auch die Verkehrsströme innerhalb des TEN-V-Netzes berücksichtigen. Manche Städte (neun) decken die TEN-V-Thematik mit einem ergänzenden Plan ab.

Bei 22 Städten ist die langfristige Vision im SUMP-Hauptplanwerk mit zumindest einigen messbaren Zielwerten hinterlegt. In sechs dieser Städte wurden für alle relevanten Ziele konkrete Zielwerte festgelegt (vgl. Abbildung 7). Zugleich zeigt sich eine gewisse Dynamik in der Herangehensweise an die Visionserarbeitung: Während die meisten Städte ihre Ziele im zentralen SUMP-Hauptplanwerk definieren, entwickeln einige Kommunen ihre Visionen in Teilkonzepten oder ergänzenden Planwerken, die das Hauptplanwerk inhaltlich erweitern (vgl. Kapitel 3.4.2 und 3.4.3.).

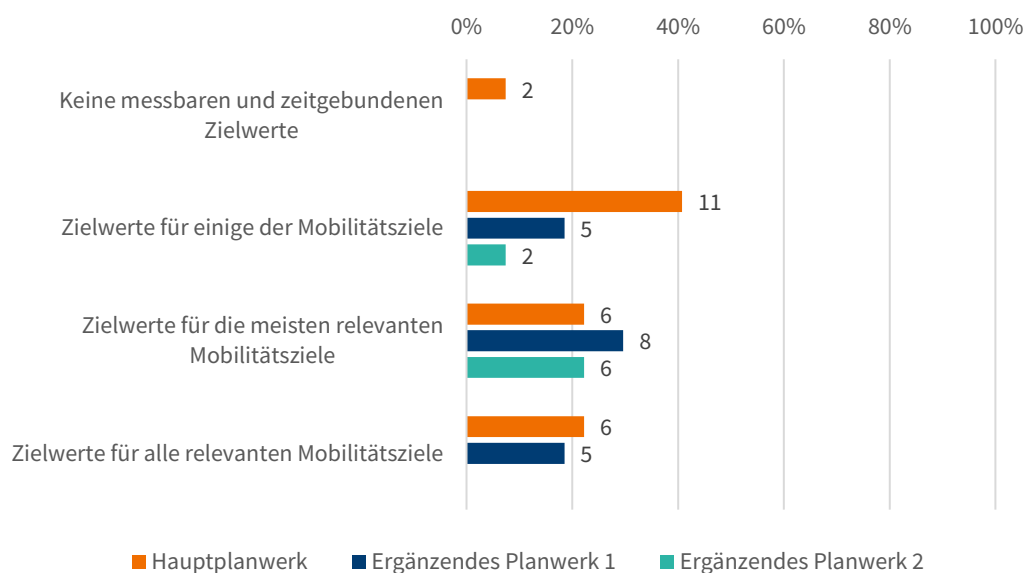


Abbildung 7: Anteil der Städte mit festgelegten messbaren Zielwerten (eigene Darstellung)

3.2.4 SUMP-Phase 3: Umsetzung

Die thematischen Leerstellen, die sowohl in der Bestandsanalyse als auch in der langfristigen Vision deutlich wurden, spiegeln sich auch in der Maßnahmenplanung wider (vgl. Abbildung 8). Fast alle Städte (durchschnittlich 25–26) decken die Themen im Personenverkehr mit entsprechenden Maßnahmen gut ab. Eine Ausnahme bilden dabei Maßnahmen zur Verbesserung der Personenverkehrsströme innerhalb des TEN-V-Netzes. Darüber hinaus wird die Einrichtung intelligenter Verkehrsträger erst von 17 Städten berücksichtigt, während dieses Thema bei den übrigen noch im Aufbau ist. Im Bereich Güterverkehr gibt es hingegen viele Lücken, vor allem im Hinblick auf den überregionalen Güterverkehr. In den Interviews wiesen die städtischen Vertreter*innen häufig auf fehlende Expertise und fehlende Zuständigkeiten in diesem Bereich hin, was sich wiederum mit den Ergebnissen hinsichtlich Bestandsaufnahme und Vision deckt.

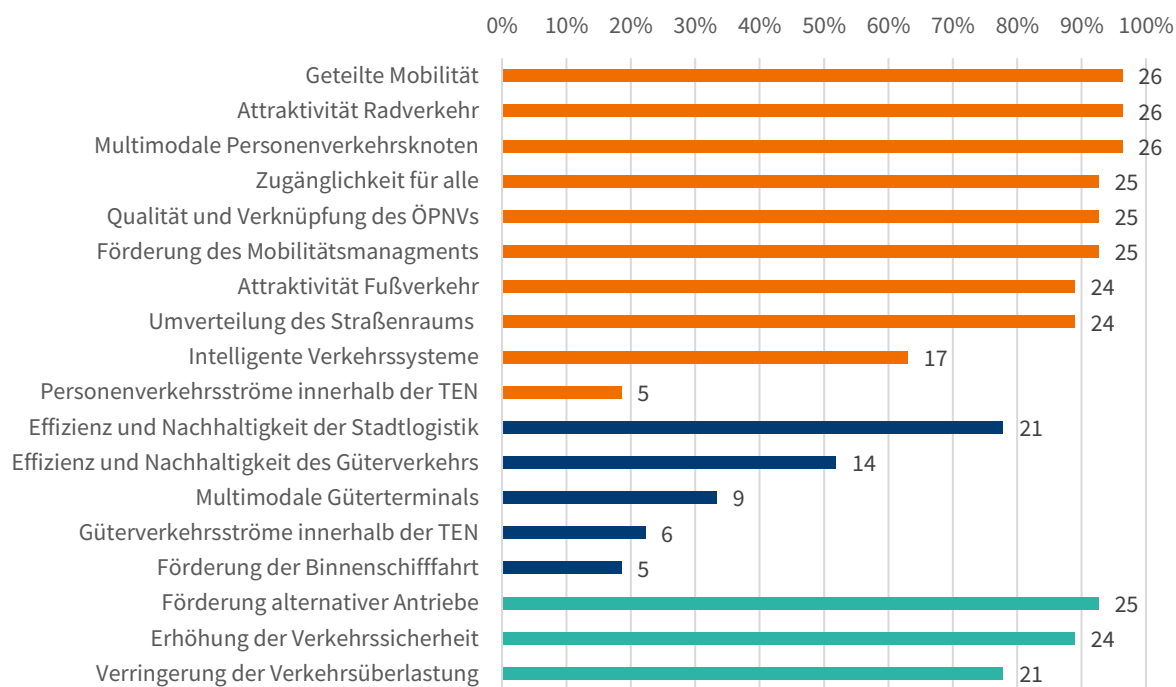


Abbildung 8: Anteil der Städte mit geplanten Maßnahmen in den Bereichen Personenverkehr (orange), Güterverkehr (dunkelblau) und übergreifenden Themen (blaugrün) (eigene Darstellung)

Die Untersuchung zeigt, dass lediglich zwölf Städte einen Umsetzungsplan beschlossen haben. In den übrigen Fällen ist die Maßnahmenumsetzung nicht systematisch in den SUMP-Prozess eingebettet. Selbst in den Städten mit einem beschlossenen Umsetzungsplan wird dieser häufig eher als grobes Konzept verstanden – mit skizzierten Zuständigkeiten, Zeitplänen und Finanzierungsmöglichkeiten, jedoch ohne formelle und detaillierte Regelungen (vgl. Abbildung 9).

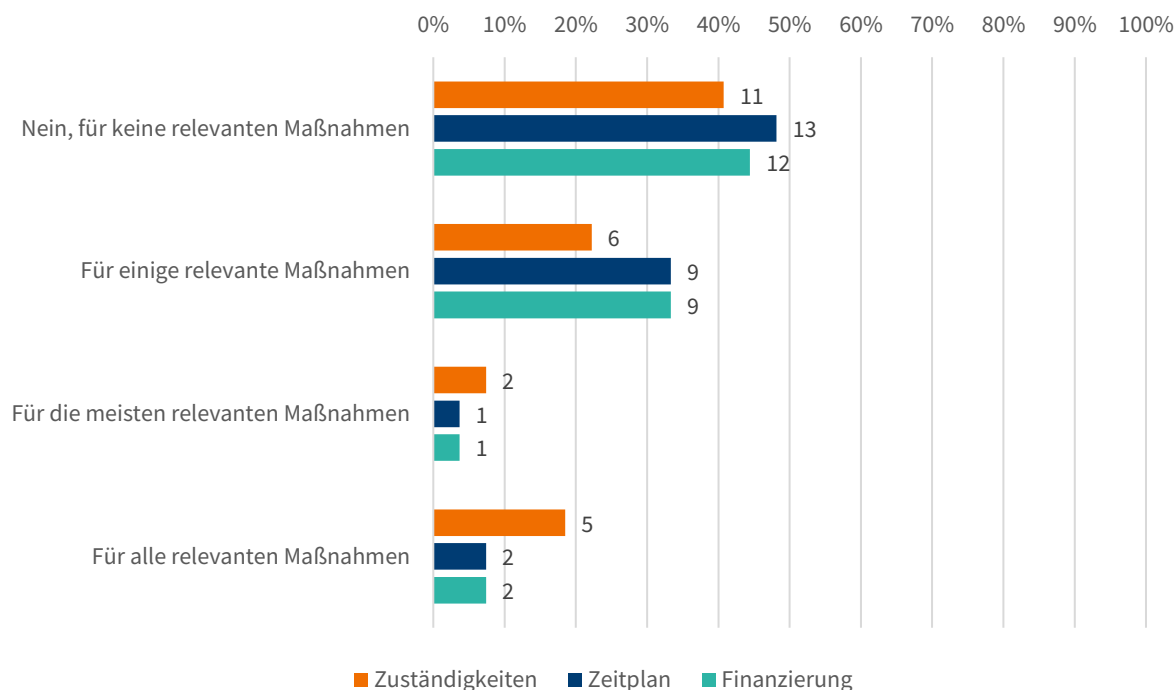


Abbildung 9: Anteil der Städte nach formeller Vereinbarung zur Maßnahmenumsetzung (eigene Darstellung)

Das vollständige oder teilweise Fehlen eines Umsetzungsplans wird allerdings in den Interviews sehr unterschiedlich bewertet, so dass wir den Umgang mit der Vorgabe zur Erstellung eines Umsetzungsplans nochmal gesondert reflektieren (vgl. Kapitel 3.3.5). Aus den Interviews wird außerdem deutlich, dass es in der Praxis der Städte üblich ist, die Maßnahmen zweimal zu beschließen: zunächst gebündelt als Umsetzungskonzept und anschließend einzeln und konkret für die tatsächliche Umsetzung.

3.2.5 SUMP-Phase 4: Monitoring

Die Untersuchung der Controlling-Mechanismen spiegelt die Situation bei der Festlegung messbarer Zielwerte im Rahmen der Visionsentwicklung (vgl. Kapitel 3.2.3) wider. In elf Städten bestehen entsprechende Mechanismen für einzelne Ziele, während in acht Städten Controlling-Mechanismen für (nahezu) alle Ziele definiert wurden (vgl. Abbildung 10). In den Interviews stellte sich dabei häufig die zentrale Frage, inwieweit die bestehenden Mechanismen mit den geplanten EU-Indikatoren vereinbar sein werden.

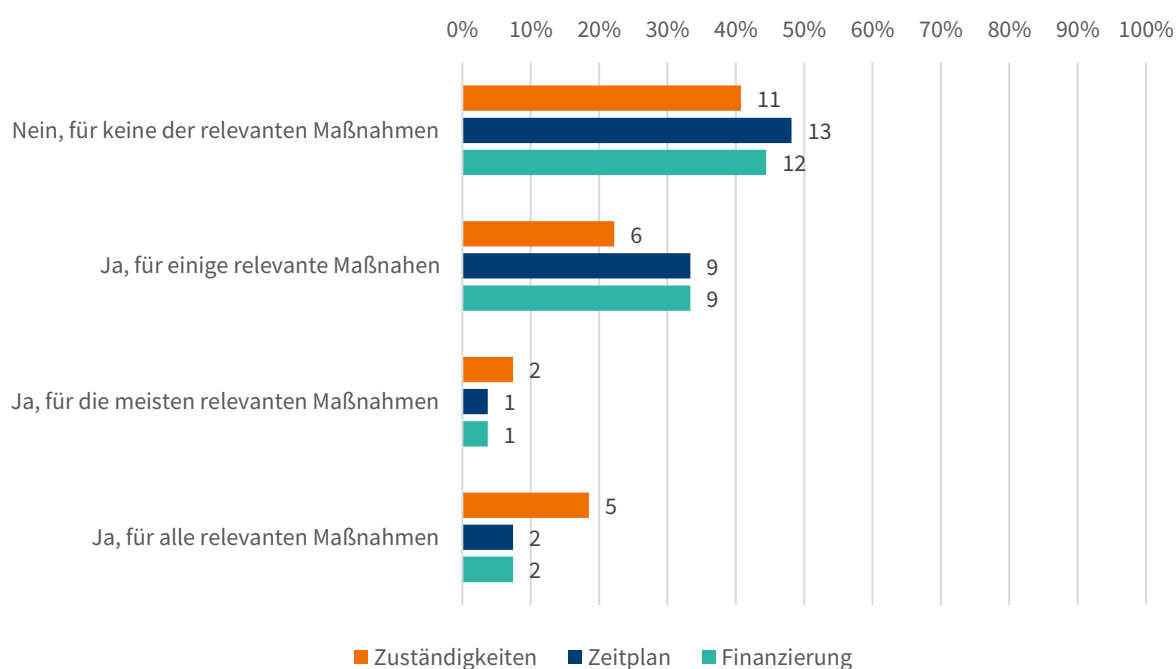


Abbildung 10: Anteil der Städte mit Controlling-Mechanismen zur Fortschrittsüberwachung (eigene Darstellung)

3.2.6 Phasenübergreifende Stakeholderbeteiligung im SUMP-Prozess

Bis zu 24 Städte haben Bürger*innen und Interessengruppen sowohl in die Bestandsanalyse als auch in die Entwicklung der langfristigen Vision einbezogen. Eine Ausnahme bilden die regionalen Akteure – hier sinkt die Anzahl der Städte, die diese Akteursgruppe beteiligt hat, auf 18. Einige Kommunen erklärten in den Interviews, dass sie sich auf ältere Planwerke stützen, bei denen die Einbindung regionaler Akteure noch keine zentrale Rolle spielte. In den Phasen der Umsetzung und des Monitorings zeigt sich ein anderes Bild: Viele Städte haben diese Phasen noch nicht erreicht oder befinden sich erst am Anfang dieser Phasen, sodass bislang keine weiterführende Beteiligung stattgefunden hat. Eine qualitative Vertiefung zur Stakeholderbeteiligung ist im Kapitel 4 zu finden.

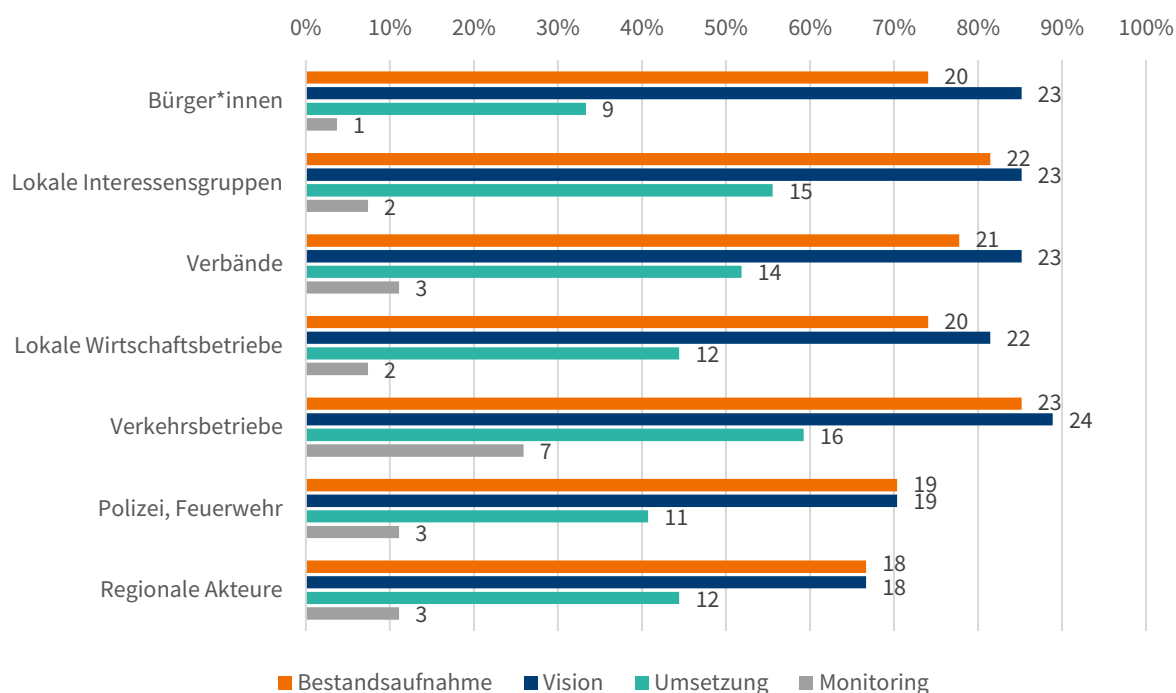


Abbildung 11: Anteil der Städte nach Beteiligung von Bürger*innen und Interessensgruppen in den vier SUMP-Phasen (eigene Darstellung)

3.3 Herausforderungen und offene Fragen der Städte

Aufbauend auf der im vorherigen Kapitel dargestellten Bestandsaufnahme arbeitet dieses Kapitel die thematischen und prozessualen Herausforderungen sowie Unterstützungsbedarfe der Städtischen Knoten auf Basis der Expert*inneninterviews qualitativ heraus.

3.3.1 Zentrale Herausforderungen im Überblick

In Kapitel 3.2.1 wurde bereits deutlich, dass sich die strategische Ausrichtung des SUMP-Prozesses zwischen den Städten unterscheidet. Eine Gruppe von Städten fokussiert sich auf einen integrierten Ansatz und verfügt über ein übergeordnetes SUMP-Hauptplanwerk, mit dem nach und nach wichtige Meilensteine bearbeitet werden. Eine andere Gruppe verfolgt eine modulare Herangehensweise, bei der eine übergeordnete strategische Priorisierung oft nicht im Mittelpunkt der Planungen steht. Die Maßnahmen werden hier nicht aus einer übergeordneten Strategie abgeleitet, sondern vielmehr aus einzelnen Teilkonzepten. Diese Städte stehen oft mitten in der Umsetzung und sind teilweise unsicher, wie sie „mit den Nacharbeiten im SUMP-Prozess umgehen sollen“. Sie stehen vor der Herausforderung, ihre bisherige Vorgehensweise als SUMP-Prozess neu strukturieren zu müssen und erhoffen sich von einer externen Evaluation eine klare Antwort darauf, „was wir denn jetzt tun müssen, damit wir die SUMP-Prozess-Kriterien erfüllen“. Dabei weisen die Städte auf ihrer Ansicht nach fehlende Ansprechpersonen hin. Es geht ihnen nicht nur um eine Beratung, sondern vor allem um eine klare und „verbindliche Aussage“, wie sie es selbst formulieren.

Bei den Interviews traten zudem weitere prozessbezogene Herausforderungen hervor:

- Die strukturellen Rahmenbedingungen sind in vielen Kommunen nicht auf die Anforderungen eines SUMP-Prozesses ausgelegt. Häufig werden **personelle und finanzielle Engpässe** als zentrale Herausforderungen genannt. In einigen, insbesondere den kleineren Städten sind die Projektteams nur schwach besetzt, zum Beispiel mit lediglich zwei bis vier Personen, die oft Mehrfachzuständigkeiten übernehmen müssen. Dabei weisen die Städte auf unterschiedliche Situationen in den Städtischen Knoten hin: „Es sind nur vier Personen in unserem Team, während es

in Aachen etwa 30 sind“. Zudem stellt die personelle Fluktuation vielerorts ein weiteres Problem dar – wichtige Stellen bleiben aufgrund von Kürzungen oder kurzfristiger Förderungen mit befristeten Verträgen unbesetzt. Die größte Herausforderung in den Städten lässt sich gut mit folgendem Zitat veranschaulichen: *„Und wir müssen uns tatsächlich überlegen, wie wir wieder Personalkapazitäten freischaufeln können, um den Mobilitätsplan weiter zu begleiten – denn von allein läuft der nicht, und eine Person allein kann das auch nicht leisten.“* Aufgrund der begrenzten personellen Kapazitäten sehen sich daher einige Stadtverwaltungen gezwungen, sich auf Dauer- und Pflichtaufgaben zu beschränken.

- Hinsichtlich der **Planungsprozesse und Steuerung** zeigt sich ein sehr uneinheitliches Bild: Während einige Städte bereits integrierte Ansätze verfolgen, stehen andere vor erheblichen Herausforderungen. So erschweren einerseits fehlende Abstimmungen zwischen den Fachämtern und andererseits das Fehlen verbindlicher Koordinationsstrukturen mit Trägern öffentlicher Belange die Umsetzung einer integrierten Mobilitätsplanung. In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass *„man zumindest den Austausch suchen muss – wie genau, das müssen wir noch herausfinden. Und auch, wie wir außerhalb der Stadtverwaltung so etwas wie eine Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange organisieren können, das gilt es ebenfalls noch zu klären.“*
- Die Kooperation über Stadtgrenzen hinweg, etwa in funktionalen Stadtregionen, ist aufgrund einer fehlenden **Zuständigkeit über das eigene Stadtgebiet hinaus** herausfordernd – obwohl viele Aufgaben regional verankert sind. Die Städte fragen nach einer klaren Definition von regionalen Bezugsräumen und Akteuren: *„Wen nehme ich [...] geht man auch über die Regierungsbezirksgrenze drüber weg, also die Regionalplanung zum Beispiel tut es ja halt nicht [...] dann haben wir kreisfreie Städte als Nachbarn, dann haben wir aber auch kreisangehörige Kommunen, da ist es dann auch immer mit den Zuständigkeiten, teilweise sind die Kreise dann zuständig.“*
- Die Interviews zeigen deutliche Unterschiede in der **politischen Akzeptanz** des SUMP-Prozesses. Einige Kommunen berichten von mangelnder politischer Unterstützung, was sich etwa in der Aussage *„schon wieder ein Konzept“* ausdrückt. Andernorts haben gescheiterte Vorgängerpläne das Vertrauen in den aktuellen Prozess geschwächt: *„Es hat aber tatsächlich, ja, ich sage mal, einige Jahre Diskussionen gebraucht und auch verschiedene Anläufe, um da überhaupt irgendwie was [...] als politischen Beschluss auch zu bekommen.“* Zudem wird die Diskussionskultur in politischen Gremien kritisch bewertet. Diese nähmen *„zunehmend für sich das in Anspruch, [...] einfach mitreden zu wollen und auch manchmal nicht sich auf fachliche Expertise zu verlassen [...]“. Dann ist es einfach schwieriger für die Fachlichkeit.“*
- In den Gesprächen wurde deutlich, dass bei vielen Kommunen grundlegende Unsicherheiten über die **formalen Anforderungen** und Verfahren im SUMP-Prozess bestehen. Häufig genannte Fragen sind:
 - *„Was genau ist zu tun, damit die SUMP-Kriterien als erfüllt gelten?“*
 - *„Wie viel individuelle Gestaltung des SUMPs ist möglich?“*
 - *„Wer zertifiziert kommunale Planwerke und Planungsprozesse – wann und auf welcher Grundlage?“*
 - *„Welche Konsequenzen ergeben sich, wenn bis 2027 kein SUMP vorliegt?“*

Diese Fragen verweisen auf einen erheblichen Informations- und Orientierungsbedarf hinsichtlich der erwarteten Standards, Umsetzungspfade und möglichen Sanktionen im Rahmen der EU-Vorgaben.

3.3.2 Fokus 1: Funktionales Stadtgebiet (Functional Urban Area - FUA)

In Kapitel 3.2.1 wurde bereits deutlich, dass der SUMP-Prozess in den meisten Städtischen Knoten räumlich auf das administrative Stadtgebiet der Kernstadt beschränkt ist und nur acht der für den SUMP-Prozess maßgeblichen Pläne auch die funktionale Stadtregion in den Blick nehmen. Aus den Antworten zu den Themenblöcken 6 (Institutionelle Zusammenarbeit) zeigt sich aber, dass viele der Kommunen sich ihrer funktionalen Verflechtungen bewusst sind und diese für relevant für den SUMP-Prozess erachten: 18 Städte haben zumindest einige Umlandgemeinden regelmäßig im SUMP-Planungsprozess beteiligt (vgl. Anhang 1 – Standardisierter Erhebungsbogen, Frage 25).

Wie wichtig die regionalen Bezüge für die nachhaltige Mobilitätsplanung sind, wird in zahlreichen Interviews betont: *„Es gibt gemeinsame Infrastruktur – je früher man zusammenarbeitet, desto einfacher wird die Umsetzung“*. Besonders trifft dies auf die siedlungsstrukturell ineinander übergehenden Städte im Ruhrgebiet zu: *„Also im Stadtplan, wenn man die Stadtgrenzen rausnähme, wüsste man nicht, wo die Stadtgrenze langläuft, also die Städte sind, sind verwoben. Auch die Beziehungen sind dadurch extrem stark. Insofern macht das eigentlich nur Sinn, dass da aus einer gemeinsamen Perspektive versucht wird, was zu entwickeln.“* Die Interviews zeigen aber auch, dass es sich bei der Beteiligung des Umlandes nur um eine punktuelle Beteiligung handelt, in dem beispielsweise die Pendlerverflechtungen in der Bestandsaufnahme analysiert wurden oder einzelne Maßnahmen gemeinsam mit direkten Nachbargemeinden geplant oder bereits umgesetzt wurden (z. B. regionale Radwege; Bikesharing-Angebot Metropolrad Ruhr). Die Abgrenzung der funktionalen Stadtregion erfolgt dabei i. d. R. nicht nach analytischen Kriterien, sondern beschränkt sich auf die Nachbarkommunen, maßnahmenbezogen auf einzelne Nachbarkommunen, administrative Zuschnitte (Kreis, RVR) oder gewachsene Kooperationsräume (z. B. Stadt-Umland-Verbünde). In keinem Fall wurde/wird bisher ein SUMP erarbeitet, der idealtypisch gleichermaßen das administrative und das funktionale Stadtgebiet in allen Phasen des Prozesses abdeckt.

Neben den von den Städten selbst erarbeiteten Konzepten werden in einzelnen standardisierten Erhebungsbögen und Gesprächen vorliegende regionale Konzepte, insbesondere das „Regionale Mobilitätskonzept“ des RVR, als ergänzendes Konzept und sehr gute Grundlage für eine regionale Perspektive genannt. Dabei fällt allerdings auf, dass bei weitem nicht alle Städte im RVR-Gebiet auf dieses Konzept verweisen. Letzteres kann zwei Ursachen haben: Entweder spielt dieses Konzept für die Kommune keine Rolle in der nachhaltigen Mobilitätsplanung oder die Kommune hat es nur im Kontext dieser Bestandsaufnahme nicht als relevant angesehen, da es nicht von ihr selbst erstellt wurde. Einige Städte verweisen zudem darauf, dass ihre Nahverkehrspläne unter Beteiligung der Nachbarkommunen erstellt wurden, da dies verpflichtend ist.

Als größte Hemmnisse und Herausforderungen für einen stadtreionsbezogenen SUMP-Prozess werden in den Interviews thematisiert:

- Eine **fehlende Zuständigkeit** („Planungshoheit“) der Kommunen über ihr Stadtgebiet hinaus wird als zentrale Herausforderung für über das Stadtgebiet hinausgehende SUMP-Prozesse erachtet. Die Städte dürfen rechtlich nur für ihr eigenes Gebiet strategisch planen und Maßnahmen beschließen. **Geringe personelle und finanzielle Ressourcen** für den SUMP-Prozess wirken zudem verstärkend: Die Ressourcen werden zunächst auf den eigenen Zuständigkeitsbereich konzentriert, regionale Abstimmungsprozesse haben demgegenüber eine nachgelagerte Priorität.
- **Es bestehen Unklarheiten darüber, wie die funktionale Stadtregion/Functional Urban Area von den Städtischen Knoten abzugrenzen ist.** Dies betrifft einerseits die Anforderungen der TEN-V-Verordnung an diese Abgrenzung (sind die FUA-Abgrenzung der EU oder perspektivisch

andere Abgrenzungen wie eine GUA-Abgrenzung verbindlich anzuwenden oder geht es lediglich darum, einen selbst definierten Pendlereinzugsbereich einzubeziehen) und andererseits eine materiell-inhaltlich sinnvolle Abgrenzung. Insbesondere im Ruhrgebiet, aber auch im Rheinland gehen die Städtischen Knoten sowie Stadt und Pendlereinzugsbereiche siedlungsstrukturell fließend ineinander über. Dies erschwert es, die für den SUMP maßgebliche funktionale Stadtregion sinnvoll abzugrenzen. Nähme man die Vorgaben der TEN-V-Verordnung, dass der SUMP für jeden Städtischen Knoten auch die jeweilige FUA umfassen muss, wörtlich, würde dies eine **komplexe Koordination** über viele Akteure und Verwaltungsebenen hinweg erfordern und dies teils über die Grenzen NRWs hinaus (im Fall Aachen zudem auch über die Grenze Deutschlands hinaus).

- Eine **fehlende oder mangelhafte Datenverfügbarkeit** für die Stadtregion. Während einzelne Daten, insbesondere zu Pendlerverkehren, aus landes- oder bundesweiten Statistiken verfügbar sind, werden zentrale Daten und Indikatoren von den Kommunen selbst und daher auch nur für ihr administratives Stadtgebiet erhoben.
- Die **politische Rückendeckung** zur nachhaltigen Mobilitätsplanung in benachbarten Kommunen ist unterschiedlich. Während die Städtischen Knoten den SUMP erstellen müssen, ist dies in den Umlandkommunen eine freiwillige Aufgabe und die Ressourcen für diese Aufgabe sind noch einmal geringer als in den Städtischen Knoten.

3.3.3 Fokus 2: Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V-Netz)

Kapitel 3.2 verdeutlichte, dass viele Städte es als herausfordernd empfinden, ihre Rolle im TEN-V-Netz zu definieren. Diese **Unsicherheit zieht sich durch alle Phasen des SUMP-Prozesses** – von der Bestandsaufnahme über die Visionsentwicklung bis hin zur Umsetzung und dem Monitoring. So berichteten die Gesprächspartner*innen aus 19 von 27 Städten von Schwierigkeiten, den Bezug zum TEN-V-Netz bereits in der Bestandsaufnahme auf die lokale Ebene herzustellen (vgl. Kapitel 3.2.2). Nur in zehn Städten beinhalten langfristige Visionen auch konkrete Ziele im Hinblick auf die Verkehrsströme innerhalb des TEN-V-Netzes (vgl. Kapitel 3.2.3). In der Umsetzungsphase werden Maßnahmen zur Förderung des TEN-V-Netzes bislang nur vereinzelt verfolgt: Fünf Städte nannten Aktivitäten im Bereich des Personenverkehrs, sechs im Bereich des Güterverkehrs. Controlling-Mechanismen sind fast ausschließlich dort etabliert, wo die Städte eine besondere Funktion im Netz einnehmen – wie etwa in der Stadt Hamm.

Die zentralen Herausforderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Unklare Anforderungen:** Viele Kommunen wissen oft nicht, was ihre konkrete Rolle als TEN-V-Knoten ist, welche Maßnahmen erwartet werden und wer zuständig ist. Gerade kleinere Kommunen im Großraum Rhein-Ruhr sehen sich selbst nicht als TEN-V-Knoten, sondern schreiben diese Rolle benachbarten Großstädten zu oder verweisen darauf, dass es „*Aufgabe des Landes*“ sei.
- **Abstraktheit:** Definition und Funktion des TEN-V-Netzes werden als zu technisch und schwer vermittelbar empfunden – insbesondere aus der Sicht von kleineren Städten. Dabei stehen zahlreiche Fragen im Raum:
 - „*Welche konkreten Anforderungen ergeben sich aus der Rolle als Knoten im TEN-V-Netz – im Güterverkehr, aber auch im Personenverkehr?*“
 - „*Was bedeutet es, das TEN-V-Netz systematisch zu beleuchten?*“
 - „*Wie soll der Bezug zum gesamten Verkehrsnetz hergestellt werden?*“
 - „*Welche Maßnahmen sind dort vorgesehen?*“

- **Begrenzter Einfluss:** Infrastrukturprojekte im eigentlichen TEN-V-Netz liegen meist auf Bundes- oder Landesebene. Das Selbstverständnis der befragten Städte hinsichtlich ihrer Aufgaben im Kontext des TEN-V-Netzes ist begrenzt. Nur wenige Städte können ihre Rolle klar definieren. So heißt es beispielsweise: *„Den Bahnknoten bauen wir nicht um, aber wir reflektieren die Lage.“* Oder: *„Bundesinfrastruktur ist nicht unsere Aufgabe; unsere Aufgabe ist jedoch die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit des städtischen Knotens.“*

3.3.4 Fokus 3: Stadtlogistik und überregionaler Güterverkehr

Kapitel 3.2 zeigt deutlich: Stadtlogistik und überregionaler Güterverkehr stellen im SUMP-Prozess vieler städtischer Knoten weiterhin eine bestehende **thematische Lücke** dar.

Während Stadtlogistik in den 19 von 27 Städten zumindest ansatzweise berücksichtigt wird, ergibt sich beim überregionalen Güterverkehr ein deutlich zurückhaltenderes Bild: Nur zwölf Städte setzen sich mit diesem Thema auseinander (vgl. Kapitel 3.2.2). Auch bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen zeigt sich ein differenziertes Bild (vgl. Kapitel 3.2.4): Im Bereich einer effizienten und nachhaltigen Gestaltung des Güterverkehrs sind zwölf Städte aktiv. Multimodale Terminals werden hingegen nur in neun Städten thematisiert. Noch deutlicher fällt der Rückgang bei der Gestaltung von Güterverkehrsströmen im TEN-V-Netz aus – lediglich fünf Städte verfolgen entsprechende Maßnahmen.

Dabei ist hervorzuheben, dass Stadtlogistik in den meisten Fällen nur in sehr begrenztem Umfang behandelt wird – zumeist durch konkrete Einzelmaßnahmen wie die Einrichtung von Paketstationen, Mikrodepots oder lokalen Mobilstationen. Eine strategische Auseinandersetzung mit Stadtlogistik findet hingegen nur selten statt. Der überregionale Güterverkehr wird in der kommunalen Planung kaum aktiv adressiert. Häufig mangelt es den Verwaltungen an der notwendigen fachlichen Expertise, um sich fundiert mit übergeordneten Verkehrsströmen auseinanderzusetzen. Entsprechende Aspekte werden, wenn überhaupt, nur am Rande berücksichtigt – beispielsweise bei der Ausweisung von Lkw-Vorrangrouten.

Konkret wurden dabei folgende Herausforderungen benannt:

- Der Güterverkehr spielt bislang eine **untergeordnete Rolle in der kommunalen Mobilitätsplanung**. In vielen Städten wird er nicht als integraler Bestandteil der Verkehrsstrategie wahrgenommen, da er als **Aufgabe außerhalb der eigenen Zuständigkeit** gilt. Aus den Interviews mit den Städten wird deutlich, dass der Güterverkehr vielfach als *„nicht kommunale Aufgabe“* oder *„nicht unser Thema“* angesehen wird. Die Verantwortung wird häufig auf die regionale oder Landesebene verlagert, was einer strategischen Verankerung auf kommunaler Ebene entgegensteht.
- Es zeigen sich zentrale Herausforderungen in Form einer **unzureichenden Datenbasis** und **fehlender fachlicher Expertise**. Güterverkehrsdaten sind nur begrenzt und häufig in unregelmäßigen Abständen verfügbar, was eine kontinuierliche Beobachtung und Bewertung erschwert. Hinzu kommt, dass Unternehmen oft zurückhaltend sind, wenn es um die Weitergabe verkehrsbezogener Daten geht – sei es aus Gründen des Datenschutzes, der Wettbewerbsfähigkeit oder des aus ihrer Sicht fehlenden Nutzens. Insgesamt mangelt es an belastbaren, aktuellen Konzepten und Datengrundlagen, die für eine fundierte kommunale Planung im Bereich des Güterverkehrs erforderlich wären. Ein*e städtische*r Vertreter*in brachte die fehlende Datenbasis auf den Punkt: *„Eigentlich bräuchten wir eine eigene Erhebung – dafür fehlt uns derzeit aber die nötige Expertise.“*

- In den Gesprächen mit den Städten wurde außerdem deutlich, dass die **Zusammenarbeit mit Unternehmen** im Bereich Güterverkehr häufig herausfordernd ist. Das Interesse an übergeordneten verkehrs- oder umweltpolitischen Zielen ist oftmals gering. Wie eine Stadt es formulierte: „Manche Unternehmen interessiert nur, dass ihre Lkw durchkommen – mehr nicht.“
- Hinzu kommt, dass sich **viele Städte personell nicht ausreichend ausgestattet** fühlen, um diesen Themenbereich eigenständig und aktiv zu bearbeiten. Zudem ist das **politische Interesse** am Thema Güterverkehr eher **gering** ausgeprägt – insbesondere in kleinen und mittelgroßen Städten, in denen andere verkehrs- oder stadtentwicklungspolitische Themen eine höhere Priorität genießen. Dies erschwert die Initiierung und Umsetzung gezielter Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Güterverkehrs.

3.3.5 Fokus 4: Umsetzungsplan

In Kapitel 3.2.4 wurde bereits deutlich, dass die Ausgangslage in den 27 Städtischen Knoten in NRW hinsichtlich der organisatorischen Umsetzung des jeweiligen SUMP-Prozesses sehr unterschiedlich ist. So gibt jeweils mehr als ein Drittel der Befragten an, dass in ihrer Stadt keine formellen Festlegungen hinsichtlich der **Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung, der Finanzierung und der Zeitplanung** für die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahmen vorliegen (vgl. Abbildung 9).

Die Vertreter*innen einiger Städte merken an, dass die Umsetzung der in einem SUMP oder Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahmen davon abhängig ist, inwieweit **Planungsprozesse innerhalb der Stadtverwaltung integriert ablaufen und Zuständigkeiten ineinandergreifen**. Dies betrifft zum einen die Schnittstelle zwischen konzeptioneller Mobilitätsplanung und der für die Umsetzung zuständigen Ämter für Tief- und Hochbau. So berichten einige Gesprächspartner*innen, dass die Zuständigkeiten für die einzelnen Planungsphasen in ihrer Stadt in einer Abteilung konzentriert sind und die Übergabe zwischen den einzelnen Planungsphasen entsprechend eingeübt sei und weitgehend reibungslos verlaufe. Umgekehrt wirkt es sich laut der Vertreter*innen aus anderen Städten hemmend aus, wenn etwa die konzeptionelle Planung sowie die Ausführung und Umsetzung von baulichen Maßnahmen unterschiedlichen Abteilungen oder Dezernaten zugeordnet sind.

Als häufig ausschlaggebend für die zielgerichtete Umsetzung von SUMP und vergleichbaren Mobilitätskonzepten wird im Spiegel der Gespräche außerdem die **Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Politik** erachtet. Einerseits wird es teilweise als Herausforderung wahrgenommen, den meist nicht fachlich ausgebildeten Kommunalpolitikerinnen und -politikern Planungszusammenhänge verständlich zu machen, andererseits seien politische Grundsatzentscheidungen im Sinne von strategischen Leitplänen oft hilfreich, weil dann grundlegende Vereinbarungen vorausgesetzt werden können und nicht „*jeder Parkplatz, der wegfällt (...) eine Riesendiskussion*“ nach sich zieht, was aktuell häufig noch der Fall sei. Zudem könne Kommunalpolitik auch hemmend wirken, etwa wenn fachlich sinnvolle Maßnahmen „am politischen Willen hängen“, der sich zudem auch kurzfristig ändern kann, so dass Planungssicherheit nicht immer langfristig gewährleistet werden kann. Im Kontext der SUMP-Planung seien also Unterstützung und „*gute Förderung von oben*“ entscheidend. Andernfalls bestünde, so ein Gesprächspartner, die Gefahr einer reinen „*Spaßveranstaltung für die Verwaltung*“. Insgesamt ist festzuhalten, dass im Spiegel der Gespräche die institutionelle Zusammenarbeit sowohl innerhalb der Verwaltung als auch zwischen Verwaltung und Stadtpolitik häufig entscheidend ist für die Geschwindigkeit und die Konsequenz, mit der ein SUMP umgesetzt wird.

Die unterschiedlichen Vorgehensweisen hinsichtlich der Integration der Planungsprozesse in die Verwaltungsstrukturen spiegeln sich auch im **Integrationsgrad der eigentlichen Umsetzung und Ausführung von Maßnahmen** wider. So vertreten Gesprächspartner*innen insbesondere aus Städten, die in der Umsetzung der SUMP-Planung stärker auf **Teilkonzepte** setzen (vgl. Kapitel 3.4.3), den Standpunkt, dass den einzelnen Fachplanungen unterschiedliche Rahmenbedingungen zugrunde liegen und sie unter-

schiedlichen Logiken folgen. Entsprechend ergäben sich auch unterschiedliche Geschwindigkeiten und Komplexitätsgrade bei der Umsetzung. Es sei daher sinnvoll, zunächst mit den Maßnahmen und Fachplanungen zu beginnen, die schnell und einfach umzusetzen seien. Eine zu stark integrierte Planung und Vorab-Festlegung auf übergeordneter Ebene könne hierbei eher hinderlich sein. Umgekehrt setzt eine andere Gruppe von Städten auf **Grundsatzentscheidungen der Verwaltungsspitze**, mit denen das Zielkonzept der SUMP-Planung und z. T. auch die Priorisierung von Maßnahmen festgelegt werden. Bei Abstimmungen zu Einzelmaßnahmen kann dann immer auf die entsprechende Beschlusslage verwiesen werden. Ein Beispiel für ein solches Vorgehen ist etwa der in einer Stadt gefasste Beschluss, bei sämtlichen Baumaßnahmen im öffentlichen Raum einen bestimmten Anteil für Investitionen vorzusehen, die dem Radverkehr zugutekommen. Generell werden **in vielen Kommunen Maßnahmen gebündelt**. Typischerweise werden etwa Tiefbauarbeiten, beispielsweise zur Erneuerung der Kanalisation, genutzt, um den Straßenraum zu Gunsten von nachhaltigen Verkehrsmitteln umzuverteilen. Die Bewertung dieser Vorgehensweise fällt wiederum ambivalent aus. Während einige Gesprächspartner*innen pragmatisch argumentieren, dass sich so Gelegenheiten für eine schnelle und effiziente Realisierung von Maßnahmen eröffnen, sagen andere, dass eine strategische Planung so erschwert würde, da Maßnahmen nicht nach Sinnhaftigkeit, sondern nach fachfremden Gesichtspunkten priorisiert würden. In der Folge blieben etwa Rad- und Fußverkehrsnetze über eine lange Zeit hinweg lückenhaft.

Die Priorisierung und Bündelung von Maßnahmen ist eng verknüpft mit der entsprechenden **Zeit-, Finanz- und Ressourcenplanung**. In einzelnen Städten wird etwa auf einen konkreten Zeitplan verzichtet und stattdessen lediglich eine „Zielperspektive“ vereinbart, um entsprechend flexibel auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Auch in weiteren Gesprächen wird angemerkt, dass die Umsetzung eines SUMP bzw. von Mobilitätskonzepten generell ein **dynamischer Prozess** sei, Maßnahmen würden gestrichen und hinzugenommen, verschoben oder vorgezogen. Ähnliches gelte für die Finanzplanung. Komplexe Maßnahmen wie der Bau eines stadtweiten Radwegenetzes seien bei Beschlussfassung in der Regel nicht ausfinanziert, sondern würden in Bauabschnitte unterteilt und auf mehrere Haushaltsjahre aufgeteilt. Diese Beispiele verdeutlichen abermals die ständige **Aushandlung zwischen der ambitionierten und verbindlichen Umsetzung des Mobilitätskonzepts einerseits und einem situativen und adaptiven Ansatz**, der ein entsprechend flexibles und angepasstes Vorgehen ermöglicht, andererseits.

In vielen Gesprächen wird die Bedeutung der für die SUMP-Planung zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten betont. Die Anzahl der hierfür vorgesehenen Stellen unterscheidet sich von Stadt zu Stadt deutlich. Die Vertreter*innen mehrerer Städte geben an, dass eine **begrenzte Personal- und Ressourcenausstattung** eine systematische Umsetzung des SUMP-Prozesses erschwert (vgl. Kapitel 3.3.1).

Zusammenfassend lassen sich aus den Gesprächen hinsichtlich der Umsetzungsplanung folgende Herausforderungen und Spannungsfelder identifizieren:

- **Integrierte Planungsprozesse sowie eine koordinierte Zusammenarbeit** zwischen Kommunalpolitik und Verwaltung sowie innerhalb der Verwaltung über alle Planungsphasen hinweg sind entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung. Als ausschlaggebend wird dabei ein angemessenes Verhältnis zwischen einem politischen Grundkonsens sowie einer flexiblen und anpassungsfähigen Umsetzungsplanung angesehen. Ein derartiger Grundkonsens und eine entsprechende Konsistenz in der institutionellen Zusammenarbeit seien allerdings vielerorts noch nicht erreicht.
- Die **inhaltliche Abstimmung zwischen dem Zielkonzept eines SUMP auf der konzeptionell-strategischen Ebene und der Ausgestaltung von Teilkonzepten und Fachplanungen** wird als zentrale Herausforderung angesehen. Wieder ist entscheidend, dass einerseits das übergeordnete Zielkonzept im Sinne von strategischen Leitplanken von allen Beteiligten als verbindlich und

langfristig akzeptiert wird, es andererseits auf operativer Ebene nicht hemmend wirkt, sondern Flexibilität und unterschiedliche Geschwindigkeiten auf Fachplanungsebene zulässt.

- Die **ungleiche Verteilung von finanziellen und personellen Ressourcen** wird in mehreren Gesprächen thematisiert. Während in einigen Städten proaktiv Strukturen geschaffen und Konzepte erarbeitet werden, mit denen die Transformation hin zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität schnell und zielstrebig vorangetrieben wird, sehen sich andere Kommunen gezwungen, sich auf ihre Pflichtaufgaben zu beschränken.

3.4 Übergeordnete sowie gruppenspezifische Unterstützungsbedarfe der Städte

Kapitel 3.4 widmet sich den Unterstützungsbedarfen, die von den Städten in den durchgeführten Interviews genannt wurden. Dabei werden sowohl übergreifende und prozessbezogene Unterstützungsbedarfe identifiziert als auch solche, die Bezug nehmen auf die in Kapitel 3.3 skizzierten Herausforderungen. Im Zuge der Analyse lassen sich dabei wiederkehrende Muster erkennen: Die Städte unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Herangehensweise an die SUMP-Prozesse und lassen sich in vier Gruppen mit ähnlichen Unterstützungsbedarfen einteilen – Städte mit integriertem SUMP-Prozess, mit modularem Vorgehen, in der Startphase des Prozesses sowie solche, die sich an Mindeststandards orientieren. Im Folgenden werden diese vier Gruppen näher beschrieben (vgl. Anhang 5 – Gruppeneinteilung der Städte). Die Einteilung bildet eine Grundlage für die Entwicklung passgenauer Unterstützungsangebote, ermöglicht eine gezielte Vernetzung der Städte, z. B. im Rahmen von Mentoring- und Coaching-Formaten und trägt dazu bei, den SUMP-Prozess durch Austausch und Zusammenarbeit effizienter zu gestalten.

3.4.1 Zentrale Unterstützungsbedarfe im Überblick

Dieses Kapitel fasst die Unterstützungsbedarfe der Städte zusammen, die den SUMP-Prozess effizienter gestalten möchten. Ausgangspunkt sind zentrale, übergeordnete Bedarfe, gefolgt von thematisch fokussierten Unterstützungsbedarfen in den Bereichen Einbezug der *Functional Urban Area*, Einbindung in das TEN-V-Netz, Stadtlogistik und Güterverkehr sowie Umsetzungsplanung.

Zentrale Unterstützungsbedarfe:

- **Klare Vorgaben und verlässliche Förderstrukturen:** Die städtischen Vertreter*innen berichten, dass der derzeitige Annex V als zu unscharf wahrgenommen wird, um eine verlässliche und einheitliche Bewertung hinsichtlich der Erfüllung der SUMP-Kriterien zu ermöglichen. Darüber hinaus wird der Wunsch nach einer flächendeckenden Förderung sowie klaren Impulsen durch übergeordnete Stellen – etwa auf Landes- oder Bundesebene – geäußert, um die Verbindlichkeit des Prozesses zu erhöhen. Ergänzend wird der Bedarf an Fördermitteln betont, um eigenes Personal zur Erarbeitung eines SUMP zu finanzieren und somit Planungs- und Umsetzungsprozesse institutionell absichern zu können.
- **Datenerhebung und -aufbereitung:** Die Städte wünschen sich Unterstützung bei der Bereitstellung, Aufbereitung und Systematisierung regional relevanter Daten, um fundierte Analysen und Planungsprozesse durchführen zu können. Darüber hinaus wird gewünscht, dass die EU-Vorgaben zu den Indikatoren praxisnah und gut handhabbar gestaltet sind – sie sollten weder zu detailliert sein noch zu häufig erhoben werden, um den Aufwand für die Kommunen möglichst gering zu halten. Auch denkbar sind Unterstützungsangebote, mit denen die Datenerhebung und -analyse gebündelt wird. Vorbild können etwa stadt- oder regionsbezogene Aufstockungen von bundesweiten Befragungen zum Mobilitätsverhalten wie „Mobilität in Deutschland“ (MiD)

und „System repräsentativer Verkehrserhebungen“ (SrV) sein. Ähnliche Vorgehensweisen bieten sich ggf. auch zu weiteren Themenfeldern der in der Entwicklung befindlichen EU-Indikatoreik an.

- **Beratung und Koordination:** Seitens der Städte wird der Wunsch nach der Einrichtung einer zentralen Beratungsstelle geäußert, die verlässliche und verbindliche Auskünfte geben sowie eine abgestimmte Evaluationspraxis unterstützen kann. Diese Stelle sollte aus Sicht der Gesprächspartner*innen als kontinuierliche Anlaufstelle fungieren – insbesondere für offene Fragen zu Zuständigkeiten, verfügbaren Datenquellen oder spezifischen Themenfeldern wie etwa dem Güterverkehr. Eine solche koordinierende Instanz würde nicht nur zur Qualitätssicherung beitragen, sondern auch den Wissenstransfer zwischen den übergeordneten Ebenen und den Städten verbessern.
- **Austausch und Wissenstransfer:** Die Städte wünschen sich die gemeinsame Erarbeitung von grundlegenden SUMP-Prinzipien, um eine einheitliche Basis für ihre Prozesse zu schaffen. Zudem besteht großes Interesse an Best-Practice-Beispielen sowie Einblicken in die SUMP-Prozesse anderer Kommunen, um von deren Erfahrungen zu profitieren. Darüber hinaus wird der Bedarf nach passgenauen Lösungen für die unterschiedlichen kommunalen Herangehensweisen betont, um die Vielfalt der Strukturen und Voraussetzungen angemessen zu berücksichtigen.

Unterstützungsbedarfe zum Einbezug der *Functional Urban Area*:

- **Klare Leitlinien und Definitionen**, was unter dem funktionalen Stadtgebiet EU-rechtskonform zu verstehen ist.
- Die **Koordination und Moderation regionaler Abstimmungsprozesse** durch geeignete Akteure, das Land, Regionalverbände oder auf solche Prozesse spezialisierte Dienstleister. Im Ruhrgebiet würden sich eine Reihe an Städtischen Knoten wünschen, dass – aufbauend auf dem Regionalen Mobilitätskonzept des RVR – die regionalen Verkehre über einen ergänzenden regionalen SUMP abgedeckt werden, der die lokalen, auf das administrative Stadtgebiet beschränkten SUMP ergänzt. Einzelne Städte schlagen vor, dass sich innerhalb des Ruhrgebiets mehrere direkt benachbarte Städtische Knoten zusammenschließen, um einen gemeinsamen SUMP zu erarbeiten oder den RVR für das gesamte Ruhrgebiet mit dieser Aufgabe zu betrauen.
- **Zugang zu vergleichbaren regionalen Daten**, z. B. dem Modal Split oder den TEN-V-Verkehren, die sich nicht über die amtliche Statistik abbilden lassen oder ein regionales Verkehrsmodell unter Federführung des MUNV oder des RVR.
- **Best-Practice-Beispiele und Austauschformate** (z. B. über das ZNM), wie SUMP-Prozesse für *Functional Urban Areas* in anderen Städtischen Knoten gelingen.
- **Finanzielle Unterstützung** für personelle Ressourcen und/oder die Beauftragung externer Dienstleister*innen, um die stadregionale Ebene ergänzend im SUMP-Prozess zu betrachten.

Unterstützungsbedarfe im Umgang mit den Vorgaben zum TEN-V-Netz:

- Zur Unterstützung der Städte im Umgang mit dem TEN-V-Netz wünschen sich die Vertreter*innen der Städte **eine eindeutige Definition ihrer Rolle als Knotenpunkte im Güter- und Personenverkehr**. Die Städte benötigen dabei gezielte Hilfe, um ihre Aufgaben im TEN-V-Netz zu verstehen. Zudem sind konkrete Handlungsempfehlungen gefragt, die Orientierung bieten, wie sie

diese Rolle aktiv wahrnehmen können. Ergänzend könnten Leitfäden dabei unterstützen, TEN-V-Aspekte trotz begrenzter Zuständigkeiten in kommunale Strategien und Planungen zu integrieren.

- Die Gesprächspartner*innen wünschen sich **verständliche und praxisnahe Informationsmaterialien**, um das TEN-V-Netz in ihre kommunale Verkehrsplanung einzubeziehen. Diese Materialien sollen sie zudem bei der politischen Kommunikation unterstützen, insbesondere in kleineren Städten, um die Bedeutung des TEN-V-Netzes besser zu vermitteln.
- Es besteht ein Bedarf an der **Bereitstellung relevanter Daten und Planungsinformationen**, die für die Berücksichtigung des TEN-V-Netzes in kommunalen Planungsprozessen erforderlich sind. Dabei sollen notwendige Daten in geeigneter Form aufbereitet und zugänglich gemacht werden, um eine fundierte und zielgerichtete Planung zu ermöglichen.

Unterstützungsbedarfe im Bereich Stadtlogistik und überregionaler Güterverkehr:

- Die Stadtverwaltungen geben an, dass sie **fachliche Beratung und externe Expertise** benötigen, um Konzepte für Güterverkehr und Binnenschifffahrt zu entwickeln. Ergänzend sind praxisnahe Leitfäden erforderlich, die eine effektive Integration dieser Themen in den SUMP-Prozess ermöglichen.
- Es besteht ein deutlicher Bedarf an **belastbaren regionalen Daten und Planungsinformationen**, die fundierte Entscheidungen und eine gezielte Steuerung des Güterverkehrs unterstützen. Die Aufbereitung und Bereitstellung dieser Daten sind dabei zentral.
- Zur besseren **Koordination und Vernetzung** wünschen sich die Städte Austauschformate und Netzwerke, um Erfahrungen mit ähnlich gelagerten Städten zu teilen sowie relevante Unternehmen und Akteure einzubinden.
- Außerdem werden **Best-Practice-Beispiele** und erprobte Lösungsansätze benötigt, die die praktische Umsetzung von Güterverkehrs- und Stadtlogistikmaßnahmen vor Ort erleichtern.

Unterstützungsbedarfe im Hinblick auf den Umsetzungsplan:

- Die **kommunikative Unterstützung der institutionellen Zusammenarbeit** innerhalb der Verwaltung und insbesondere im Austausch der Kommunalpolitik wird vielerorts als zentral angesehen. In einigen Gesprächen werden diesbezüglich konkrete Unterstützungsbedarfe formuliert, etwa hinsichtlich der Frage, wie man verständlich und zielgerichtet formuliert, um einen Grundkonsens zwischen Politik und Verwaltung zu erreichen. Überlegenswert wäre hier die Förderung von Change-Management-Prozessen mit Hilfe eines externen Coachings oder entsprechend spezialisierten Kommunikationsagenturen, beispielsweise im Rahmen von Förderprogrammen auf Bundes- oder Landesebene.
- Eine **Intensivierung des kollegialen Austauschs zwischen den städtischen Knoten in NRW** zu Fragen der Umsetzungs- und Ressourcenplanung wird in mehreren Gesprächen vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang wäre eine Intensivierung und Weiterentwicklung der bestehenden Angebote des MUNV NRW und des Zukunftsnetzes Mobilität denkbar.
- Unterstützungsbedarfe werden zudem formuliert hinsichtlich einer **gezielten Förderung der finanziellen und personellen Ausstattung** zur Bewältigung der Umsetzungsplanung. Dies könne entweder durch die gezielte Förderung von Stellen zur Erarbeitung eines SUMPs oder aber die Aufstockung von Planstellen in der konzeptionellen Mobilitätsplanung geschehen.

3.4.2 Gruppe 1: Integrierter SUMP-Prozess

Mit insgesamt **13 Städten** stellt diese Gruppe den größten Anteil der untersuchten Städte dar. Sie umfasst größere und mittelgroße Städte mit unterschiedlichen Ausgangslagen hinsichtlich personeller, finanzieller und fachlicher Ressourcen im Bereich der kommunalen Mobilitätsplanung. Allen Städten dieser Gruppe ist gemeinsam, dass sie sich in einem durchdachten SUMP-Prozess befinden, zum Teil schon ein entsprechendes Planwerk verabschiedet haben und über abgestimmte Zielsetzungen verfügen. Folgende Unterstützungsangebote können spezifische Bedarfe der Gruppe adressieren:

- **Ausbau fachlicher Expertise und klare Zuständigkeitsdefinition:** In vielen Städten fehlen die personellen und fachlichen Kapazitäten für Themen wie Güterverkehr, Binnenschifffahrt oder die Einbindung des TEN-V-Netzes. Die Auseinandersetzung mit diesen Themen hängt stark vom zeitlichen Startpunkt des SUMP-Prozesses ab – insbesondere Städte, die vor etwa zwei Jahren mit dem SUMP-Prozess begonnen haben, verfügen hier über einen gewissen Wissensvorsprung. Der Grund dafür liegt darin, dass vor der Verabschiedung der TEN-V-Verordnung durch die EU das Thema in der kommunalen Mobilitätsplanung weniger im Fokus stand.
- **Begleitung bei politischer Verankerung und organisatorischer Koordination:** Die kommunalpolitische Unterstützung variiert stark, was zu Spannungen zwischen langfristiger Zielorientierung und kurzfristigem Maßnahmenfokus führen kann. Darüber hinaus sind in einigen Städten Arbeitsgruppen und Fachabteilungen insbesondere in den Umsetzungsphasen nicht durchgehend synchronisiert.
- **Förderung von Austausch, Weiterbildung und praxisorientiertem Wissenstransfer:** Viele Städte äußern den Wunsch nach kollegialem Austausch, Best-Practice-Beispielen und praxisnahen Formaten zur Weiterentwicklung bestehender Konzepte und Prozesse. Dabei wird auch der Bedarf an struktureller Unterstützung bei der Umsetzung sowie an konkreten Beteiligungs- und Priorisierungsstrategien betont.

Je weiter eine Stadt im SUMP-Prozess fortgeschritten ist, desto spezifischer werden die Fragestellungen, mit denen sie sich befasst. Sie reichen von Weiterbildungsangeboten zum Thema *„SUMP-Prozesse in Zeiten von Haushaltskürzungen“*, über Fragen wie *„Wie erreichen wir Bevölkerungsgruppen, die sich bisher wenig für Mobilitätsplanung interessieren?“* oder *„Wie gelingt eine repräsentative Beteiligung aller Gruppen?“* bis hin zu strategischen Überlegungen bei den wenigen Städten, die sich bereits am Ende des Prozesses befinden – etwa: *„Wie passen wir uns an die EU-Anforderungen an?“* oder *„Inwieweit bieten EU-Indikatoren Spielraum für lokale Anpassungen?“*

Diese Städtegruppe benötigt gezielte Unterstützungsangebote, die strategische Beratung, prozessorientierte Begleitung und praxisnahe Formate kombinieren, um die ambitionierten Ziele der nachhaltigen Mobilitätsplanung unter realen Bedingungen effektiv umsetzen zu können.

3.4.3 Gruppe 2: Modularer SUMP-Prozess

Diese Gruppe umfasst **sieben Städte**, in denen bereits diverse Vorarbeiten im Bereich der kommunalen Mobilitätsplanung vorliegen. Die bisherigen Aktivitäten beruhen jedoch überwiegend auf einer Vielzahl einzelner Fachpläne und Teilkonzepte, die bislang nicht als integrierter SUMP-Prozess verstanden oder strategisch koordiniert wurden. In einigen Fällen sind erste Ansätze erkennbar, die bestehenden Planungen schrittweise an die Anforderungen der SUMP-Richtlinien anzupassen. Auch wenn SUMP-Ziele teilweise formuliert sind, fehlt es bislang an einer übergeordneten strategischen Ausrichtung sowie an einem verbindlichen Umsetzungsplan. Für diese Städtegruppe bieten sich folgende Unterstützungsangebote im SUMP-Prozess an:

- **Strategische Koordination:** Begleitung bei der Sichtung, Sortierung und Zusammenführung verschiedener Fach- und Teilkonzepte zu einem integrierten SUMP sowie Entwicklung von Priorisierungs- und Steuerungsmethoden. Leitlinien zur Anerkennung modularer oder teilkonzept-basierter Ansätze können dabei unterstützen, bestehende Planungsstrukturen systematisch in den SUMP-Prozess zu integrieren und Anforderungen – insbesondere im Hinblick auf den Einbezug der *Functional Urban Area* oder im Kontext des TEN-V-Netzes – gezielt zu erfüllen.
- **Integration von Indikatoren:** Begleitung bei der systematischen Einbindung der von der EU geforderten Indikatoren in bestehende modulare Planungs- und Steuerungsprozesse, um eine transparente Fortschrittsmessung sowie eine erfolgreiche Zertifizierung des SUMP-Prozesses zu gewährleisten.
- **Zentrale Ansprechstelle:** Es besteht Bedarf an Beratung zu rechtlichen Fragestellungen rund um die SUMP-Zertifizierung, insbesondere zur Verbindlichkeit von Beschlüssen sowie zu möglichen Konsequenzen bei Nichteinhaltung. Außerdem wird der Aufbau zentraler Koordinationsstellen benötigt, die als verbindliche Ansprechpartnerinnen fungieren und die abgestimmte Umsetzung sowie Evaluation der Maßnahmen gewährleisten.
- **Vernetzung der Städte:** Unterstützung beim Vergleich mit anderen Kommunen durch Bereitstellung von Benchmarking-Daten sowie Förderung von Plattformen für den kollegialen Austausch und gegenseitiges Lernen.

Die oben genannten Angebote können den Städten Sicherheit geben und sie dabei unterstützen, die kommunalen Prozesse vor Ort zu optimieren. Gleichzeitig werden häufig gestellte Fragen berücksichtigt, wie zum Beispiel: „Inwieweit wird unser Vorgehen bei der „SUMP-Pflicht“ anerkannt?“, „Wie lassen sich die Indikatoren des Ministeriums in unsere bestehende Logik integrieren?“, „Welche Schritte sind jetzt notwendig, um die Kriterien zu erfüllen?“, „Wo stehen wir im Vergleich zu anderen Städten?“ oder „Reicht das aus, was wir bisher tun?“

3.4.4 Gruppe 3: SUMP-Prozess in der Startphase

Zu dieser Gruppe gehören Städte, die gerade erst mit der SUMP-Entwicklung begonnen haben oder dies in Kürze tun wollen. Sie planen oder führen erste Bestandsaufnahmen und Leitbildprozesse durch, verfügen aber noch nicht über konkrete Maßnahmen oder Umsetzungsstrukturen. Von den 27 Städtischen Knoten in NRW zählen **zwei Städte** zu dieser Gruppe. Da sie sich in der Startphase befinden, interessieren sie vor allem grundlegende Unterstützungsangebote, die den Einstieg in den Prozess erleichtern:

- **Fachliche Beratung:** Unterstützung bei der Einbindung von SUMP-relevanten Themen wie der funktionalen Stadtregion, dem TEN-V-Netz und dem überregionalen Güterverkehr in die kommunale Planung.
- **Umsetzung der EU-Indikatoren:** Unterstützung bei der praxisnahen Integration der EU-Indikatoren zur Sicherstellung der Zertifizierungsanforderungen ohne unnötige Komplexität.
- **Entwicklung von Umsetzungsplänen:** Unterstützung bei der Entwicklung realistischer und praktikabler Umsetzungspläne, d. h. insbesondere Entwicklung einer verbindlichen Zeit-, Finanz- und Ressourcenplanung.
- **Wissens- und Erfahrungsaustausch:** Bereitstellung von Best-Practice-Beispielen aus anderen Kommunen sowie Förderung des kollegialen Austauschs mit vergleichbaren Städten, um

voneinander zu lernen, erfolgreiche Ansätze zu übertragen und Unsicherheiten im weiteren Vorgehen zu reduzieren.

3.4.5 Gruppe 4: Orientierung an Mindeststandards

Zu dieser Gruppe gehören Städte mit begrenzten personellen und finanziellen Kapazitäten, die Schwierigkeiten haben, einen eigenständigen SUMP-Prozess zu initiieren oder kontinuierlich voranzutreiben. Oft fehlt es an politischer Priorisierung, sodass Planungsaktivitäten überwiegend von externen Dienstleistern übernommen oder im Rahmen regionaler Kooperationen durchgeführt werden. Von den 27 Städtischen Knoten in NRW zählen **fünf Städte** zu dieser Gruppe. Um im SUMP-Prozess Fortschritte zu erzielen, benötigen diese Städte gezielte Unterstützungsangebote, die an ihre spezifischen Rahmenbedingungen angepasst sind:

- **Politische Kommunikation und Legitimation:** Unterstützung bei der politischen Einbindung – durch zielgruppengerechte Kommunikation, fokussierte Informationsmaterialien, anschauliche Visualisierungen sowie Ratsworkshops oder Beratungsvorlagen. Hilfestellung im Umgang mit Skepsis.
- **Thematische Vertiefung:** Unterstützung bei der Entwicklung einer gemeinsamen Vision, insbesondere in heterogenen kommunalen Kontexten, um unterschiedliche Interessen zu bündeln und eine klare strategische Ausrichtung zu ermöglichen. Ergänzend dazu fachliche Beratung zu bislang wenig priorisierten Themen wie dem TEN-V-Netz, dem Güterverkehr oder der Einbettung in die funktionale Stadtregion.
- **Vernetzung und kollegialer Erfahrungsaustausch:** Förderung des Austauschs mit anderen Kommunen, insbesondere mit strukturell ähnlichen Städten, die vergleichbare Herausforderungen erfolgreich bewältigt haben. Bereitstellung von Best-Practice-Beispielen zur Umsetzung von SUMP bei eingeschränkter politischer Unterstützung.

3.5 Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen aus der Bestandsaufnahme

Die Analyse des aktuellen Stands der SUMP-Prozesse in den 27 Städtischen Knoten hat im Ergebnis zu einem **vielfältigen und heterogenen Lagebild** geführt. Während einige Städte das Prinzip einer nachhaltigkeits- und transformationsorientierten Mobilitätsplanung bereits als Grundlage ihres eigenen Verwaltungshandelns weitgehend übernommen und sich ambitionierte Ziele gesetzt haben, ist in anderen Kommunen teilweise noch eine erhebliche Unsicherheit festzustellen, insbesondere hinsichtlich der zu erfüllenden Vorgaben und Kriterien für die Erarbeitung eines SUMP. Letzteres gilt insbesondere für Themenfelder, die bisher im Rahmen der kommunalen Mobilitätsplanung nur randlich behandelt wurden, wie z. B. Güterverkehr und Stadtlogistik oder die Anbindung an die europäischen Fernverkehrsnetze, sowie für Abläufe wie Evaluations- und Beteiligungsprozesse, die mancherorts noch nicht etabliert und eingeübt sind.

Grundsätzlich empfehlen wir den Akteuren auf der Landes- und Bundesebene auf diese Ausgangslage auf zweifache Art und Weise zu reagieren, nämlich zum einen – wo immer möglich – auch im Zusammenspiel mit der EU auf eine **Vereinheitlichung und Standardisierung von Vorgaben und Prozessen** hinzuwirken, etwa bzgl. der zu erhebenden Daten oder zu beteiligenden Akteure, zum anderen aber die **Städte darin zu bestärken, selbstbewusst und zielstrebig eigene Ziele und Strategien zu entwickeln** und nicht nur darauf zu warten, dass detailliert vorgegeben wird, was zu tun ist. Unseres Erachtens sind die EU-Richtlinien so zu verstehen, dass zwar bestimmte Grundprinzipien wie Nachhaltigkeitsorientierung, integrierte Planung und breite Beteiligung überall zu berücksichtigen sind, innerhalb dieser „Leitplanken“ eine ortsspezifisch angepasste Ausgestaltung der Vorgaben aber möglich und auch sinnvoll und gewollt ist.

Ausgehend von dieser grundlegenden Ausrichtung einer möglichen Begleitung der 27 Städte durch Akteure auf der Landes- und Bundesebene möchten wir nachfolgend Themenfelder und Prozesse identifizieren, für die im Spiegel der Bestandsaufnahme eine konkrete Unterstützung und Förderung sinnvoll erscheint:

- **Förderung von integrierten Planungsprozessen:** Die Zusammenarbeit von Kommunalpolitik und Stadtverwaltung sowie innerhalb der Stadtverwaltung, etwa an der Schnittstelle von konzeptioneller Mobilitätsplanung und Ausführungsplanung, wird als zentral angesehen. Einige Kommunen würden diesbezüglich vom Aufbau bzw. der Reform von entsprechenden Verwaltungsstrukturen profitieren. Dies kann durch die **Förderung von Change-Management-Prozessen**, ggf. unterstützt durch externe Dienstleister wie Coaching-Anbieter und Kommunikationsagenturen, gefördert werden.
- **Förderung von proaktivem und eigenständigen Verwaltungshandeln:** Einige städtische Akteure setzen sich ehrgeizige Ziele, die über die Mindestanforderungen eines SUMP hinausgehen. Es erscheint sinnvoll, dieses ambitionierte und progressive Vorgehen weiter zu fördern, etwa durch entsprechende Anregungen und Inspirationen aus Wissenschaft und Planungspraxis, beispielsweise aus dem Bereich des *Transition Managements*, wonach SUMP-Prozesse noch deutlich stärker kollaborativ und partizipativ ausgestaltet werden können (Hartl et al. 2024).
- Präzisierung der Rolle, die Städtische Knoten bei der **Anbindung ihrer städtischen Mobilitätssysteme an die Transeuropäischen Netze** spielen können: Um den Städten mehr Orientierung zu geben, wie dieser Bestandteil des SUMP-Prozesses bearbeitet werden kann, ist etwa die Erarbeitung von Interpretationshilfen und Best-Practice-Sammlungen zu empfehlen.
- Entwicklung einer konzeptionellen Vorstellung davon, wie **Güterverkehr und Logistik stärker in die SUMP-Prozesse integriert** werden können, da diese Themen sowohl inhaltlich als auch organisatorisch bisher vergleichsweise schwach in die städtische Mobilitätsplanung integriert sind. Zu empfehlen sind sowohl die Erstellung von Best-Practice-Sammlungen als auch die Förderung und Begleitung von Change-Management-Prozessen und Verwaltungsreformen, etwa zur Einbindung von Hafenbetreibern oder städtischen Tochtergesellschaften in die konzeptionelle und strategische Mobilitätsplanung.
- **Intensivierung des zielgerichteten Austauschs der Städte untereinander**, etwa strukturiert nach regionalen Zusammenhängen, einer ähnlichen raumstrukturellen und/oder sozioökonomischen Ausgangssituation oder hinsichtlich der Planungsphase, in der sich die jeweilige Stadt bzgl. der SUMP-Umsetzung befindet. Auch Konstellationen, in denen Städte, deren SUMP-Planung bereits fortgeschritten ist, ihre Erfahrungen an Städte in der Startphase der SUMP-Planung weitergeben, sind denkbar, etwa im Sinne eines Mentoring-Ansatzes. Hierfür können etwa die bestehenden Strukturen und Formate des Zukunftsnetz Mobilität genutzt und weiterentwickelt werden.
- **Zukunftsorientierte Stakeholderbeteiligung sollte idealerweise integriert und stadtspezifisch gestaltet werden.** Es wäre wünschenswert, ein übergeordnetes Beteiligungskonzept für den gesamten SUMP-Prozess zu entwickeln, in dem die Formate den einzelnen SUMP-Phasen entsprechend festgelegt und gewichtet werden. Dabei könnte die Auswahl der Formate zwischen den Städten variieren und auf den bisherigen Erfahrungen der beteiligten Akteursgruppen aufbauen. Für die Bestimmung geeigneter Beteiligungsformate besteht seitens der Städte Beratungsbedarf. Zudem deuten die Schilderungen der Beteiligungsprozesse in vielen Städten darauf hin, dass Beteiligung dann besonders wirksam ist, wenn sie maßvoll und zielgerichtet eingesetzt wird. Sicher ist ein gewisses Maß an allgemeiner Beteiligung und Information gerade zu

Beginn des Prozesses notwendig, besonders ertragreich erwiesen sich im Spiegel der Gespräche aber auf bestimmte Fragestellungen, Planungsaufgaben und Zielgruppen zugeschnittene Formate. In vielen Fällen kann daher eine solche Schwerpunktsetzung empfohlen werden. Aufbauend auf der Bestandsaufnahme wird der Aspekt der Stakeholderbeteiligung in Kapitel 1 analytisch vertieft und darauf aufbauend eine kurze Handreichung für die Kommunen für die Planung von Beteiligungsprozessen im Rahmen der SUMP-Erstellung formuliert (vgl. Kapitel 4.5).

- **Regionale Dimension von SUMP-Prozessen präzisieren:** Dies betrifft sowohl die Definition und Abgrenzung von funktionalen Verflechtungsräumen (*Functional Urban Area*) als auch die Strukturierung und regionale Ausrichtung von Governance-Prozessen, Strategieentwicklung und Entscheidungsfindung. Es ist zu empfehlen, entsprechende Standards gemeinsam mit der Wissenschaft und den kommunalen Akteuren vor Ort zu erarbeiten und auf EU-, Bundes- und Landesebene in entsprechende Vorgaben und Richtlinien zu integrieren. Die nordrhein-westfälischen Knoten stehen diesbezüglich aufgrund der polyzentralen Raumstruktur des Landes vor besonderen Herausforderungen, sodass der Umgang mit der *Functional Urban Area* (FUA) in den SUMP-Prozessen ebenfalls vertiefend adressiert wird (vgl. Kapitel 3.3.2). Diese Vertiefung mündet in Empfehlungen für das MUNV und die Kommunen zur räumlichen Abgrenzung der FUAs der nordrhein-westfälischen städtischen Knoten und zur Gestaltung regionaler SUMP-Prozesse (vgl. Kapitel 5.4 und 5.5).
- **Indikatorik und Datenerhebung:** Es ist zu empfehlen, die Städte bei der standardisierten Erhebung und Auswertung von Daten, die durch die EU-Indikatorik vorgegeben werden, zu unterstützen. Dies kann geschehen, indem Durchführung oder Beauftragung entsprechender Erhebungen in einzelnen Städten gefördert wird oder durch die städteübergreifende Koordination der Datenerhebung und -auswertung, etwa indem regionale Aufstockungen bundesweiter Erhebungen für die verschiedenen Indikatorengruppen gefördert werden. Die Aspekte der Indikatorik und Datenerhebung werden in Kapitel 1 vertieft, indem ein Abgleich der kommunalen Datenlage mit den EU-Vorgaben zur Indikatorik vorgenommen wird und die Unterstützungsbedarfe im Bereich des Datenzugangs und der Datenerhebung detailliert herausgestellt werden.
- **Umsetzungsplanung:** Die Schnittstelle zwischen der Maßnahmenplanung und -umsetzung stellt sich als neuralgischer Punkt im SUMP-Prozess dar, der in Kapitel 3.3.5 vertiefend in den Blick genommen wird. Im Fokus stehen zunächst eine Übersicht über die Vorgehensweisen bei der Maßnahmenplanung und -umsetzung in den Städten und zum anderen eine Analyse ihres Zusammenhangs mit den Herausforderungen, denen die Städte in diesem Kontext gegenüberstehen. So können Handlungsansätze für die kommunale Praxis zur Gestaltung dieser Schnittstelle abgeleitet werden.

4 Vertiefung 1: Stakeholderbeteiligung

Diese Vertiefung umfasst zum einen eine Übersicht über die Stakeholderbeteiligung in den Städten. Ziel der Untersuchung ist es, zu verstehen, wer, wie und wann im SUMP-Prozess der Städte beteiligt wird, und daraus Handlungsansätze für die kommunale Praxis abzuleiten.

4.1 Methodik

Für diese Vertiefung wurden im Mai 2025 qualitative Interviews mit Vertreter*innen der 27 städtischen Knoten in NRW durchgeführt. Die einstündigen Online-Gespräche bauten auf zuvor ausgefüllten Fragebögen auf (siehe Anhang 1 – Standardisierter Erhebungsbogen) und zielten darauf ab, den aktuellen Stand der Städte im SUMP-Prozess zu erfassen. Aufbau und Inhalte orientierten sich an den Leitlinien aus Anhang V der TEN-V-Verordnung. Die Ergebnisse dienten sowohl der Bewertung des Planungsfortschritts als auch der Identifikation von Entwicklungspotenzialen, die in den Interviews anhand eines Leitfadens vertieft diskutiert wurden (siehe Anhang 2 – Interviewleitfaden Expert*innen-Gespräche Städtische Knoten). Details zur Fragebogenkonzeption sind in Kapitel 3.1 dokumentiert.

Die erhobenen Daten werden qualitativ nach Kuckartz (2014) ausgewertet. Dafür wurden die Transkripte der Gespräche mit den 27 Vertreter*innen der Städte kodiert und analysiert, wobei der thematische Fokus der Vertiefung berücksichtigt wurde. Die Hauptkategorien – „Vorgehensweise“ und „Unterstützungsbedarf“ – wurden deduktiv auf Basis der Analysen in Kapitel 1 gebildet. Nach der Kodierung mit den Hauptkategorien wurden folgende Subkategorien induktiv ergänzt: „Beteiligte Gruppen“, „Formate“ und „Thematische Schwerpunkte“. Im weiteren Verlauf der Analyse wurde die kategorienbasierte Auswertung entlang der Hauptkategorien durchgeführt. Dabei wurden die kodierten Segmente der jeweiligen Subkategorien hinsichtlich Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Städten analysiert, zusammengefasst und mit prototypischen Beispielen belegt. Im Anschluss wurde auf Grundlage der Analyseergebnisse eine Handreichung mit Empfehlungen für das Land und die Kommunen skizziert.

4.2 Beteiligte Gruppen und Formate

Im Spiegel der Erhebung wurde sowohl im Städtesample insgesamt als auch in vielen Einzelstädten eine **große Bandbreite an beteiligten Akteursgruppen** (vgl. Kap. 3.2.6) und gewählten Beteiligungsformaten ersichtlich. So spricht ein Interviewpartner etwa von „*einem bunten Blumenstrauß*“ an Partizipationsangeboten, die im Rahmen der Erstellung eines Masterplans Mobilität durchgeführt worden sind.

Hinsichtlich der beteiligten Akteure kann zunächst zwischen (a) politischen Entscheidungsträger*innen, (b) institutionalisierten Akteuren wie Fachverwaltungen und Verbänden auf lokaler und regionaler Ebene sowie (c) der Stadtbevölkerung und ihren Teilgruppen unterschieden werden.

Die **Zusammenarbeit mit der ersten Akteursgruppe, d. h. Kommunalpolitiker*innen**, wird in vielen Interviews als **Herausforderung** beschrieben (vgl. Kap. 3.3.5), insbesondere dahingehend, dass es nicht einfach ist, verbindliche und dauerhafte Vereinbarungen zu erzielen. Es kann daher als in gewisser Hinsicht überraschend angesehen werden, dass in den Interviews meist keine Beteiligungsformate erwähnt wurden, die über die formalisierte Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Politik, etwa im Verkehrsausschuss einer Stadt, hinausgehen. Ausnahmen sind Arbeitskreise und Workshopformate für den Austausch zwischen Verwaltung und Politik, die in einzelnen Städten erfolgreich implementiert worden sind.

Zur zweiten Gruppe werden in manchen Gesprächen neben lokalen **Verbänden und Trägern öffentlicher Belange** auch **Fachverwaltungen** gezählt. Dies betrifft etwa Fachämter für Umwelt oder Schulplanung, die nicht unmittelbar und dauerhaft in die Prozesse der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung eingebunden sind. Auffällig ist zudem, dass nur wenige Städte im Rahmen ihrer Planungsprozesse mit

regionalen Akteuren zusammenarbeiten (vgl. Abbildung 11). Einige Kommunen führen dies darauf zurück, dass sie im Rahmen des SUMP-Prozesses auf ältere Planwerke zurückgreifen, in denen entsprechende Governance-Strukturen noch nicht vorgesehen waren.

Die **Beteiligung der Stadtbevölkerung** ist dagegen sowohl in Bezug auf die beteiligten Gruppen als auch im Hinblick auf die Beteiligungsformate deutlich ausdifferenzierter. Befragungen und Informationsveranstaltungen für die gesamte Einwohnerschaft sowie zielgruppenspezifische und interaktive Formate wie Workshops, Dialogveranstaltungen und Stadtteilrunden für Teilgruppen sind typische Bestandteile von Beteiligungsprozessen in fast allen Städten. Aufgrund der vielfältigen Ausformungen der Beteiligung der Stadtbevölkerung konzentrieren sich die weiteren Ausführungen vorrangig auf diese Akteursgruppe.

Viele Städte wählen eine zeitlich **gestaffelte Kombination von Befragungs- und Dialogformaten**. Im Spiegel der Interviews dienen Bürgerbefragungen etwa als „*Möglichkeit der Verifizierung*“ der Ausgangslage in einer Stadt sowie als Instrument zur Ermittlung von Bedarfen und Meinungsbildern, die dann auch zur Kommunikation mit den kommunalpolitischen Entscheidungsträger*innen genutzt werden kann. Dialog- und Interaktionsformate werden dagegen häufig genutzt, um den wechselseitigen Austausch zu stärken, d. h. einerseits werden solche Formate als Gelegenheit bezeichnet, bestimmte Planungen nochmal im Detail zu erläutern und so die Akzeptanz dafür zu erhöhen, andererseits geben die Interviewpartner*innen an, dass insbesondere spezifische Formate wie Stadtteilspaziergänge oder Angebote zur Beteiligung von Jugendlichen auch bei den Planenden zu einem Erkenntnis- und Informationsgewinn führen, weil sie etwa von der Ortskenntnis der Beteiligten profitieren.

In einigen Gesprächen wird die Nutzung von **Präsenz- und Online-Formaten** einander gegenübergestellt und reflektiert. Online-Formate, die insbesondere seit der Corona-Pandemie verstärkt zum Einsatz gekommen sind, werden differenziert bewertet. Einerseits konnten vergleichsweise hohe Teilnahmezahlen, für einige Veranstaltungen etwa im vierstelligen Bereich, generiert werden, so dass wahrscheinlich auch Bevölkerungsgruppen erreicht wurden, die nicht zu einer Präsenzveranstaltung gekommen wären. Zudem heben mehrere Gesprächspartner*innen die erhöhte Barrierefreiheit und Zugänglichkeit dieser Formate, etwa für mobilitätseingeschränkte Personen, hervor. Umgekehrt wird in manchen Interviews ausgeführt, dass einzelne Sachverhalte in Online-Formaten in vereinfachter Form vermittelt werden müssten, da eine vertiefte Darstellung kaum zu realisieren ist.

Neben der allgemeinen Beteiligung der Bevölkerung stellt die **gezielte Ansprache bestimmter Teilgruppen** in vielen Städten einen Schwerpunkt der Bürgerbeteiligung dar. Typische Gruppen, die gezielt angesprochen werden sind etwa die Bewohnenden eines bestimmten Stadtteils, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, d. h. Personengruppen, die als „Alltagsexpertinnen und -experten“ für konkrete Fragestellungen (vgl. Kap. 4.3) bezeichnet werden können. Dieses Vorgehen ist oftmals Ausdruck davon, Beteiligungsprozesse zu initiieren, die nicht nur von den „*üblichen Verdächtigen*“ wahrgenommen werden. Zum Teil werden hierfür **Formen der aufsuchenden Beteiligung** gewählt, etwa in Zusammenarbeit mit Jugendzentren oder Seniorentreffs.

Ambivalent und vielfältig sind die Aussagen zu den **Auswertungen und Konsequenzen, die sich aus den verschiedenen Beteiligungsformaten ergeben**. Die Bandbreite reicht hier von der selbstkritischen Einschätzung, dass manche Beteiligungsprozesse „*letztendlich nur so eine Art von Legitimation*“ der eigenen Arbeit darstellen und der „*Mehrwert*“ entsprechend „*überschaubar*“ sei, bis hin zu Beurteilung, dass Beteiligung „*richtig produktiv werden kann*“. Voraussetzung hierfür sei ein „*geeignetes Erwartungsmanagement*“, damit die Beteiligten hinsichtlich der Wirksamkeit und der Umsetzungsdauer der vereinbarten Maßnahmen nicht enttäuscht werden. Letztlich sei bei der Auswertung und Interpretation der Beteiligungsergebnisse auch Fingerspitzengefühl gefragt, denn „*welche Aussagen man dann für allgemein-*

gültig erachtet, nur weil man eine allgemein zugängliche Veranstaltung durchgeführt hat, ist sicherlich eine Herausforderung“.

Um die Vielfalt der Einlassungen entsprechend gewichten und moderieren zu können, greifen die meisten Städte auf professionelle Unterstützung von Planungsbüros zurück, die sich auf Moderation und Partizipation konzentrieren. Diese Unterstützung wird überwiegend als wertvoll bewertet, auch weil die Fachplaner*innen häufig zu sehr durch die „Ingenieursbrille“ auf die Planungsprozesse schauen würden.

4.3 Beteiligte Gruppen und thematische Schwerpunkte

Die Auswertung der von den Kommunen ausgefüllten Fragebögen (vgl. Abbildung 11) macht deutlich, dass Beteiligung in allen Phasen des SUMP-Prozesses stattfindet, zeigt aber auch, dass sie **nicht gleichmäßig über den ganzen Prozess verteilt ist**. Gerade in den ersten Phasen des SUMP-Prozesses wie etwa der Bestandsaufnahme und der Leitbildentwicklung ist der Anteil der Städte, die Beteiligungsverfahren durchführen, höher als in späteren Phasen wie etwa im Rahmen von Monitoring- und Evaluationsprozessen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Stadtverwaltungen im SUMP-Prozess unterschiedlich weit vorangeschritten sind.

Insgesamt zeigt sich, dass zwar häufig einzelne Beteiligungselemente wie etwa Befragungen und anschließende Dialogformate aufeinander aufbauen (vgl. Kap. 4.24.1), kaum ein*e Gesprächspartner*in aber erwähnt ein integriertes Beteiligungskonzept, dass von vornherein alle SUMP-Phasen umfasst. Im Gegenteil bewerten einige Gesprächspartner*innen den **Mehrwert von Beteiligungsverfahren in Bezug auf die verschiedenen Phasen und Bestandteile des SUMP-Prozesses auch unterschiedlich**.

Hervorzuheben ist dabei **der unterschiedliche Abstraktionsgrad von Planungsphasen und -elementen**. So geben mehrere Gesprächspartner*innen an, dass es den Bürger*innen mitunter schwerfalle, konzeptionelle und strategische Ziele nachzuvollziehen. Hier seien Übersetzungsprozesse und die Entwicklung von anschaulichen Bildern notwendig, um beispielsweise Ziele wie die „Förderung der Nahmobilität“ greifbar zu machen.

Die meisten Gesprächspartner*innen führen aus, dass die Bereitschaft sich einzubringen immer dann größer wird, wenn konkrete Maßnahmen, etwa Straßenraumumgestaltungen oder die Routenführung für Radverkehr und ÖPNV diskutiert werden. Diese Feststellung wird ambivalent bewertet. Einerseits können Planungsprozesse hier von der **Ortskenntnis und dem Spezialwissen der „Alltagsexpertinnen und -experten“** profitieren, andererseits dominierten in vielen Fällen eine „Not-in-my-backyard-Logik“ und die **Betonung von Einzelinteressen**. Hieraus ergebe sich eine teils anspruchsvolle Moderations- und Steuerungsaufgabe.

Das Interesse an konkreten Maßnahmen und Planungsprozessen spiegelt sich auch in den thematischen Schwerpunkten der Beteiligungsprozesse wider. Viele Gesprächspartner*innen berichten von Beteiligung im Zusammenhang mit Straßenraumumgestaltungen sowie mit Maßnahmen für den Radverkehr und den ÖPNV. Insbesondere Städte, die auch aufwändigere Beteiligungsformate wie etwa halbtägige Ideenwerkstätten umgesetzt haben, haben gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern auch übergeordnete Konzepte und Leitbilder erarbeitet, die Eingang in den weiteren Planungsprozess und das Verwaltungshandeln gefunden haben.

Im Zusammenhang mit einer solchen ganzheitlichen Einbindung der Stadtbevölkerung in konzeptionelle und übergeordnete Fragestellungen stellt ein*e Gesprächspartner*in zusammenfassend fest: Es war *„ein sehr hoher Aufwand, muss man sagen, aber wir haben auch wirklich viel von mitgenommen“*.

4.4 Zentrale Unterschiede in den Städten

Die Profile der in Kap. 3.4 identifizierten Städtegruppen spiegeln sich mehrheitlich auch in der Art wider, wie dort Beteiligungsverfahren in den SUMP-Prozess integriert sind.

In der Gruppe 1 „Integrierter SUMP-Prozess“ gibt es mehrere Städte, die sich durch **umfangreiche und weitgehend integrierte Beteiligungsprozesse** auszeichnen. Auch die in Kap. 4.2 erwähnte Einbindung in konzeptionelle und strategische Fragestellungen ist in dieser Städtegruppe verstärkt wiederzufinden, ebenso wie zielgruppenspezifische Formate und Formen der aufsuchenden Beteiligung.

Für die zweite Gruppe „Modularer SUMP-Prozess“ typisch sind **Beteiligungen zu Teilkonzepten und Fachplanungen**, in der Regel aber nicht als alleinstehende Formate, sondern eingebettet in den übergeordneten Prozess der SUMP-Erstellung. Auch die Verknüpfung mit Beteiligungsverfahren zu anderen Planungs- und Stadtentwicklungsprozessen (z. B. Erstellung von Integrierten Stadtentwicklungskonzepten, Klimaschutzplänen etc.) ist charakteristisch für diese Städtegruppe. Einzelne Städte berichten aber auch davon, dass es durchaus eine offene Frage sei, wie Planungs- und Beteiligungsprozesse *„zeitlich übereinander zu kriegen“*.

In den Städtegruppen 3 „SUMP-Prozess in der Startphase“ und 4 „Orientierung an Mindeststandards“ befinden sich die Überlegungen zu Beteiligungsprozessen häufig ebenfalls noch in der Anfangsphase und sind teilweise von **begrenzten Ressourcen und einer Orientierung an Pflichtaufgaben** geprägt. Dennoch ist auch in diesen Städtegruppen eine **grundsätzliche Offenheit** und Bereitschaft für die Durchführung von Beteiligungsprozessen vorhanden. Hinsichtlich der genauen Ausgestaltung befinden sich die Städte aber mehrheitlich noch in einer reflektierenden und konzeptionellen Phase.

4.5 Handreichung für die Kommunen für die Planung von Beteiligungsprozessen im Rahmen der SUMP-Erstellung

Aus der Analyse der Beteiligung von Kommunalpolitik, Stakeholdern sowie Bürgerinnen und Bürgern im Spiegel der durchgeführten Befragungen und Interviews können die folgenden Schlussfolgerungen abgeleitet werden, die den Kommunen für die Planung von Beteiligungsprozessen zur Orientierung dienen können. Ausgehend von diesen grundsätzlichen Empfehlungen und Prinzipien zu Beteiligungsprozessen im SUMP-Prozess ist die jeweilige Ausgestaltung dann gemäß den ortsspezifischen Gegebenheiten wie etwa dem Entwicklungsstand des SUMP-Prozesses, Erkenntnissen aus früheren Beteiligungen sowie der besonderen Relevanz bestimmter Themen und Zielgruppen anzupassen.

1. **Grundkonsens zwischen Politik und Verwaltung gemeinsam erarbeiten:** Die Vereinbarung einer mittel- bis langfristigen Ziel- und Leitvorstellung erleichtert die operative Arbeit der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung innerhalb der Stadtverwaltung insofern, als dass nicht die Zweckdienlichkeit jeder Einzelmaßnahme von Grund auf diskutiert und abgestimmt werden muss, sondern die jeweilige Umsetzung mit Verweis auf den bestehenden Grundkonsens gerechtfertigt werden kann. Eine solche **Zielvereinbarung** kann verschiedene Formen annehmen und unterschiedlich konkret formuliert werden, wobei die Bandbreite etwa von konkreten Zielwerten (z. B. bzgl. des Modal Splits) über die Angabe von Entwicklungsrichtungen („Modal Split-Anteil des ÖPNV kontinuierlich erhöhen“) oder Mindestwerten („Modal Split-Anteil des ÖPNV soll mindestens so hoch sein wie der Modal-Split-Anteil des Autoverkehrs“) bis hin zu Planungsprinzipien (z. B. Förderung des Umweltverbunds, Flächengerechtigkeit etc.) reicht. Die Herstellung eines solch **verbindlichen und langfristigen Grundkonsenses** kann herausfordernd sein, etwa weil viele unterschiedliche Interessen berücksichtigt und abgewogen werden müssen und sich politische Entscheidungsträgerinnen und -träger ggf. offenhalten wollen, auch kurzfristig auf Dynamiken, Stimmungen und Trends reagieren zu können. Die gemeinsame Erarbeitung einer solchen Ziel- und Leitvorstellung erfordert also umfangreiche und sorgfältige Abstim-

mungsprozesse, da nur so gewährleistet werden kann, dass sie auch mittel- bis langfristig Bestand hat und von allen relevanten Akteuren unterstützt wird. Der Kommunikation und den Aushandlungsprozessen zwischen der für die konzeptionelle Mobilitätsplanung zuständigen Verwaltung und der Kommunalpolitik ist daher besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Sie kann als Investition in die Beständigkeit und Durchsetzungsfähigkeit des SUMP verstanden werden (siehe Punkt 2).

2. **Innovative Beteiligungsformate zur frühzeitigen Einbindung und Beteiligung der Kommunalpolitik:** Um den beschriebenen Grundkonsens zwischen Politik und Verwaltung in der konzeptionellen Mobilitätsplanung herbeiführen zu können, ist die Entwicklung von **geeigneten Kommunikations- und Austauschformaten** vielversprechend. Einige Gesprächspartnerinnen und -partner aus den Städtischen Knoten haben auf die Herausforderung hingewiesen, den ehrenamtlich tätigen Kommunalpolitikerinnen und -politikern fachliche Details der SUMP-Planung zu vermitteln. Im Spiegel der Gespräche wurde deutlich, dass die üblichen Kommunikations- und Vermittlungsinstrumente, etwa in Form von Vorlagen für den Verkehrsausschuss, nicht ausreichend sind, um komplexe und strategische Sachverhalte darzustellen und abstimmen zu können. Es ist daher zu empfehlen, zumindest in strategischen und neuralgischen Phasen des SUMP-Prozesses, Austausch- und **Beteiligungsformate zu entwickeln, die speziell auf die Zielgruppe der Kommunalpolitikerinnen und -politiker zugeschnitten sind**. Dies können etwa Strategieworkshops oder Ideenwerkstätten sein, die es den Entscheidungsträgerinnen und -trägern ermöglichen, den fachlichen Kontext bestimmter Konzepte und Maßnahmen nachzuvollziehen, von tages- und parteipolitischen Zwängen abstrahieren und langfristig und strategisch ausgerichtete Vereinbarungen treffen zu können (siehe Punkt 1). Da die Zielgruppe der Politiker*innen oftmals einer erhöhten Ressourcen- und Zeitknappheit ausgesetzt ist, ist genau zu überlegen, wann und zu welchen Fragen die beschriebenen Beteiligungsformate zum Einsatz kommen können. Eine entsprechend sorgfältige Planung der Formate ist notwendig. Der Einsatz derartig aufwändiger Formate ist daher gut abzuwägen und eben insbesondere im Zusammenhang mit wichtigen Weichenstellungen wie der Leitbilderstellung oder der Herstellung eines Grundkonsenses zwischen Politik und Verwaltung als lohnenswert zu erachten.
3. **Integriertes Beteiligungskonzept erarbeiten:** Die Beteiligungselemente, die in den städtischen Knoten im Rahmen des jeweiligen SUMP-Prozesses Anwendung finden, variieren hinsichtlich ihres Integrationsgrades, d. h. während in manchen Kommunen Beteiligung anlassbezogen und punktuell eingesetzt wird, sind andernorts Beteiligungsformate wie Befragungen, Workshops oder Ideenwerkstätten aufeinander aufbauend konzipiert. Die integrierte Variante hat den Vorteil, dass die **teilnehmenden Akteure den Prozess besser mitverfolgen** und eher erkennen können, inwiefern ihre Beteiligung aufgegriffen wird. Dieses Vorgehen wirkt daher **motivationsfördernd und trägt eher dazu bei, die Akzeptanz für Mobilitätskonzepte zu erhöhen** und auch ambitionierte Maßnahmen zu legitimieren. Dies bedeutet weder, dass nicht in Einzelfällen auch anlassbezogene Beteiligungsformate sinnvoll sein können, noch, dass ein Beteiligungsprozess unbedingt immer in der gleichen Detailtiefe alle Phasen, Themen und Zielgruppen eines SUMP-Prozesses abdecken muss. Gerade bei begrenzten Ressourcen kann eine begründete Schwerpunktsetzung zielführend sein (siehe Punkt 4). Es bedeutet aber eben schon, dass **deutlich gemacht werden sollte, wie mit den Ergebnissen einer Beteiligung umgegangen wird**, ob sie etwa in nachfolgenden Beteiligungsformaten erneut aufgegriffen werden oder Eingang finden in die Maßnahmenplanung. Auch die begründete Ablehnung oder Modifikation von Vorschlägen aus einem Beteiligungsverfahren oder die Beschränkung auf die Informationsvermittlung können sinnvolle Varianten sein, sollten aber eben immer mit einer transparenten und offenen Kommunikation einhergehen. Neben der prozessualen Integration verschiedener Beteiligungsphasen kann auch die thematische und zielgruppenspezifische Integration in den Blick genommen werden. So kann etwa eine Reaktion auf die bisher vergleichsweise geringe

Berücksichtigung der Themen Güterverkehr und Logistik im Rahmen des SUMP-Prozesses (vgl. Kapitel 3.3.4) auch die Entwicklung von spezifischen Beteiligungsformaten für entsprechende Akteursgruppen wie Unternehmen und Wirtschaftsverbände sein.

4. **Fokussierter und bedarfsorientierter Einsatz von Beteiligungsformaten:** Im Spiegel der Interviews wurde deutlich, dass Beteiligungsformate je nach thematischer Ausrichtung und je nach Phase im SUMP-Prozess als unterschiedlich herausfordernd wahrgenommen werden. Gerade abstrakte Themen wie etwa die Leitbild- und Zielentwicklung (vgl. SUMP-Phase 2: Vision) seien häufig schwerer vermittelbar als etwa die Planung und Umsetzung konkreter Maßnahmen wie etwa die Umgestaltung von öffentlichen Räumen (vgl. SUMP-Phasen 1: Bestandsaufnahme und 3: Umsetzung). **Gerade bei begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen ist daher eine Fokussierung auf die Beteiligung bei der konkreten Maßnahmenentwicklung zu empfehlen**, da so vergleichsweise effizient die Ortskenntnis und das spezifische Kontextwissen der beteiligten Akteure erschlossen werden kann und eine Erhöhung der Akzeptanz für die geplanten Maßnahmen wahrscheinlich ist. Dies heißt umgekehrt nicht, dass nicht auch eine Beteiligung in eher konzeptionellen Phasen des SUMP-Prozesses, wie etwa der Leitbildentwicklung, sinnvoll sein kann. Wenn eine Stadt sich für diese Vorgehensweise entscheidet, ist allerdings zu empfehlen, hierfür **ausreichend Mittel und Zeit einzuplanen, um dem konzeptionellen und strategischen Anspruch dieser Phase des SUMP-Prozesses gerecht werden zu können** und gemeinsam mit den Beteiligten tatsächlich substanzielle Beiträge erarbeiten zu können. Gemäß dem Motto “Wenn, dann richtig” kann sich hier etwa eine Serie von mehreren Ideenwerkstätten anbieten, nach Möglichkeit verbunden mit der Zahlung einer Aufwandsentschädigung, um die dauerhafte Teilnahme der beteiligten Personen zu gewährleisten.

5 Vertiefung 2: Umgang mit dem Einbezug der *Functional Urban Area* (FUA) in die SUMP-Prozesse

Eine zentrale Besonderheit des SUMP-Prozesses liegt in seiner räumlichen Bezugsebene: Für einen Städtischen Knoten gemäß TEN-V-Verordnung ist nicht nur das administrative Stadtgebiet, sondern auch das funktionale Stadtgebiet (*Functional Urban Area*, FUA) relevant. Der Metropolraum Rhein-Ruhr ist der größte Ballungsraum Europas. Nirgendwo sonst in Europa ist auch die Dichte an Städtischen Knoten so groß wie in dieser Region. Dabei handelt es sich nicht selten um direkt benachbarte Großstädte mit sich überlappenden funktionalen Einzugsbereichen. Wie in Kapitel 3.3.2 dargestellt, stellt diese polyzentrale Raumstruktur Nordrhein-Westfalens europaweit eine Sondersituation dar und geht mit methodischen Herausforderungen in der Abgrenzung der funktionalen Verflechtungsräume einher. Idealtypisch sieht der Annex V der TEN-V-Verordnung vor, dass die Städtischen Knoten ihren SUMP-Prozess unabhängig voneinander durchführen und dabei ihren kompletten funktionalen Verflechtungsbereich einbeziehen. Die Interviews mit den kommunalen Akteuren zeigen, dass in Nordrhein-Westfalen bisher aber in keinem Fall ein SUMP erarbeitet wurde/wird, der diesen idealtypischen Anforderungen entspricht (vgl. Kapitel 3.3.2). Dies ist aufgrund der Sondersituation auch nicht zu erwarten, da dies sowohl für die lokalen wie auch regionalen Akteure große Herausforderungen und Abstimmungsbedarfe mit sich bringen würde. Sie müssten jeweils in eine Vielzahl an SUMP-Prozessen eingebunden werden. Dieser vertiefende Baustein des Forschungsvorhabens zielt daher darauf ab, ein Konzept zu entwickeln, das zeigt, wie mit der polyzentralen Raumstruktur Nordrhein-Westfalens in den SUMP-Prozessen umgegangen werden kann.

5.1 Methodik

Für diese Vertiefung wird ein mehrstufiges Vorgehen gewählt. Wie bereits skizziert, stehen die Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen, insbesondere in der Rhein-Ruhr-Region, vor der Herausforderung, dass sich ihre funktionalen Verflechtungsbereiche überlagern. In einem ersten Schritt wird diese raumstrukturelle Ausgangslage zusammengefasst. Anhand des etablierten Indikators der Pendlerverflechtungen (*travel-to-work flows*) werden die räumlichen Verflechtungen innerhalb Nordrhein-Westfalens analysiert und visualisiert. Darauf aufbauend werden in zwei Varianten potenzielle *Functional Urban Areas* der 27 Städtischen Knoten abgegrenzt. Zudem werden die governancebezogenen Regionalisierungen und regionalen Organisationsstrukturen mit Bezug zur nachhaltigen regionalen Mobilität in Nordrhein-Westfalen räumlich visualisiert. Diese bieten einen gegenüber den funktionalen Verflechtungen komplementären Bezugspunkt, auf dem die Betrachtung der regionalen Mobilität in den SUMP-Prozessen aufbauen könnte (vgl. Kapitel 5.2).

Auf diesen raumstrukturellen Analysen sowie den in der Bestandsaufnahme von den Kommunen thematisierten Herausforderungen und möglichen Lösungen im Umgang mit dem funktionalen Stadtgebiet aufbauend (vgl. Kapitel 5.3), werden mögliche Abgrenzungskonzepte für den Umgang mit dem funktionalen Stadtgebiet in den SUMP-Prozessen der städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen entwickelt und ihre Stärken und Schwächen systematisch mittels einer SWOT-Analyse gegenübergestellt (Springer Gabler 2018).³ Diese Konzepte bilden die Grundlage für vertiefende Expert*innengespräche mit regionalen Akteur*innen. Diese wurden im Herbst 2025 als Online-Gespräche mit für das Thema integrierte nachhaltige Mobilitätsplanung zuständigen Vertreter*innen des Regionalverband Ruhr (RVR), des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), dem Zweckverband go.Rheinland sowie der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft geführt (Interviewverzeichnis: s. Anhang 3). In den Ge-

³ SWOT ist ein Akronym für *Strengths* (Stärken), *Weaknesses* (Schwächen), *Opportunities* (Chancen) und *Threats* (Risiken); die SWOT-Analyse ein strategisches Planungsinstrument, das interne Stärken/Schwächen und externe Chancen/Risiken eines Konzeptes analysiert, um Handlungsbedarf zu erkennen und strategische Entscheidungen zu erleichtern. (Springer Gabler 2018)

sprächen, die i. d. R. ca. 45 Minuten gedauert haben, wurden die Stärken und Schwächen der Abgrenzungskonzepte sowie die potenzielle Rolle der regionalen Institutionen in den SUMP-Prozessen reflektiert. Außerdem wurde auf die thematischen Schwerpunkte bereits vorliegender integrierter regionaler Mobilitätskonzepte und Fachkonzepte eingegangen (s. Interviewleitfaden in Anhang 7). Die Gespräche wurden digital aufgezeichnet, transkribiert und anschließend mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet (Kuckartz 2014).

Auf diesen Grundlagen aufbauend wurde die Analyse der Stärken und Schwächen der Abgrenzungskonzepte überarbeitet. Abschließend wurden Empfehlungen zur Umsetzung der beiden von den regionalen Akteuren als realistisch im Rahmen der laufenden SUMP-Prozesse umsetzbaren Konzepte 1 und 2 (vgl. Kapitel 5.4) sowie zur Gestaltung der regionalen SUMP-Prozesse (vgl. Kapitel 5.5) abgeleitet.

5.2 Analyse der regionalen Verflechtungen und Kooperationsräume

Die Interviews mit den Vertreter*innen der Städtischen Knoten zeigen, dass sich die SUMP-Prozesse bislang überwiegend auf das administrative Stadtgebiet konzentrieren. Zwar kennen viele Kommunen ihre funktionalen Verflechtungen und beziehen einzelne Umlandgemeinden ein, doch geschieht dies meist punktuell – etwa durch die Analyse von Pendlerverflechtungen oder gemeinsame Maßnahmen wie regionale Radwege. Die Abgrenzung funktionaler Stadtregionen erfolgt dabei selten analytisch, sondern orientiert sich an nachbarschaftlichen Beziehungen, administrativen Zuschnitten oder bestehenden Kooperationsräumen. Hinzu kommen strukturelle Hemmnisse: Kommunen dürfen rechtlich nur für ihr eigenes Gebiet planen, was einen stadtreionsbezogenen Ansatz erheblich erschwert. Begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen verstärken dieses Problem. Auch die Abgrenzung der FUA bleibt herausfordernd – sei es aufgrund unklarer Vorgaben wie der TEN-V-Verordnung oder der komplexen räumlichen Konstellationen, insbesondere im Metropolraum Rhein-Ruhr. Zudem fehlen geeignete Daten auf Stadtregionsebene, da viele relevante Indikatoren ausschließlich kommunal erhoben werden. Schließlich variiert die politische Unterstützung für nachhaltige Mobilitätsplanung zwischen den Kommunen; in Umlandgemeinden ist der SUMP zudem eine freiwillige Aufgabe und entsprechend schwächer ausgestattet (s. ausführlich: Kapitel 3.3.2).

Um Konzepte für den Umgang mit der polyzentralen Raumstruktur zu entwickeln, wurden in einem ersten Schritt die räumlichen Verflechtungen innerhalb Nordrhein-Westfalens anhand des etablierten Indikators der Pendlerverflechtungen (*travel-to-work flows*) analysiert.

Abbildung 12 visualisiert die wichtigsten Ein- und Auspendlerströme der Städtischen Knoten im Jahr 2023. Die Karte verdeutlicht, dass

- die isoliert gelegenen Städtischen Knoten an den Rändern Nordrhein-Westfalens klar auf diese zugeschnittene funktionale Pendlereinzugsbereiche haben,
- während sich im Metropolraum Rhein-Ruhr einerseits die funktionalen Verflechtungsräume der Städtischen Knoten stark überlagern und andererseits auch starke Verflechtungen zwischen den Knoten selbst bestehen.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Pendlerverflechtungen

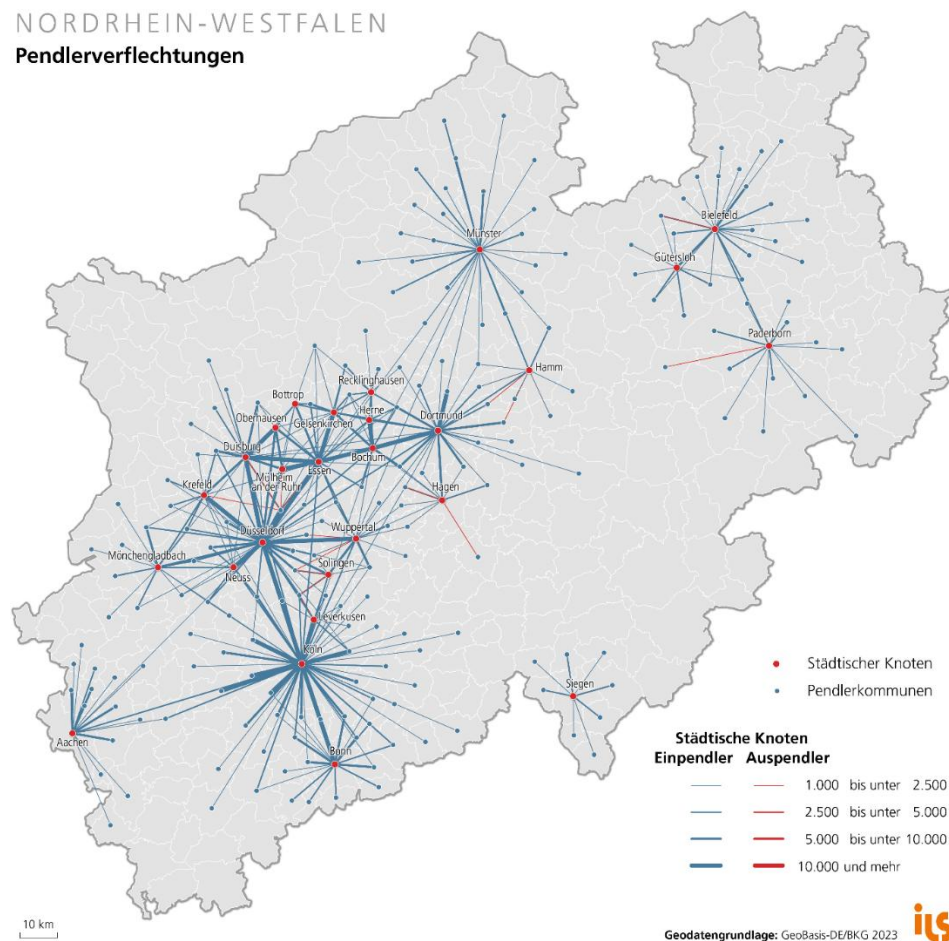


Abbildung 12: Pendlerverflechtungen der 27 Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen (2023) (Eigene Darstellung)

In einem zweiten analytischen Schritt wurden auf Basis der Pendlerverflechtungen funktionale Stadtgebiete der 27 städtischen Knoten abgegrenzt. Grundlage hierzu bildete die FUA-Definition der OECD: Eine FUA besteht nach dieser Definition aus einer oder mehreren Kernstädten mit mindestens 50.000 Einwohnern und einer Mindestbevölkerungsdichte sowie ihrem jeweiligen Pendlereinzugsbereich. Kernstädte mit Pendlerverflechtungen von mindestens 15 % der Erwerbstätigen in einen anderen Kern werden mit diesem zusammengefasst. Anschließend werden alle Umlandgemeinden, aus denen mindestens 15 % der erwerbstätigen Einwohner in die Kernstadt(e) pendeln der FUA zugeordnet. Enklaven⁴ werden ebenfalls der FUA zugeordnet. Es kann zudem vorkommen, dass aufgrund einer geringen Intensität der Pendlerströme kein Pendlereinzugsbereich vorhanden ist. In diesem Fall sind Kernstadt und FUA räumlich deckungsgleich. Nach dieser Definition werden für Nordrhein-Westfalen 17 FUAs von insgesamt 34 Kernstädten gebildet. Die größte ist das Ruhrgebiet, in welcher zwölf Städte und ihr Umland zu einer FUA zusammengefasst werden (Dijkstra et al. 2019).

Für die weiteren Analysen im Rahmen dieser Studie wurde die Methodik an den SUMP-Kontext angepasst: Erstens zielt die TEN-V-Verordnung darauf ab, dass individuelle Städtische Knoten gemeinsam mit ihrem funktionalen Stadtgebiet einen SUMP erarbeiten. Zweitens fallen nicht alle Städtische Knoten in NRW in die Kategorie „Kernstadt“ nach der OECD-Definition, da sie das Dichtekriterium nicht erfüllen. Dies betrifft beispielsweise Gütersloh (vgl. Abbildung 2). Und drittens werden hier die aktuellsten für Nordrhein-Westfalen verfügbaren Pendlerstromdaten aus dem Jahr 2023 genutzt. Als „Kernstädte“

⁴ Umlandgemeinden, die vollständig von anderen Umlandgemeinden umgeben sind, die zu einem Pendlerbereich gehören

werden hier dementsprechend die 27 Städtischen Knoten gesetzt. Für die Abgrenzung des Umlandes wird in Anlehnung an die FUA-Definition der OECD ein Schwellenwert von 15 % der Erwerbstätigen einer Umlandgemeinde, die in die jeweiligen Städtischen Knoten pendeln, genutzt.

In einer ersten Analyse (vgl. Abbildung 13) wird jede Umlandgemeinde dem Städtischen Knoten zugeordnet, zudem sie die stärkste Verflechtung aufweist. Wird der Schwellenwert von 15 % für mehrere Städtische Knotenpunkten erreicht und der Unterschied liegt unter 5 Prozentpunkten, werden diese Verflechtungen als gleichwertig angesehen und ein Überlappungsbereich definiert. Auch können die Städtischen Knoten in dieser ersten Analyse zugleich Kern ihrer eigenen FUA sein als auch dem Umland eines anderen Städtischen Knotens zugeordnet werden. Im Ergebnis gehört beispielsweise ein Teil der FUA der Stadt Gelsenkirchen inkl. Gelsenkirchen selbst zur FUA der Stadt Essen und ein Teil der FUA der Stadt Leverkusen inkl. Leverkusen zur FUA der Stadt Köln. Zugleich bleibt das Umland der einzelnen Knoten sehr klein und selbst an der direkten Stadtgrenze lückenhaft, da viele Umlandgemeinden den Schwellenwert von 15 % nicht für einen einzelnen Städtischen Knoten erreichen, sondern für mehrere Knoten leicht darunter bleiben (z. B. Velbert und Wülfrath im Kreis Mettmann). In der Folge sind für sechs Städtische Knoten das administrative Stadtgebiet und die FUA identisch.

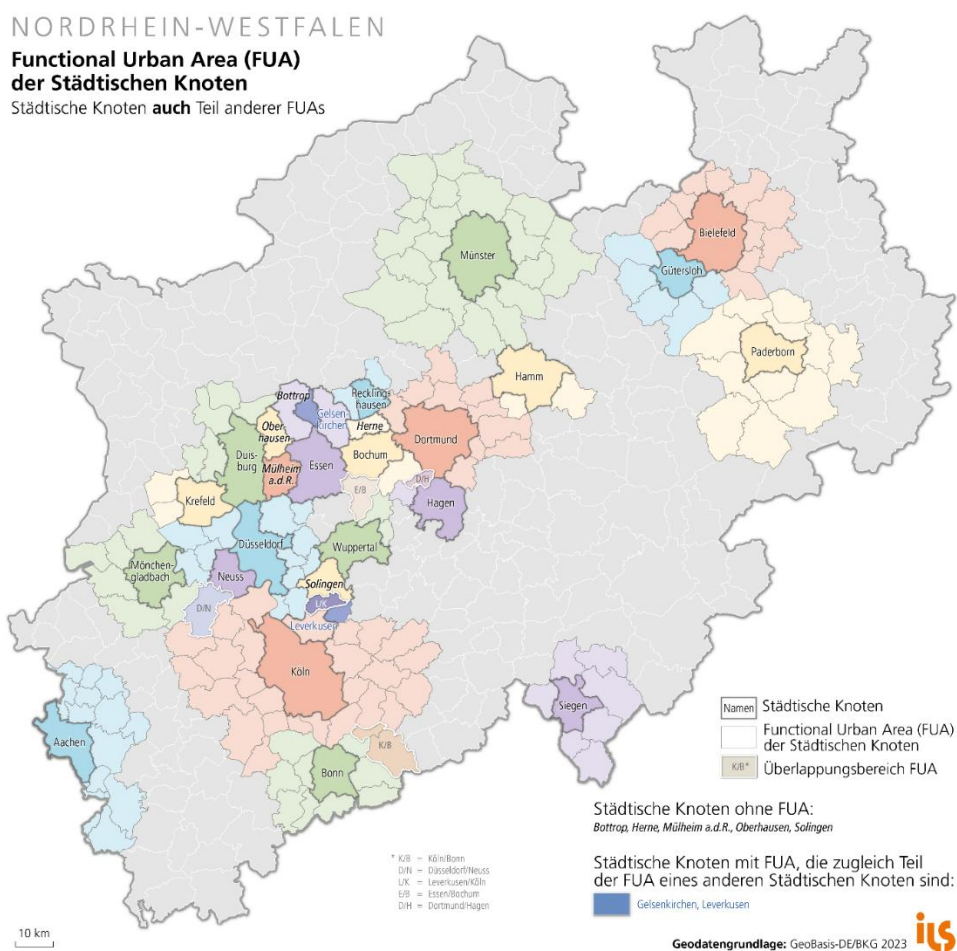


Abbildung 13: FUA der Städtischen Knoten in NRW – Variante 1: inkl. Verflechtungen der Knoten untereinander (Eigene Darstellung)

Eine zweite Analyse (vgl. Abbildung 14) definiert die FUAs noch einmal enger. In dieser Analyse bleiben die Verflechtungen zwischen den städtischen Knotenpunkten unberücksichtigt, sodass kein Städtischer Knoten Teil der FUA eines anderen Knotens ist. Nach dieser Definition ist für eine weitere Ruhrgebietsstadt (Essen) das administrative Stadtgebiet und die FUA identisch.

NORDRHEIN-WESTFALEN

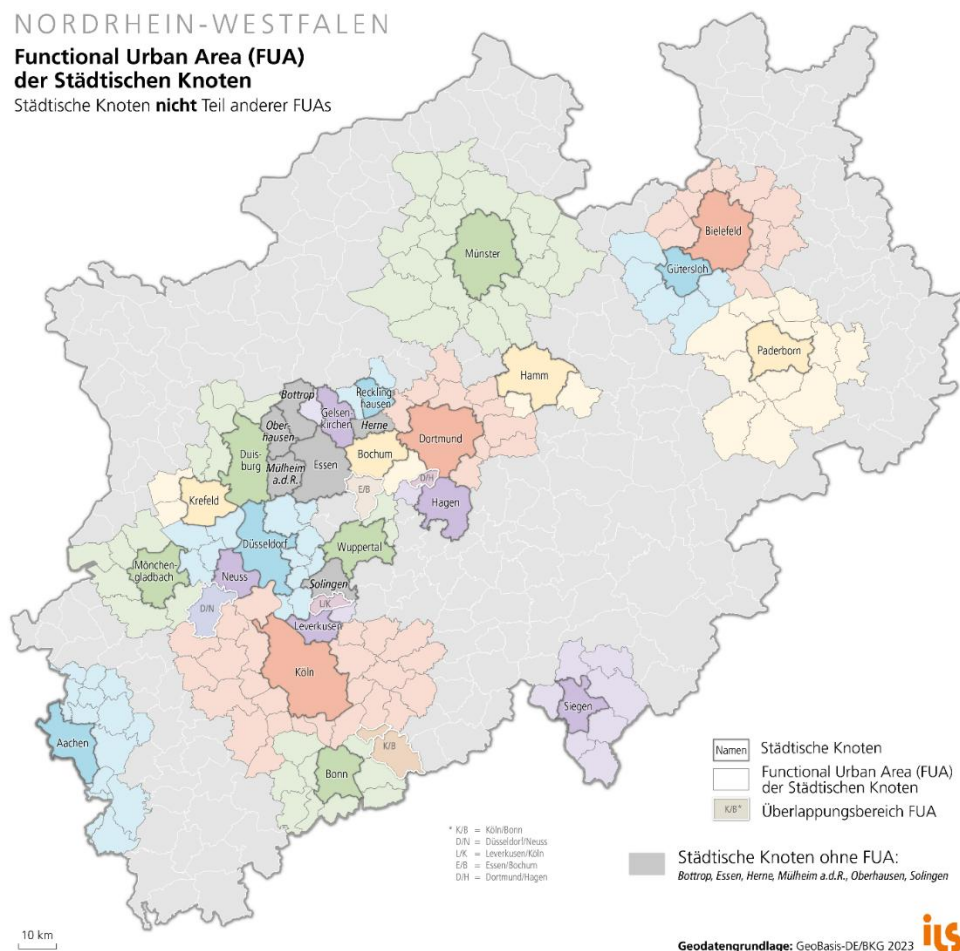
**Functional Urban Area (FUA)
der Städtischen Knoten**Städtische Knoten **nicht** Teil anderer FUAs

Abbildung 14: FUA der Städtischen Knoten in NRW - Variante 2: exkl. Verflechtungen der Knoten untereinander (Eigene Darstellung)

Zusammen verdeutlichen die beiden Karten (vgl. Abbildung 13 und Abbildung 14), dass die Abgrenzung funktionaler Stadtgebiete über Pendlerverflechtungen in Anlehnung an die FUA-Definition der OECD zwar für die solitär liegenden Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen ein realistisches Bild von vom Kern ausgehenden Verflechtungen abbilden kann, in Rhein-Ruhr die tatsächlichen sich überlagernden Verflechtungen, insbesondere der zentral im Ruhrgebiet gelegenen und kleineren Städtischen Knoten, aber nicht annähernd fassen kann. Auch eine Anpassung der Schwellenwerte (15 % für die Einpendlerquote, 5 % für die Überlappungsbereiche) würden kaum ein anderes Bild ergeben. Jede analytische Abgrenzung von funktionalen Stadtgebieten einzelner Städtischer Knoten in Rhein-Ruhr bleibt damit bis zu einem gewissen Grad willkürlich.

Einen anderen Ansatz, auf dem die Betrachtung der regionalen Mobilität in SUMP-Prozessen aufbauen könnte, sind die vorhandenen governancebezogenen Regionalisierungen und Organisationsstrukturen. Abbildung 15 visualisiert die räumliche Abgrenzung und Überlagerung bestehender informeller Netzwerke (z. B. das RegioNetzwerk rund um die Städte Duisburg, Düsseldorf und Krefeld), vorliegender Konzepte mit Bezug zur nachhaltigen Mobilitätsplanung auf der regionalen Ebene, z. B. das Regionale Mobilitätskonzept des RVR (Regionalverband Ruhr 2021), das Integrierte Regionale Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum Rhein-Wupper (Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft 2021) sowie die bestehenden Kooperationsstrukturen im SPNV (Verkehrsverbünde und Zweckverbände). Angesichts der Herausforderungen, die regionalen Einzugsbereiche der Städtischen Knoten im Metropolraum Rhein-Ruhr funktional abzugrenzen, bieten diese governancebezogenen Regionalisierungen einen wichtigen Ansatzpunkt, um eine regionale Perspektive in den SUMP-Prozessen der Städtischen Knoten zu gewährleisten.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Regionale Kooperationsräume



Abbildung 15: Governancebezogene Regionalisierungen und Organisationsstrukturen mit Bezug zur nachhaltigen Mobilitätsplanung (Eigene Darstellung)

5.3 Diskussion potenzieller Abgrenzungskonzepte

Aufbauend auf den von den Städtischen Knoten in den Interviews thematisierten Herausforderungen und möglichen Lösungen im Umgang mit dem funktionalen Stadtgebiet (vgl. Kapitel 3.3.2) sowie den hier dargestellten Analysen zu den funktionalen Verflechtungen und regionalen Governancestrukturen wurden drei mögliche Abgrenzungskonzepte für den Umgang mit dem funktionalen Stadtgebiet in den SUMP-Prozessen der Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen entwickelt:

- Konzept 1: **Einstufiger SUMP-Prozess** mit sehr eng definierter FUA
- Konzept 2: **Zweistufiger SUMP-Prozess** aus stadtbezogenem SUMP und regionalem SUMP für mehrere Knoten
- sowie als Option für das Gebiet des RVRs Konzept 3: **Gemeinsamer regionaler SUMP** für die 12 Städtischen Knoten im Ruhrgebiet

Die Eignung dieser drei Konzepte für verschiedene Teilräume in Nordrhein-Westfalen wurde anhand einer SWOT-Analyse zunächst vorläufig herausgearbeitet, in vier Expert*innengesprächen mit regionalen Akteuren diskutiert, anschließend überarbeitet und zu Empfehlungen verdichtet.

Konzept 1: Einstufiger SUMP-Prozess mit sehr eng definierter FUA

Stärken / Chancen	Schwächen / Risiken
• Entspricht idealtypischen Vorgaben der TEN-V-Verordnung • Innerörtliche und regionale Verkehre können integriert betrachtet werden und Interessenkonflikte zwischen den Ebenen adressiert werden • Geringerer Aufwand für die Städtischen Knoten, da diese nur an einem SUMP-Prozess beteiligt sind; dies ermöglicht fokussierten und effizienten Prozess • Unterschiedlicher Fortschritt der Städtischen Knoten im Prozess spielt keine Rolle • Deckt in solitären Knoten funktionale Verflechtungen ab	• Idealtypische Vorgaben der TEN-V-Verordnung nur auf monozentrische Regionen zugeschnitten • Gefahr rein informelle Konsultation von Umlandgemeinden durch Städtischen Knoten, keine gemeinsame Planung auf Augenhöhe • Fehlende regionale Organisationsstrukturen, insb. wenn funktionale Abgrenzung zugrunde gelegt wird (ggf. Kreisebene als Mittelweg) • Bezieht in Rhein-Ruhr nur Umlandgemeinden mit den stärksten Verflechtungen ein; Verflechtungen der Knoten untereinander werden nicht berücksichtigt und die regionalen Akteursstrukturen werden nicht abgebildet • Wird innerhalb von Rhein-Ruhr nur von einzelnen Städtischen Knoten in Randlage befürwortet
Gesamteinschätzung: Geeignetes Konzept für solitäre Knoten und Knoten am Rande des Metropolraums Rhein-Ruhr	

Tabelle 3: Stärken und Schwächen Konzept 1 (einstufiger SUMP-Prozess)

Das Konzept 1 stellt einen einstufigen SUMP-Prozess eines einzelnen Städtischen Knotens dar, der die *Functional Urban Area* einschließt. Dieses Konzept leitet sich aus den Vorgaben der TEN-V-Verordnung ab und zielt darauf ab, funktionale Verflechtungen einzelner Städtischer Knoten abzubilden. Wie die funktionalen Analysen (s. o.) zeigen, sind diese je nach Lage der Region innerhalb oder außerhalb des Metropolraums Rhein-Ruhr unterschiedlich weit gefasst. Das zentrale Merkmal besteht darin, dass jeder Städtische Knoten einen eigenen SUMP-Prozess durchführt, wobei die FUA die funktionalen Verflechtungen des jeweiligen Knotens mit seinem unmittelbaren Umland erfasst. Dies ermöglicht die integrierte Betrachtung von innerörtlichen und regionalen Verkehren, wodurch Interessenskonflikte zwischen diesen Ebenen adressiert und koordiniert werden können. Der Ansatz zeichnet sich durch einen vergleichsweise geringen Aufwand für die Kommunen aus, da diese nur an einem einzigen SUMP-Prozess beteiligt sind, was einen fokussierten und effizienten Planungsprozess ermöglicht. Darüber hinaus spielt der unterschiedliche Fortschritt einzelner Knoten im Prozess keine Rolle, da die Städte unabhängig voneinander agieren können. Für solitäre, monozentrische Knoten deckt es die funktionalen Verflechtungen vollständig ab. Die Nachteile zeigen sich jedoch in polyzentralen Räumen, denn das Konzept berücksichtigt hier die Verflechtungen zwischen den Städtischen Knoten nicht, es werden nur die Umlandgemeinden mit den stärksten Verflechtungen einbezogen und vorhandene regionale Akteurs- und Governancesstrukturen werden nicht angemessen abgebildet. Eine integrierte regionale Perspektive kann so nicht erreicht werden. Zusätzlich entstehen aufgrund fehlender regionaler Organisationsstrukturen Abstimmungsprobleme, sodass regionale Themen in der Praxis in der Regel rein informell behandelt werden, z. B. über regionale Begleitkreise. Diese Konsultation der Umlandgemeinden bleibt in der Regel unverbindlich und ermöglicht keine umsetzungsorientierte Planung auf Augenhöhe, da jede Kommune weiterhin primär ihre eigenen Interessen verfolgt und mit finanziellen Ressourcen für die Umsetzung hinterlegt.

Für solitäre, monozentrische Regionen ist Konzept 1 ein geeigneter Abgrenzungsansatz und wird bereits in der Praxis von vielen Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen angewandt. Die Orientierung an der Kreisebene statt einer rein auf den funktionalen Verflechtungen basierenden Abgrenzung wird von

solitären Knoten vielfach als praktikabel angesehen, da sich auch die Nahverkehrsplanung auf diese räumliche Ebene bezieht. Der Ansatz ermöglicht in diesen Räumen eine pragmatische und ressourcenschonende Umsetzung der Anforderungen der TEN-V-Anforderungen. Für den Metropolraum Rhein-Ruhr und ähnlich komplexe polyzentrale Regionen ist das Konzept in seiner idealtypischen Form jedoch ungeeignet. Die wechselseitigen Verflechtungen zwischen den Knoten, die räumliche Komplexität und die vorhandenen regionalen Netzwerke erfordern einen koordinierteren Planungsansatz. Gleichwohl kann das Konzept für Knoten in Randlagen des Metropolraums eine pragmatische Alternative darstellen, da diese oft weniger starke Verflechtungen in den Kern des Metropolraums aufweisen.

Konzept 2: Zweistufiger SUMP-Prozess aus stadtbezogenem SUMP und regionalem SUMP

Stärken / Chancen	Schwächen / Hemmnisse
• Planung nach etablierten Gegenstrom- und Subsidiaritätsprinzipien: regionale Perspektive nur für Themen/Prozessschritte, für die diese sinnvoll und notwendig ist • Sicherung regionaler Qualitätsstandards zur Umsetzung von Maßnahmen • Orientiert sich in Rhein-Ruhr an tatsächlichen Verflechtungen und/oder kann auf regionalen Konzepten aufbauen • Bündelung von Ressourcen: personelle Ressourcen und Wissen der lokalen Ebene sowie regionaler Verbände und Arbeitsgruppen • Einige Mobilitätsthemen haben ausschließlich (über-)regionale Bedeutung • Akzeptanz: wird von mehreren Städtischen Knoten im Ruhrgebiet befürwortet • Größerer Mehrwert für Umlandgemeinden, da sie gleichberechtigt in regionalen Prozess eingebunden sind	• Innerörtliche und regionale Verkehre werden nicht integriert betrachtet • Hohe Komplexität, da viele Akteure in regionalen Prozess eingebunden werden müssen • Städtische Knoten müssen ihre kommunalen Eigeninteressen in Teilen zurückstellen • Bedarf an Schnittstellensteuerung zwischen zwei SUMP-Prozessen • Strategischer Prozess und Umsetzungsplanung erfordern ggf. unterschiedliche räumliche Zuschnitte • Untergliederung des Metropolraums Rhein-Ruhr in Teilräume ungeklärt • Muss mit unterschiedlichem Fortschritt der Städtischen Knoten im SUMP-Prozess umgehen
Gesamteinschätzung: Geeignetes und pragmatisches Konzept für Städtische Knoten in polyzentraler Lage	

Tabelle 4: Stärken und Schwächen Konzept 2 (hybrider zweistufiger SUMP-Prozess)

Das Konzept 2 verfolgt einen hybriden Ansatz, der abweichend von den TEN-V-Vorgaben eine zweistufige SUMP-Struktur vorschlägt. Auf der ersten Ebene fokussieren die Städtischen Knoten ihren SUMP-Prozess auf ihr administratives Stadtgebiet, während auf der zweiten Ebene mehrere Knoten gemeinsam einen regionalen SUMP-Prozess durchführen, der sich auf Verkehrsströme und Mobilitätsthemen von regionaler Bedeutung beschränkt. Dieser Ansatz orientiert sich im Metropolraum Rhein-Ruhr an den tatsächlichen funktionalen Verflechtungen und kann auf bestehenden regionalen Konzepten wie dem regionalen Mobilitätskonzept des RVR (2021) oder dem integrierten regionalen Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum Rhein-Wupper (2021) aufbauen. Das Konzept folgt damit etablierten Gegenstrom- und Subsidiaritätsprinzipien, indem regionale Perspektiven nur für Themen und Prozessschritte herangezogen werden, für die diese tatsächlich sinnvoll und notwendig sind. Gleichzeitig bleiben originär lokale Themen und Maßnahmen auch in lokaler Zuständigkeit.

Die Vorteile liegen insbesondere in der effizienten Ressourcenallokation: Das Konzept bündelt personelle Ressourcen sowie das Wissen der lokalen Ebene, regionaler Verbände und existierender

Arbeitsgruppen, wodurch in der Summe die SUMP-Prozesse ressourcensparender durchgeführt werden können. Besonders für kleinere Kommunen (sowohl Städtische Knoten wie auch Umlandgemeinden), die personell nicht gut aufgestellt sind oder denen es an politischer Unterstützung im SUMP-Prozess mangelt, bietet die Teilnahme an einem regionalen Prozess erhebliche Vorteile: Sie können in besonderem Maße von regionalen Akteuren profitieren, die Infrastruktur und zentrale Dienstleistungen bereitstellen und dadurch ihre lokale Mobilitätsplanung aufwerten. Es bietet zudem die Chance, Umlandgemeinden gleichberechtigt in den regionalen Prozess einzubinden und die Beteiligung der FUA nicht auf eine informelle Konsultation zu beschränken. Das Konzept ermöglicht es, regionale Qualitätsstandards zur Umsetzung von Maßnahmen zu definieren, die beispielsweise eine einheitliche Nutzererfahrung im ÖPNV oder auch im regionalen Radverkehr gewährleisten.

Die Nachteile liegen in erhöhter Komplexität und organisatorischen Herausforderungen: Innerörtliche und regionale Verkehre werden nicht integriert betrachtet. Diese Fragmentierung zwischen lokaler und regionaler Planungsebene birgt auch die Gefahr, dass für einige Mobilitätsthemen der strategische Prozess und die konkrete Umsetzungsplanung auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen liegen: Beispielsweise wird eine regionale Betrachtung des ÖPNV von den regionalen Akteuren als zielführend eingeschätzt, wesentliche finanzielle Ressourcen und Zuständigkeiten für die Umsetzung liegen aber auf der Kreisebene und damit i. d. R. bei den einzelnen Knoten. In diesem Zusammenhang ist eine Schnittstellensteuerung zwischen zwei SUMP-Prozessen erforderlich. Dies beinhaltet auch die Koordination weiterer regionaler Stakeholder, um Verantwortlichkeiten, Aufgabenbereiche und Handlungskompetenzen eindeutig festzulegen. Zudem müssen die Städtischen Knoten ihre kommunalen Eigeninteressen teilweise zurückstellen und das Konzept muss mit heterogenen lokalpolitischen Konstellationen und unterschiedlichen Fortschritten und Geschwindigkeiten der Städtischen Knoten in ihren lokalen SUMP-Prozessen umgehen.

Konzept 2 stellt ein geeignetes und pragmatisches Konzept für den Umgang mit der FUA für Städtische Knoten in polyzentraler Lage dar und unterstützt insbesondere Kommunen mit geringen eigenen Ressourcen. Alle vier interviewten regionalen Institutionen, inkl. dem RVR, sehen in diesem Ansatz einen im Metropolraum Rhein-Ruhr gangbaren Weg und für diesen als sinnvollste Lösung. Auch in den kommunalen Interviews stieß das Konzept auf breite Akzeptanz. Da der Einbezug der *Functional Urban Area* von den Kommunen derzeit i. d. R. nicht als Kernbestandteil des eigenen SUMP-Prozesses umgesetzt wird, sondern eher als Zusatzaufgabe wahrgenommen wird (vgl. Kapitel 3.3.2), erscheint ein gemeinsames regionales Vorgehen umso sinnvoller, um den Einbezug der FUA in den SUMP-Prozessen systematisch zu verankern. Das Konzept könnte einen ersten Schritt darstellen, um eine städteübergreifende nachhaltige Mobilitätsplanung verbindlicher als bisher zu gestalten. Perspektivisch könnten sich daraus neue Förderkulissen für regionale Projekte ergeben, die an den SUMP-Prozess geknüpft sind. Allerdings bleibt es eine Herausforderung, sinnvolle Teilräume innerhalb des Metropolraums Rhein-Ruhr für regionale SUMP-Prozesse abzugrenzen.

Konzept 3: Gemeinsamer regionaler SUMP für die 12 Städtischen Knoten des RVR (Sonderfall)

Stärken / Chancen	Schwächen / Hemmnisse
• Lokale und regionale nachhaltige Mobilitätsplanung kann aufeinander abgestimmt werden • In der Summe geringerer Arbeitsaufwand für die einzelnen Städtischen Knoten • Chancen für eine funktionale Arbeitsteilung und integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung innerhalb des Ruhrgebiets • Kann auf etablierten Kooperationsstrukturen und Ressourcen aufbauen	• Missachtung der Garantie auf kommunale Selbstverwaltung: Viele Teilaspekte nachhaltiger Mobilität erfordern eine explizit lokale Herangehensweise • Auseinanderfallen von strategischer Planung und Planung/Umsetzung lokaler Maßnahmen • Lokale Besonderheiten bleiben ggf. unberücksichtigt (materiell und Fortschritt im Prozess); Gefahr eines Parallelprozesses zu den kommunalen SUMP-Prozessen • Vorliegendes Regionales Mobilitätskonzept deckt lokale Perspektive bisher nicht ab • Prozess erscheint zu zeitaufwendig, um bis Ende 2027 (Deadline der TEN-V-Verordnung) abgeschlossen zu sein • Erfordert sehr komplexe Abstimmungsprozesse und müsste Anforderungen unterschiedlich großer und politisch aufgestellter Kommunen integrieren • Kompatibilität mit TEN-V-Verordnung ungeklärt
Gesamteinschätzung: Hochkomplexes und voraussetzungsvolles Konzept für Städtische Knoten in polyzentraler Lage	

Tabelle 5: Stärken und Schwächen Konzept 3 (Sonderfall gemeinsamer SUMP im RVR-Gebiet)

Das Konzept 3 schlägt vor, den gesamten SUMP-Prozess für alle zwölf Städtischen Knoten des RVR-Gebietes auf die regionale Ebene zu verlagern. Dabei würde ein gemeinsamer regionaler SUMP erstellt, der lokale und regionale Verflechtungen sowie Verkehre integriert betrachtet. Der RVR hat bereits ein regionales Mobilitätskonzept (2021) erarbeitet und verfügt über eine demokratisch legitimierte regionale Organisationsstruktur und damit die materiellen und institutionellen Grundlagen für einen solchen Ansatz. Im europaweiten Vergleich wäre zwar die Größe des Planungsgebietes nicht ungewöhnlich, der gleichzeitige Einbezug von zwölf Städtischen Knoten in einen Prozess jedoch beispiellos. Auch die Kompatibilität mit der TEN-V-Verordnung ist bisher ungeklärt.

Die idealtypischen Vorteile bestehen in einer integrierten Betrachtung lokaler und regionaler Mobilitätsplanung sowie in geringeren Arbeitsaufwänden für einzelne Knoten. Das Konzept könnte Chancen für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie Arbeitsteilung zwischen den Knoten bieten und könnte auf etablierten Kooperationsstrukturen und Ressourcen aufbauen. Die Nachteile überwiegen jedoch erheblich: Das Konzept missachtet die Garantie auf kommunale Selbstverwaltung, da viele Aspekte nachhaltiger Mobilität explizit lokale Herangehensweisen erfordern. Nachhaltige Mobilitätsplanung reicht bis zu konkreten Maßnahmen, wie beispielsweise der Bestimmung von Buslinienführung unter lärmtechnischen Aspekten – Entscheidungen, die Kommunen aufgrund lokaler Expertise besser treffen können als eine regionale Institution. Auch wenn die konkrete Ausführungsplanung weiterhin auf kommunaler Ebene läge, gefährdet ein Auseinanderfallen von strategischer Planung (inkl. Umsetzungsplanung) und lokaler Ausführung die praktische Umsetzbarkeit vieler Maßnahmen. Lokale Besonderheiten bleiben unberücksichtigt, und unterschiedliche Geschwindigkeiten und Fortschritte der Städtischen Knoten im SUMP-Prozess führen zu ungünstigen Ausgangsbedingungen. Die sehr komplexen

Abstimmungsprozesse zwischen Kommunen unterschiedlicher Größe und politischer Aufstellung erscheinen zeitlich nicht kurzfristig bewältigbar – die Deadline bis Ende 2027 für die Erarbeitung des SUMPs wäre nach Einschätzung der Expert*innen nicht einzuhalten.

Das Konzept wird daher von den regionalen Expert*innen als hochkomplex und voraussetzungs voll bewertet. Auch wenn der RVR diesen Ansatz für sein Verbandsgebiet als prinzipiell gangbar einschätzt, wird es gegenüber Konzept 2 als wesentlich voraussetzungs voller, komplexer und zeitaufwendiger bewertet. Für eine umsetzungsorientierte nachhaltige Mobilitätsplanung wird eine hybride Kombination aus regionaler Koordination und lokaler Konkretisierung (Konzept 2) daher als zielführender erachtet als eine vollständige Regionalisierung. Das Konzept 3 wird daher im Folgenden in dieser Studie nicht weiter als Option zur Gestaltung eines regionalen SUMP-Prozesses im Ruhrgebiet aufgegriffen. Die weiteren Ausführungen beschränken sich auf die Konzepte 1 und 2.

5.4 Handlungsempfehlungen zur räumlichen Abgrenzung des funktionalen Verflechtungsbereichs der Städtischen Knoten

Wie lässt sich Konzept 1 für die solitären Städtischen Knoten umsetzen?

Konzept 1 stellt ein praktikables Konzept für solitäre Städtische Knoten dar, wobei sich die zentrale Herausforderung weniger in der konzeptionellen Ausgestaltung als vielmehr in der konkreten räumlichen Abgrenzung des Umlands stellt. Die in den Abbildungen 13 und 14 dargestellten Analysen zu möglichen FUAs in NRW bieten hierfür eine Grundlage. Außerdem bieten auch die regionalen Netzwerke und Organisationsstrukturen (Abbildung 15) sowie die für die Nahverkehrsplanung zuständigen Kreise relevante Anknüpfungspunkte. Insbesondere bei kreisangehörigen städtischen Knoten wie Paderborn oder Siegen erweist sich der Kreis als zentraler regionaler Akteur.⁵ Die Entscheidung für die konkrete räumliche Abgrenzung der FUA muss bottom up von den Städtischen Knoten selbst getroffen werden. Diese kann zudem für verschiedene Verkehrsträger und Themen unterschiedlich ausfallen. Dies zeigt sich exemplarisch am Beispiel Münster: Der Masterplan Mobilität Münsterland orientiert sich deutlich über den Pendlereinzugsbereich Münsters hinaus am Verbandsgebiet des für den Nahverkehr zuständigen Zweckverbands Mobilität Münsterland (ZVM), während die Stadtregion Münster hingegen nur den Kranz der Nachbargemeinden umfasst und andere Themenschwerpunkte wie Velo-Routen in den Fokus rückt. Es erscheint daher zielführend, regionale Akteure aus einer eher großzügig abgegrenzten FUA in die strategischen Elemente des SUMP-Prozesses einzubeziehen, zur Umsetzung konkreter Maßnahmen aber kleinräumigere Kooperationen auf der lokalen Ebene zu suchen.

Neben der eindeutigen Eignung für die solitären Städtischen Knoten außerhalb Rhein-Ruhrs erscheint das Konzept ggf. auch für einzelne Knoten am Rande des Metropolraums eine Option darzustellen, insbesondere wenn auf etablierte kleinräumige Kooperationserfahrungen aufgebaut werden kann. Zum Beispiel wäre für Bonn wahlweise ein einstufiger SUMP-Prozess, in den die :rak-Region (Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler) eingebunden wird oder ein zweistufiger SUMP-Prozess, in dem die regionale Perspektive gemeinsam mit Köln, Leverkusen und dem Verkehrsverbund go.Rheinland entwickelt wird, denkbar.

⁵ Ergänzend ist zu erwähnen, dass bei einigen Knoten auch Verflechtungen über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus zu berücksichtigen sind, die in den Analysen und Karten nicht erfasst werden konnten (insb. die grenzüberschreitenden Verflechtungen Aachens nach Belgien und in die Niederlande).

Konzept 1	zu empfehlen für:	als Option zu diskutieren für:
außerhalb des Metropolraums Rhein-Ruhr	Aachen Münster Paderborn Siegen	Bielefeld Gütersloh
innerhalb des Metropolraums Rhein-Ruhr		Bonn Hagen Hamm Recklinghausen

Tabelle 6: Eignung des Konzepts 1 für die Städtischen Knoten in NRW

Wie lässt sich Konzept 2 für die Knoten in polyzentraler Lage umsetzen? Welche teilsäumlichen Untergliederungen wären innerhalb des Metropolraums Rhein-Ruhr praktikabel?

Konzept 2 wird von den kommunalen und regionalen Akteuren für den Metropolraum Rhein-Ruhr als das tragfähigste Konzept angesehen. Offen bleibt aber, welche Teilräume hierfür geeignet sind, denn aus den räumlichen Analysen und Interviews lässt sich keine eindeutige Untergliederung von Teilräumen ableiten. Da die Erstellung der SUMP in der Zuständigkeit der Städtischen Knoten liegt, müssten auch diese den regionalen Akteuren das Mandat erteilen, den regionalen Teil des SUMP-Prozesses für sie zu gestalten. Die teilsäumliche Abgrenzung müsste damit *bottom up* von den Städtischen Knoten entwickelt werden; die regionalen Organisationsstrukturen und nachrangig auch die sich überlagernden funktionalen Verflechtungen bieten hierzu eine Grundlage. Die Skizze in Abbildung 16 deutet eine Vielzahl möglicher Lösungen an, die sich aus diesen Grundlagen sowie den Interviews mit den kommunalen und regionalen Akteuren ableiten lassen. Die Skizze verdeutlicht, dass die Zuordnung einzelner Knoten im Übergangsbereich zwischen Ruhrgebiet und Rheinland besonders herausfordernd ist. So ist beispielsweise Düsseldorf Teil des RegioNetzwerkes am Niederrhein und des Kooperationsraums Rhein-Wupper mit dem Bergischen Land, hat aber zugleich auch sehr enge funktionale Verflechtungen in Richtung Duisburg und Köln.

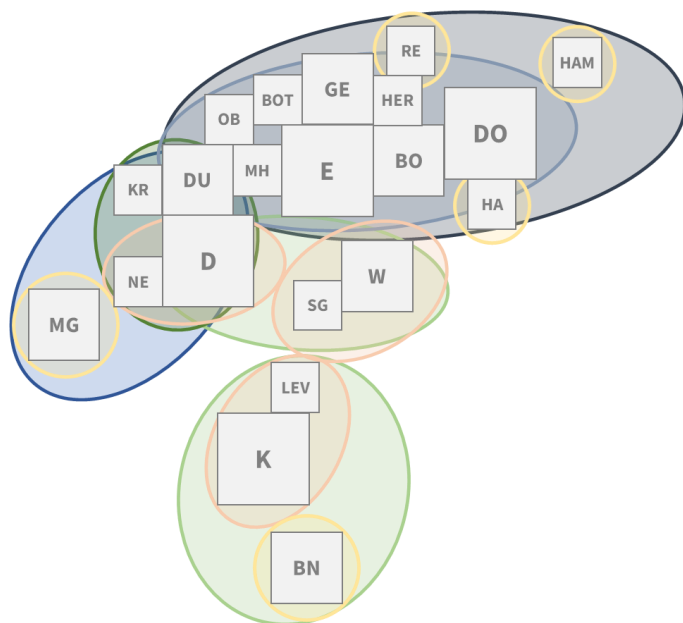


Abbildung 16: Skizze möglicher teilsäumlicher Raumabgrenzungen regionale SUMP-Prozesse im Metropolraum Rhein-Ruhr (Eigene Darstellung)

Aus einer *top down*-Perspektive wäre es für effiziente regionale SUMP-Prozesse wünschenswert, wenn jeder Städtische Knoten möglichst genau in einen regionalen SUMP-Prozess involviert wäre. Hierzu gibt es keine eindeutige Lösung: Tabelle 7 fasst eine Kernlösung zusammen, die sich an den regionalen Akteuren orientiert und den Städtischen Knoten an den Schnittstellen zwischen etablierten Kooperationsräumen und Rändern Optionen lässt, sich in unterschiedliche Richtungen zu orientieren. Insbesondere Duisburg müsste sich in dieser Lösung positionieren, ob es sich dem Ruhrgebiet oder dem Niederrhein zuordnet oder sich in beide regionale SUMP-Prozesse einbringt. Für die übrigen Städtischen Knoten in den Erweiterungsräumen könnte sich als Alternative zum zweistufigen SUMP-Prozess auch ein einstufiger Prozess anbieten. Außerhalb des Metropolraums Rhein-Ruhr wäre ein zweistufiger SUMP-Prozess außerdem für die benachbarten Knoten Bielefeld und Gütersloh unter Federführung der „Regiopole Bielefeld“ aus analytischer Sicht sinnvoll und diese Option daher vor Ort zu diskutieren.

Region (Hauptakteure)	Kernraum	ggf. erweitert um
Ruhrgebiet (RVR und VRR)	Bochum Bottrop Dortmund Essen Gelsenkirchen Herne Mülheim Oberhausen	Duisburg Hagen Hamm Recklinghausen
Niederrhein (RegioNetzwerk)	Düsseldorf Krefeld Neuss	Duisburg Mönchengladbach
Bergisches Land (Bergische Gesellschaft)	Wuppertal Solingen	
Rheinland (go.Rheinland und Region Köln/Bonn e.V.)	Köln Leverkusen	Bonn
Bielefeld/Gütersloh (Regionalregion Bielefeld)	Bielefeld Gütersloh	

Tabelle 7: Optionen für teilsäumliche regionale SUMP-Prozesse in NRW

5.5 Handlungsempfehlungen zur Gestaltung regionaler SUMP-Prozesse

Die vertiefenden Analysen zum Einbezug der FUA in die SUMP-Prozesse verdeutlichen, dass für unterschiedliche Teilräume in NRW unterschiedliche Lösungen gefunden werden müssten. Ein einstufiger Prozess bietet sich insbesondere für die solitären Knoten an. Da die Städtischen Knoten in der Pflicht sind, einen SUMP zu erstellen, fällt es auch in deren Zuständigkeit sich für eines der Konzepte zu entscheiden und ggf. regionale Akteure damit zu beauftragen, die regionalen Prozessschritte zu übernehmen.

Aus den Interviews lassen sich zudem folgende Empfehlungen für die Städtischen Knoten und das MUNV im Hinblick auf den Einbezug der FUA und die Gestaltung regionaler SUMP-Prozesse ableiten:

Inhalte lokaler und regionaler SUMPs: Da es sich bei einem SUMP um einen integrierten Mobilitätsplan handelt, sollten auch in einem regionalen SUMP grundsätzlich alle Verkehrsträger und Mobilitätsthemen behandelt werden, die auch auf lokaler Ebene betrachtet werden. Allerdings sollte die Tiefe der Betrachtung in Abhängigkeit davon variieren, welche faktische Rolle der Verkehrsträger/das Mobilitätsthema auf regionaler Ebene spielt. Auch für unterschiedliche Wegezwecke kann die räumliche Reichweite von Verkehrsströmen unterschiedlich sein. So sollte in einem regionalen SUMP die Detailschärfe für den ÖPNV und den Radverkehr höher sein als für den Fußverkehr und ein besonderer Fokus auf die häufig überörtlichen Freizeitverkehre gelegt werden. Die konkrete Entscheidung für den Einbezug spezifischer Aspekte sollte nach dem Subsidiaritätsprinzip erfolgen: Grundsätzlich ist der SUMP ein lokales Planungsdokument, die regionale Perspektive ergänzt dieses und bleibt auf einem Detaillierungsgrad, der für die regionale Einbettung von Themen und Prozessschritten sinnvoll und notwendig ist. Zugleich bietet sich die regionale Ebene für die Themenfelder an, in denen die Städtischen Knoten selbst keine vertiefte Expertise haben. Dies betrifft insbesondere die Einbindung in die transeuropäischen Netze, den überörtlichen Güterverkehr und die Binnenschifffahrt. Alle diese Verkehrsströme haben eine regionale bis internationale Dimension und wurden in den kommunalen SUMP-Prozessen bisher ausgeklammert (vgl. Kapitel 3.3.3). Hier bietet es sich an, diese gemeinsam unter Federführung der regionalen Akteure zu betrachten. Auch diese haben zwar i. d. R. keine umfassende eigene Expertise in diesen Themenfeldern, könnten aber beispielsweise gemeinsam beauftragte Gutachten für die Kommunen betreuen.

Regionale SUMP-Prozesse benötigen Zeit und Koordination: Der Aufbau regionaler Prozesse und Kooperationen benötigt Zeit. Es ist unrealistisch, dass die regionalen SUMP-Prozesse in einem zweistufigen Verfahren bis Ende 2027 vollständig abgeschlossen sein werden. Gleichwohl könnte deren Basis bis dahin gelegt werden. Hierzu müssen die regionalen Akteure aber frühzeitig und kurzfristig wissen, welche Rolle ihnen die Städtischen Knoten aber auch das MUNV in diesen Prozessen zuschreiben, damit die regionalen Akteure ihre Ressourcen für diese Prozesse planen können. Darüber hinaus ist eine Koordination der regionalen Akteure erforderlich, um Aufgaben, Zuständigkeiten und Handlungsspielräume eindeutig zu regeln. In diesem Zusammenhang ist ein Austausch zwischen dem MUNV und den regionalen Akteuren zu empfehlen.

Regionale SUMP-Prozesse benötigen (kontinuierliche) finanzielle Unterstützung bzw. Anreize „von oben“: Die Städtischen Knoten klammern die regionale Perspektive in ihren SUMP-Prozessen derzeit auch aus, da sie ihre begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen zunächst auf ihren eigenen Zuständigkeitsbereich und damit ihr administratives Stadtgebiet konzentrieren. Zugleich ist die politische Rückendeckung zur nachhaltigen Mobilitätsplanung zwischen den Kommunen unterschiedlich. Im Gegensatz zu den Städtischen Knoten ist die Erstellung eines SUMP in den Umlandkommunen eine freiwillige Aufgabe und die Ressourcen für diese Aufgabe sehr begrenzt. Die vorliegenden regionalen Mobilitätskonzepte wurden mit Fördermitteln erstellt. Das Beispiel Rhein-Wupper macht dabei deutlich, dass es nicht ausreicht, nur die Konzepterstellung zu fördern, sondern es auch kontinuierliche Ressourcen für die Begleitung der Umsetzung regionaler Strategien bedarf. Dies zeigt, dass sowohl die Implementation von Konzept 1 wie auch Konzept 2 nicht ohne finanzielle Anreize bzw. eine finanzielle Unterstützung von oben auskommen werden. Die Unterstützung regionaler SUMP-Prozesse aus Landes- oder EU-Mitteln würde die Städtischen Knoten an einer Stelle im Prozess unterstützen, an der es vielerorts bisher noch „hakt“. So kann es gelingen, regionale SUMP-Prozesse nicht nur an Mindestanforderungen zu orientieren, sondern als zukunftsfähige Prozesse auszugestalten von denen die Städtischen Knoten, Umlandgemeinden und Regionen tatsächlich langfristig profitieren.

Auseinanderfallen von alltäglichen Verflechtungen und Aufgabenträgern für die Umsetzung und Finanzierung von Maßnahmen: Zugleich könnte es perspektivisch, nachdem die regionalen Prozesse landesweit angestoßen wurden, zielführend sein, diese regionalen Konzepte und Prozesse als Grundlage und Voraussetzung für den Einstieg in Förderkulissen zu nutzen, die expliziert auf die Umsetzung regionaler Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität ausgerichtet sind. Beispielhaft lässt sich dies an der

Finanzierung von Lückenschlüssen im ÖPNV erläutern: Sowohl in den kommunalen wie auch regionalen Interviews wurde deutlich, dass gerade in polyzentralen Räumen Lücken im Nahverkehrsnetz an den Stadtgrenzen häufig nicht geschlossen werden, da Hauptlast- und -nutzen auseinanderfallen – eine Stadt profitiert mehr als die Nachbarstadt. In der Folge bieten zwar die Hauptlinien im SPNV, die in der Aufgabenträgerschaft der Verkehrsverbünde liegen, alltagstaugliche Verbindungen zwischen den Städten, kleinräumige Verbindungen auf Stadtteilebene fehlen hingegen häufig und erschweren es Alltagswege mit dem ÖPNV zurückzulegen. Hierzu bedarf es neuer, regionaler Finanzierungskonzepte, die an regionale SUMPs gebunden werden könnten.

6 Vertiefung 3: Abgleich der kommunalen Datenlage mit EU-Indikatorik

Diese Vertiefung umfasst zum einen eine standardisierte Online-Befragung zu den in den Städten vorhandenen Datenbeständen, etwa in den Themenbereichen **Nachhaltigkeit, Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit**, und zum anderen deren **Abgleich mit der von der EU vorgegebenen Indikatorik** (Europäische Kommission 2025). Ziel der Umfrage ist es, den **Unterstützungsbedarf im Bereich des Datenzugangs und der Datenerhebung** zu analysieren. Zu diesem Zweck werden die Datenbestände der Städte in Bezug auf die EU-Indikatoren abgefragt. Zusätzlich werden zwei Indikatoren vertieft betrachtet, bei denen bisher die meisten offenen Fragen seitens der Städte aufgetreten sind: CO₂-Äquivalent (SU.1) und Modal Split (SU.2).

6.1 Methodik und Durchführung der standardisierten Online-Befragung

Für diese Vertiefung wird eine Online-Befragung durchgeführt. Die Konzeption des Fragebogens orientiert sich an der EU-Dokumentation zu den im Rahmen einer *Have Your Say*-Konsultation im Entwurf veröffentlichten Indikatoren (Europäische Kommission 2025). Die Erhebung deckt **11 der insgesamt 13 definierten Indikatoren** ab, wobei die grundlegenden Strukturindikatoren Einwohnerzahl (HO.1) und Stadtfläche (HO.2) nicht in die Befragung einbezogen wurden. Die übrigen Indikatoren wurden in zwei Blöcke aufgeteilt: **Datenzugang** (Block 1) und **Datenerhebung** (Block 2, Tabelle 8), je nachdem ob es sich um Daten handelt, die in der Regel auf Basis offizieller Quellen (Amtliche Statistik, Polizeiliche Unfallstatistik) vorliegen, oder um solche, die eigens erhoben, modelliert oder berechnet werden müssen. Dadurch werden die von der EU vorgegebenen Themenblöcke – Strukturindikatoren (HO.1–HO.3), Nachhaltigkeit (SU.1–SU.3), Verkehrssicherheit (SA.1–SA.3) und Erreichbarkeit (AC.1–AC.4) – in der Befragung neu aufgeteilt.

Der Fragebogen, umgesetzt mit der Online-Umfragesoftware LimeSurvey, umfasst insgesamt acht Fragen (Anhang 8 – Fragebogen standardisierter Befragung „Indikatoren“). Die meisten davon kombinieren vorgegebene Antwortmöglichkeiten mit offenen Feldern zur freien Eingabe. Die teilnehmenden Kommunen wurden gebeten, den Fragebogen durch Mitarbeitende ausfüllen zu lassen – oder ihn in Abstimmung mit ihnen zu bearbeiten –, die in der jeweiligen Stadt für den Zugang zu relevanten Daten sowie deren Erhebung verantwortlich sind. Die Datenerhebung erfolgte im Dezember 2025, wobei sich 21 der insgesamt 27 angefragten Städtischen Knoten an der Befragung beteiligten.

Indikator-ID	Indikatorbezeichnung
Block 1	
SA. 1	Anzahl der Verkehrsunfälle
SA. 2	Anzahl durch Verkehrsunfälle schwerverletzter Personen
SA. 3	Anzahl durch Verkehrsunfälle tödlich verletzter Personen
SU. 1	Jährliche Emission von CO ₂ -Äquivalenten aus dem Straßenverkehr
SU. 3	Anzahl der Kfz-Zulassungen
Block 2	
SU. 2	Modal Split, aufgeschlüsselt nach Fuß-, Radverkehr, Kfz und ÖPNV

HO. 3	Gesamtzahl der Haltestellen des ÖPNV
AC. 1	Anzahl der Haltestellen des ÖPNV mit vier oder mehr planmäßigen Abfahren während der Hauptverkehrszeiten pro Linie und pro Stunde
AC. 2	Gesamtzahl der Bahnhöfe
AC. 3	Anzahl der Bahnhöfe, die von der berichtenden Stelle im ERSAD als barrierefrei gemeldet werden
AC. 4	Anzahl der sicheren Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen oder deren Umgebung (Bike & Ride-Anlagen)

Tabelle 8: Grundlage für die Konzeption des Fragebogens

6.2 Block 1: Datenzugang

In diesem Themenblock liegt der Fokus auf fünf Indikatoren (SA.1–SA.3, SU.1 und SU.3), und es wird untersucht, inwieweit die Städte Zugang zu allen für die Ermittlung des jeweiligen Indikators benötigten Daten haben. Aus Abbildung 17 geht hervor, dass **für vier von fünf Indikatoren des Themenblocks in der Mehrheit der Städte Daten verfügbar sind**. Dies betrifft die Anzahl der Verkehrsunfälle (SA.1), die Anzahl der durch Verkehrsunfälle schwerverletzten Personen (SA.2), die Anzahl der durch Verkehrsunfälle tödlich verletzten Personen (SA.3) sowie die Anzahl der Kfz-Zulassungen (SU.3). Für diese Indikatoren gaben jeweils zwischen 16 und 20 der insgesamt 21 an der Umfrage teilnehmenden Städte an, über einen entsprechenden Datenzugang zu verfügen.

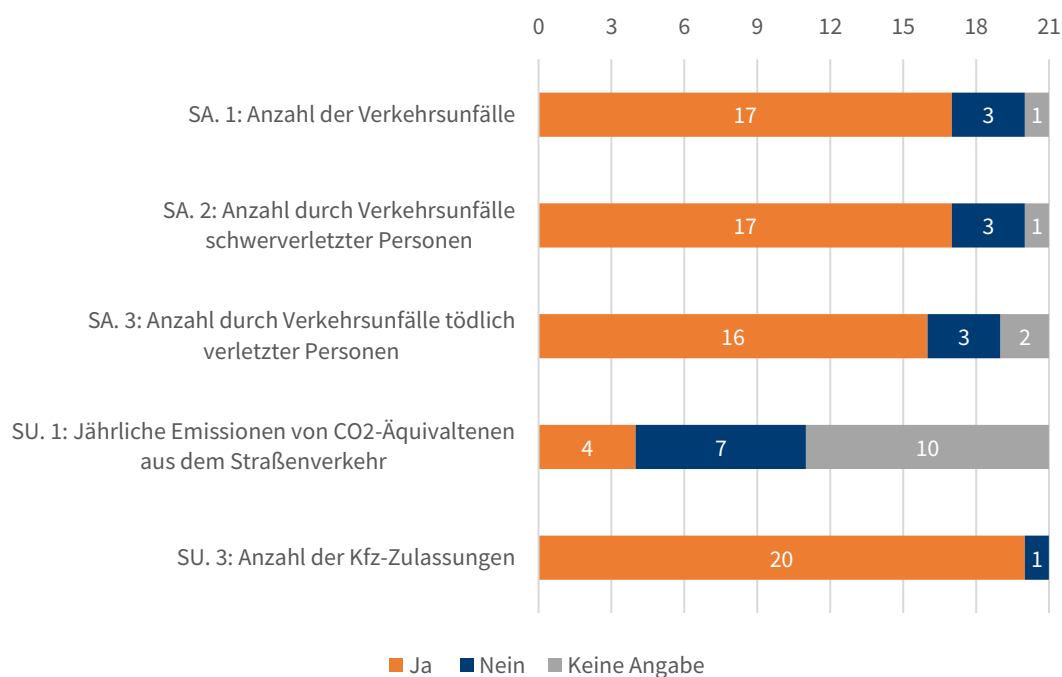


Abbildung 17: Datenzugriff der Städtischen Knoten in NRW auf ausgewählte Indikatoren (Eigene Darstellung)

Beim Indikator Jährliche Emissionen von **CO₂-Äquivalenten** aus dem Straßenverkehr (SU.1) zeigt sich **ein anderes Bild**. Lediglich vier von 20 Städten verfügen über Zugang zu allen hierfür notwendigen Daten; sieben Städte haben keinen Zugang zu allen notwendigen Daten und zehn Städte haben keine Angabe gemacht. Dies weist auf eine mögliche Herausforderung im Umgang mit diesem Indikator hin, die im Kapitel 6.4 näher untersucht wird.

Die Abbildung 18 zeigt auf Basis der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten, aus welchen Quellen die Daten für die einzelnen Indikatoren stammen. Für drei der fünf Indikatoren – SA.1, SA.2 sowie SA.3 – gab etwa ein Drittel der an der Befragung teilnehmenden Städte an, Daten der Kommunalverwaltung zu nutzen, während vier Städte auf regionale, bundes- oder landesweite Daten zurückgriffen. Bis zu zehn Städte nutzten das offene Antwortfeld des Fragebogens und gaben an, auf Daten der Polizei zuzugreifen.

Beim Indikator SU.3 berichteten 17 von 21 Städten, kommunal erhobene Daten zu verwenden, die übrigen Städte griffen entweder auf regionale Datenquellen (1 von 21) oder auf von Bundesbehörden bereitgestellte Daten (3 von 21) zurück. Zwei Städte wiesen zudem darauf hin, dass die Daten von der Polizei stammen. Zusammenfassend zeigt sich damit eine klare Tendenz: Die meisten Daten für **SA.1, SA.2 und SA.3** sowie **SU.3** werden entweder von der **kommunalen Verkehrsverwaltung** oder von der **Polizei** bereitgestellt.

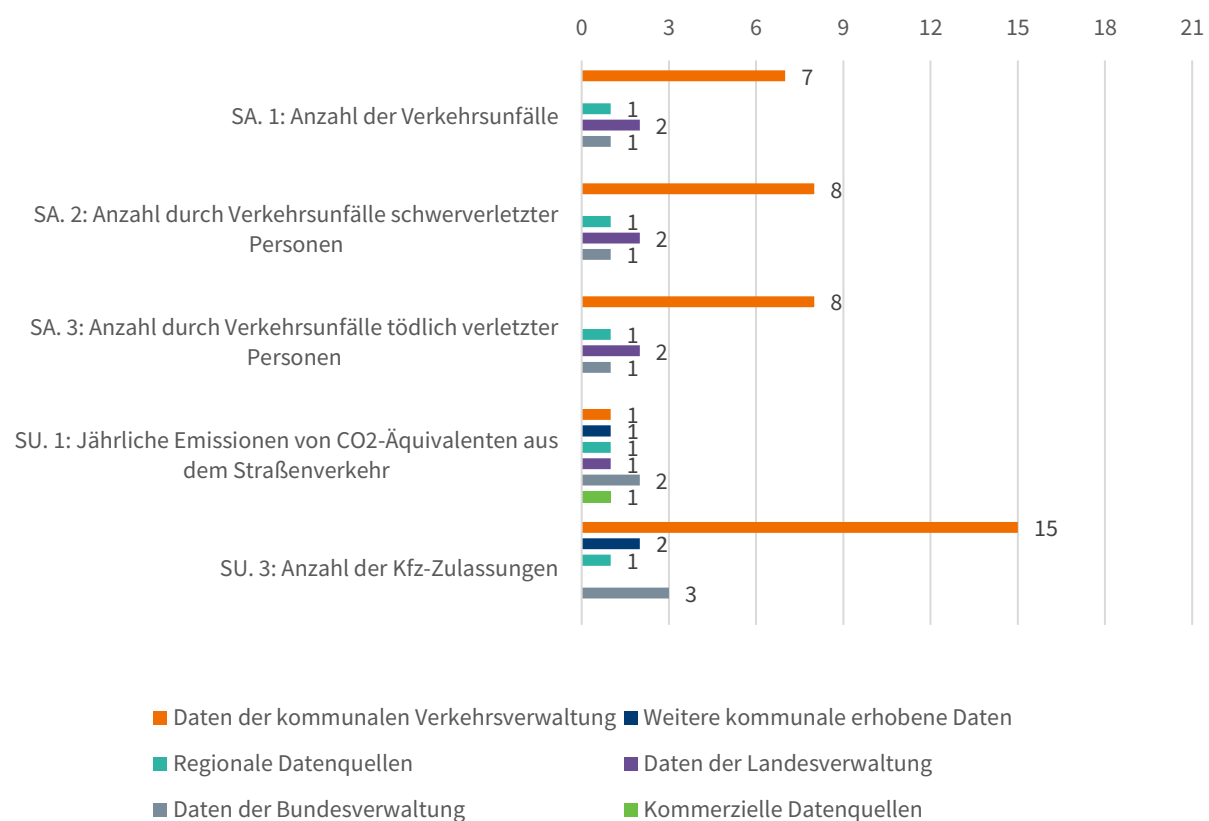


Abbildung 18: Datenquellen zu ausgewählten Indikatoren der Städtischen Knoten in NRW (eigene Darstellung)
Die Darstellung basiert auf Mehrfachnennungen, da die Befragten mehrere Antwortoptionen auswählen konnten.

Der Indikator **SU.1** (Jährliche Emissionen von CO₂-Äquivalenten aus dem Straßenverkehr) stellt weiterhin eine Ausnahme dar. Die wenigen Städte, die mit diesem Indikator bereits vertraut sind, beziehen die entsprechenden Daten aus unterschiedlichen Quellen, darunter kommunale Verkehrsverwaltungen, regionale Datenquellen, Bundes- und Landesbehörden, kommunale Erhebungen sowie kommerzielle Anbieter. In einigen Fällen werden mehrere Datenquellen kombiniert. Dies verdeutlicht, dass für diesen Indikator bislang **keine einheitliche Vorgehensweise zur Datenerhebung** festgelegt ist. Dieser Befund spiegelt die Diskussion der Indikatoren im Rahmen der *Have Your Say*-Konsultation auf EU-Ebene wider (Europäische Kommission 2025).

6.3 Block 2: Datenerhebung

In diesem Themenblock liegt der Fokus auf sechs weiteren Indikatoren (SU.2, HO.3, AC.1, AC.2, AC.3, AC.4) und es wird untersucht, inwieweit deren Datenerhebung hauptsächlich von den Städten erfolgt. Die Abbildung 19 zeigt, dass **die meisten Städte für vier von sechs Indikatoren bereits einen Umgang gefunden haben**. Dazu gehören der Modal Split (SU.2), die Haltestellen des ÖPNV (HO.3), die Anzahl der Bahnhöfe (AC.2) sowie die Bike-&-Ride-Anlagen an Bahnhöfen und in deren Umgebung (AC.4). Bei den beiden übrigen Indikatoren – **ÖPNV-Haltestellen** mit vier oder mehr planmäßigen Abfahrten (AC.1) und **barrierefreie Bahnhöfe** (AC.3) – zeigt sich hingegen ein differenziertes Bild.

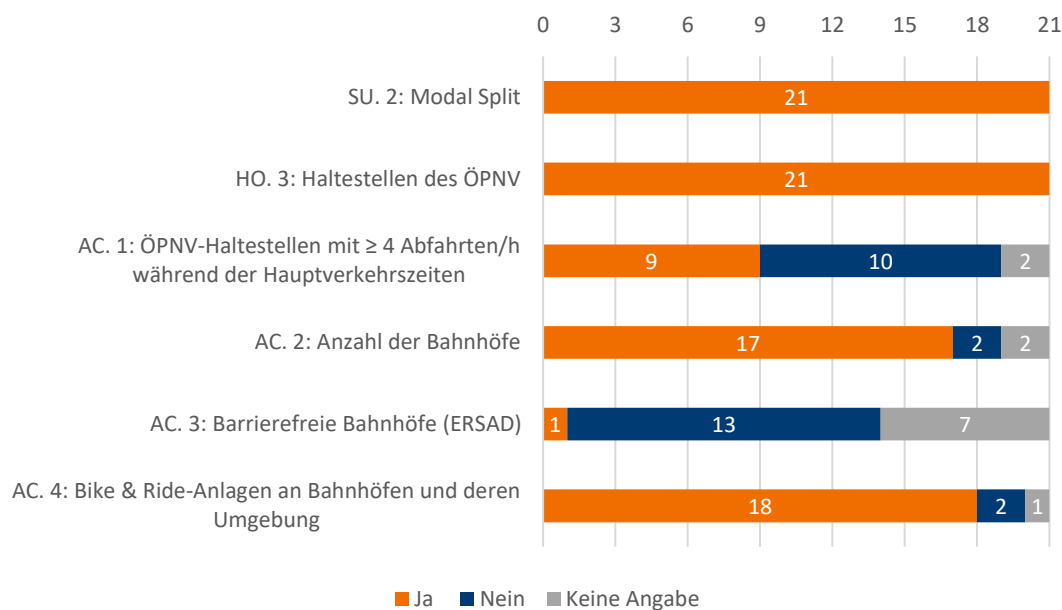


Abbildung 19: Datenerhebung in den Städtischen Knoten NRWs für ausgewählte Indikatoren (eigene Darstellung)

Für den Indikator **AC.1** werden die Daten nur in neun von 21 Städten erhoben. Zusätzlich zeigt die Analyse der Angaben in den offenen Feldern, dass **die Erhebungen in den Städten in unterschiedlichen zeitlichen Abständen stattfinden** – von „monatlich“ bis „unregelmäßig“. Darüber hinaus besteht in einigen Fällen noch **keine Systematisierung zwischen Datenerhebung und Datenanalyse**: So kann die Erhebung beispielsweise monatlich erfolgen; die Auswertung erfolgt jedoch nur nach Bedarf. Dieser Befund stimmt mit den Aussagen in der Diskussion der Indikatoren im Rahmen des *Have Your Say* auf EU-Ebene überein und deutet darauf hin, dass die **Relevanz** dieses Indikators von den Städten bislang **nur begrenzt anerkannt** wird.

Der Indikator **AC.3** wirft bislang ebenfalls einige Fragen auf. Bis auf eine Stadt gibt es damit **kaum Erfahrungen**. Eine Angabe in den offenen Feldern verweist auf die unklare **Rolle der Städte bei der Weitergabe der Daten** auf: „...möchte die EU aber ja auch die ERSAD-Datenbank zurückgreifen, daher keine direkte oder indirekte Beteiligung der Kommunen aus unserer Sicht.“ Diese Sichtweise entspricht der Diskussion der Indikatoren im Rahmen der *Have Your Say*-Konsultation, in der darauf verwiesen wird, dass die Daten bei der Deutschen Bahn liegen und den Städten nicht ohne Weiteres zur Verfügung stehen.

Die

Abbildung 20 zeigt auf Grundlage der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten, aus welchen Quellen die Daten für die einzelnen Indikatoren des Blocks 2 stammen. Der Indikator SU.2 zum Modal Split wird dabei nicht berücksichtigt, da er in Kapitel 6 gesondert behandelt wird. Bei weiteren Indikatoren zeigt sich, dass die meisten Datenquellen lokal verortet sind, während nur wenige Städte – häufig ergänzend – auf regionale Daten zurückgreifen.

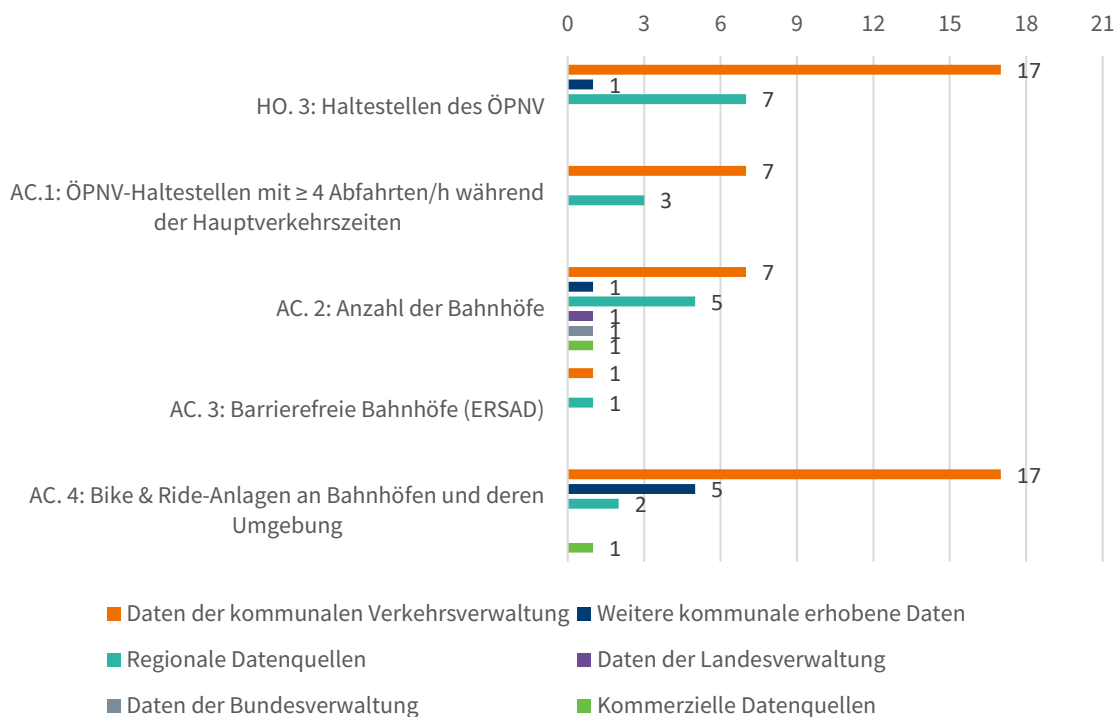


Abbildung 20: Datenquellen zu ausgewählten Indikatoren der Städtischen Knoten in NRW (eigene Darstellung)
Die Darstellung basiert auf Mehrfachnennungen, da die Befragten mehrere Antwortoptionen auswählen konnten.

6.4 Fokus 1: CO₂-Äquivalent

Die vertiefte Analyse des Indikators SU.1 zeigt, dass zusätzlich zu den vier Städten, die über alle notwendigen Daten verfügen, um den Indikator zu berechnen, drei weitere Städte auf einen Teil der relevanten Daten zugreifen können. Diese Städte gehören zur Städtegruppe, die die Frage, ob alle notwendigen Daten vorliegen, mit „Nein“ beantwortet hat (vgl. Abbildung 17). Bei den übrigen Städten besteht entweder kein Zugriff auf die Daten (vier von 21) oder es wurden keine Angaben gemacht.

Die Analyse der Angaben in den offenen Feldern zu diesem Thema zeigt, dass die Städte für die CO₂-Berechnung derzeit auf folgende Datenquellen zurückgreifen: die **Energie- und Treibhausgasbilanz des Ruhrgebiets vom RVR (RVR 2026)**, aus der auch kommunale Bilanzen abgeleitet werden können, **eigene Verkehrsnachfragemodelle** (basierend auf Haushaltsbefragungen) und die Flottenzusammensetzung nach dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (Notter et al. 2025) sowie Bundesdaten, die über die **Software GRETA des Bundesumweltamtes** auf regionaler Ebene bereitgestellt werden.

Hindernisse bei diesem Indikator sind unter anderem die vielerorts **fehlenden lokalen Verkehrsmodelle**, unzureichendes Wissen über die Berechnungsmethoden des Indikators, das **Auslaufen der Landeslizenz für die Software „Klimaschutz-Planer“** (Klima Bündnis Services 2026) sowie die **zeitliche Verzögerung der Daten**, die meist 2–3 Jahre zurückliegen.

Zwei Städte beschrieben zudem ihr Vorgehen bei der Berechnung des Indikators:

1. **Bilanzierung über den RVR:** Der RVR erstellt eine Gesamtbilanz der CO₂-Emissionen für sein Verbandsgebiet, die auch Auswertungen für einzelne Sektoren und Erzeugergruppen (Verkehr, Industrie, Privathaushalte u. a.) sowie für bestimmte Verkehrsträger zulässt (RVR 2025). Im Spiegel der Rückmeldungen zur Abfrage der Datenlage aus einigen Ruhrgebietsstädten wurde zudem deutlich, dass es technisch möglich ist, stadtspezifische Aussagen zum CO₂-Ausstoß abzuleiten.
2. **Berechnung über das städtische Verkehrsmodell:** Die Fahrleistung des Binnenverkehrs wird anhand des städtischen Verkehrsmodells berechnet, wobei Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre aus dem Landesverkehrsmodell berücksichtigt werden. Aus Fahrleistung und Flottenzusammensetzung nach HBEFA lassen sich die Emissionen des Straßenverkehrs ableiten.

Zusammenfassend zeigt sich, dass bislang **keine einheitliche oder etablierte Vorgehensweise** zur Berechnung dieses Indikators existiert.

6.5 Fokus 2: Modal Split

Die vertiefte Analyse des Indikators SU.2 zeigt, dass **13 von 21 Städten eigene Datenerhebungen durchführen**, sechs auf externe Daten zurückgreifen und zwei sowohl eigene als auch externe Daten kombinieren (vgl. Abbildung 21).

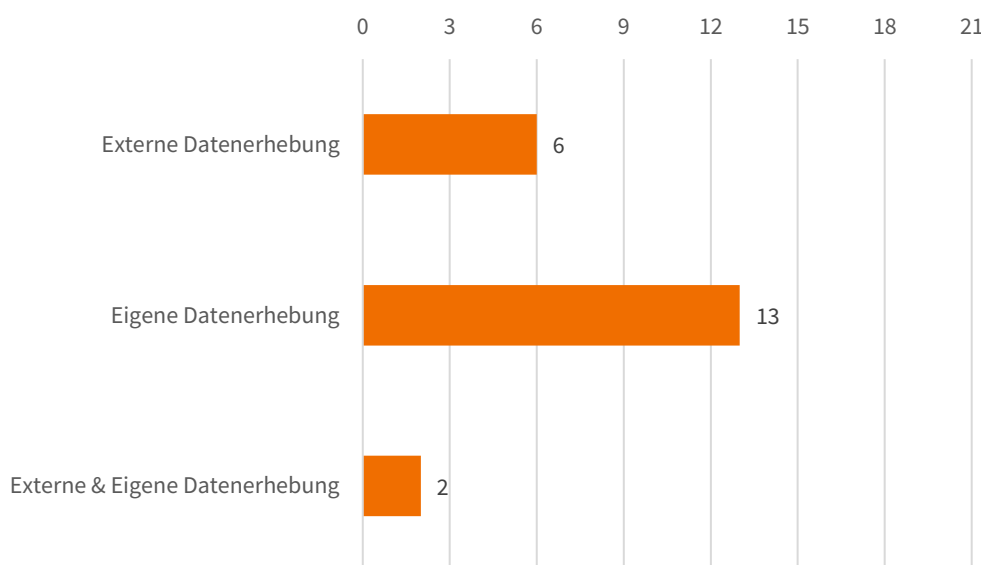


Abbildung 21. Art der Datenerhebung des Indikators SU.2: „Modal Split, aufgeschlüsselt nach Fuß-, Radverkehr, Kfz und ÖPNV“ in den Städtischen Knoten in NRW (Eigene Darstellung)

Aus den offenen Angaben ergeben sich zusätzliche Informationen zu den eigenen und externen Datenerhebungen. Die Erhebungen der Städte weisen **kein einheitliches Intervall** auf. Häufig wird ein **Fünf-Jahres-Rhythmus** angegeben, teilweise orientiert an der Mobilität in Deutschland (MID) oder am System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV). Andere Städte führen Erhebungen **alle zehn Jahre oder unregelmäßig** durch, je nach personellen, finanziellen und gesetzlichen Rahmenbedingungen. Einzelne Städte passen den Rhythmus flexibel an besondere Entwicklungen an, z. B. nach der Corona-Pandemie. In einigen Fällen wurden Erhebungen **erst einmalig oder sporadisch** durchgeführt (z. B. 2010, 2017, 2022/2025); ein kontinuierlicher Rhythmus ist bislang nicht etabliert.

Bei der externen Datenerhebung greifen die entsprechenden Städte überwiegend auf **SrV-Erhebungen**, teilweise kombiniert mit **Haushaltsbefragungen**, **Modal-Split-Erhebungen durch externe Büros** oder auf Daten der **Mobilität in Deutschland (MID)**, zum Teil in Form von lokalen oder regionalen Aufstockungen, zurück. Diese gesondert beauftragten Erweiterungen der Stichprobe ermöglichen repräsentative Aussagen auch auf kleinräumiger Ebene. Die **Aktualisierung der Daten erfolgt in der Regel alle fünf Jahre**, in einigen Fällen jedoch auch in Abständen von zehn Jahren.

6.6 Schlussfolgerungen und Handlungsansätze

Die Analyse des Umgangs mit den EU-Indikatoren in 21 von 27 städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen zeigt, dass die Städte insbesondere bei den Strukturindikatoren (HO.1–HO.3) sowie im Themenfeld Verkehrssicherheit (SA.1–SA.3) überwiegend über einen gesicherten Zugang zu den erforderlichen Daten verfügen. Demgegenüber treten die größten Herausforderungen bei den Indikatoren der Themenfelder Nachhaltigkeit (SU.1–SU.3) und Erreichbarkeit (AC.1–AC.4) auf, insbesondere bei vier der insgesamt sieben Indikatoren beider Bereiche:

- Der höchste Unterstützungsbedarf besteht beim Indikator **SU.1 (CO₂-Äquivalente)**. Die Datenlage erweist sich als unsicher, und **eine standardisierte Vorgehensweise zur Datenerhebung und -analyse liegt bislang nicht vor**. Es ist unklar, ob für diesen Indikator eine eigene Erhebung (z. B. mittels eines Verkehrsmodells) erforderlich ist oder ob auf bestehende Datenbestände zurückgegriffen werden kann – und falls ja, auf welche Quellen. Derzeit verfügen lediglich vier der 21 befragten Städte über praktische Erfahrungen mit diesem Indikator.
- Auch der Indikator **SU.2 (Modal Split)** stellt für viele Städte eine Herausforderung dar. Zwar liegen in allen Städten, die sich an der Befragung beteiligt haben, grundsätzlich Daten hierzu vor; ein **durchgängiger und verbindlicher Erhebungsrhythmus** ist jedoch bislang nicht etabliert. Die meisten Städte orientieren sich pragmatisch an einem **3–5- bzw. 5-Jahres-Rhythmus**, abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen sowie spezifischen lokalen Rahmenbedingungen. Darüber hinaus unterscheiden sich die methodischen Vorgehensweisen deutlich: Während die Mehrheit der Städte **eigene Erhebungen** durchführt (13 von 21), greifen andere auf **externe Datenquellen** zurück oder kombinieren beide **Ansätze**.
- Ähnliche Muster zeigen sich beim Indikator **AC.1 (ÖPNV-Haltestellen mit vier oder mehr planmäßigen Abfahrten)**. Die Datenerhebungen erfolgen in den Städten in **unterschiedlichen zeitlichen Abständen**, und bislang besteht keine systematische Verknüpfung zwischen Datenerhebung und Datenanalyse. Zudem wird die **Aussagekraft** dieses Indikators für die nachhaltige Mobilitätsplanung in mehreren Städten kritisch hinterfragt.
- Als besonders herausfordernd wird schließlich der Indikator **AC.3 (barrierefreie Bahnhöfe)** bewertet. Die Schwierigkeiten betreffen vor allem die **Rolle der Kommunen bei der Bereitstellung von Daten**, da diese vielfach bei externen Akteuren liegen und den Städten **nicht unmittelbar zur Verfügung stehen**.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass trotz eines knappen Indikatorensets einzelne Indikatoren herausfordernd sind: Die Datenlage ist unsicher, und bei allen Indikatoren ist nicht eindeutig, ob eine eigene Datenerhebung erforderlich ist oder auf bestehende Daten zurückgegriffen werden kann. Im Fall einer eigenen Datenerhebung unterscheiden sich die Methoden. So finden etwa bevölkerungsrepräsentative Befragungen genauso Anwendung wie Ableitungen aus Verkehrsmodellen; bei Datenzugriff variieren die Quellen, aus denen die Städte ihre Daten gewinnen. Somit existiert keine einheitliche Vorgehensweise.

Im Folgenden werden Handlungsansätze aus Sicht der Städtischen Knoten, des MUNV und der Bundesverwaltung im Umgang mit der von der EU vorgegebenen Indikatorik zusammengefasst. Aufgrund der noch nicht abschließend festgelegten Vorgaben und Rahmenbedingungen ist hier noch nicht von verbindlichen Handlungsempfehlungen, sondern von Handlungsansätzen die Rede. Im Kontext von Teilbereichen, deren Ausarbeitung schon weit fortgeschritten ist, kommen Handlungsempfehlungen allerdings schon recht nahe:

1. **Klarheit schaffen hinsichtlich Anforderungen und Datenlage:** Angesichts der für die Städtischen Knoten insgesamt herausfordernden zeitlichen Vorgaben der EU, die vorsehen, dass die SUMPs bis 2027 fertiggestellt sind, ist es für die Kommunen wichtig, dass möglichst schnell verbindliche Anforderungen hinsichtlich der nachzuweisenden Indikatoren veröffentlicht werden. Das Datum, zu dem der entsprechende Durchführungsrechtsakt in Kraft treten soll, wurde allerdings mehrfach verschoben, zuletzt nachdem im Rahmen der *Have your Say*-Phase u. a. von deutschen Kommunen und Landesregierungen Kritik hinsichtlich der Verfügbarkeit und Sinnhaftigkeit einzelner Indikatoren, insbesondere aus den Themenbereichen Nachhaltigkeit (SU.1 und SU.2) und Erreichbarkeit (AC.1 und AC.3), geäußert wurde. Nach aktueller Lage empfiehlt sich daher aus Sicht der Kommunen ein zweigeteiltes Vorgehen: Zum einen sollten die Städte, ggf. vermittelt über Landes- und Bundesverwaltung oder entsprechende Interessensverbände (z. B. Deutscher Städtetag), ihre Sichtweisen und Interessen, insbesondere zu den umstrittenen Indikatoren, einbringen, um hier möglichst schnell z. B. eine Anpassung und Spezifikation der fraglichen Indikatoren herbeizuführen. Auch der Verzicht auf einzelne Indikatoren kann ein Ziel sein. Zum anderen sollten sich die Städte auf Grundlage des aktuellen Entwurfs des Durchführungsrechtsakts insbesondere im Hinblick auf die nicht umstrittenen Indikatoren zu Stadtstruktur und Verkehrssicherheit schon jetzt vorbereiten und die vorliegenden Daten in der geforderten Form aufbereiten, ggf. in Abstimmung mit dem MUNV und der Bundesverwaltung, da noch nicht abschließend geklärt ist, welche Verwaltungsebene letztlich für die Übermittlung der Daten an die EU zuständig sein wird (vgl. auch Handlungsansatz 3)
2. **Weitgehende Vereinheitlichung von Datenzugang bzw. -erhebung:** Eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Vorgehensweise hinsichtlich der Datenquellen bzw. der Datenerhebung zwischen den Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen ist aus zwei Gründen zu empfehlen.

Zum einen kann so ein effizientes und vergleichsweise einfach zu replizierendes System der Datenerfassung und -aufbereitung etabliert werden. Gerade bei den relativ komplexen Indikatoren zu den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und dem Modal Split bietet sich der Aufbau bzw. die weitere Stärkung der regionalen oder sogar landesweiten Zusammenarbeit bei der Datenermittlung und -aufbereitung an. Dies gilt insbesondere für Städte mit einer raumstrukturell ähnlichen Ausgangslage wie etwa im Ruhrgebiet. Hierfür kann zum Teil schon auf bestehende Strukturen wie etwa die Berechnungen des RVR zu CO₂-Emissionen oder regionale Aufstockungen der bundesweiten Mobilitätserhebungen MID und SrV zurückgegriffen werden. Es ist daher zu empfehlen, dass das MUNV prüft, inwiefern eine interkommunal vereinheitlichte, zuverlässige und in regelmäßigen Abständen zu wiederholende Erhebung bzw. Berechnung insbesondere dieser beiden Indikatoren mit Landesmitteln gefördert und institutionell verankert werden kann, z. B. innerhalb der Landesverwaltung oder bei Regionalverbänden. Eine solche Vorgehensweise hat zudem das Potenzial, die Datenerhebung perspektivisch auch auf die Kommunen innerhalb der *Functional Urban Area* auszudehnen.

Zum anderen gewährleistet eine solche Vorgehensweise eine in methodischer Hinsicht hohe Vergleichbarkeit der Ergebnisse zwischen den verschiedenen Städten, da u. a. das Erhebungsjahr, die Art der Stichprobenziehung (bei den Mobilitätsbefragungen) sowie die Modellierungs- und Berechnungsansätze zuvor entsprechend vereinheitlicht wurden. Dabei ist zu betonen,

dass die inhaltliche Bewertung der Ergebnisse selbstverständlich dennoch im Kontext der Ausgangslage in der jeweiligen Stadt erfolgen muss (siehe Handlungsansatz 3)

3. **Stadtspezifische Interpretation der Indikatoren:** Eine methodisch einheitliche Datenerhebung ersetzt nicht die kontextsensible Interpretation und Bewertung der entsprechenden Ergebnisse. Bücher (2025) weist in diesem Zusammenhang in einer Studie, die auf Interviews mit SUMP-Verantwortlichen in der Rhein-Main-Region basiert, darauf hin, dass Indikatoren meist sowohl eine analytische als auch eine politisch-strategische Funktion aufweisen. Im Kontext der SUMP-Planung sollte daher das Ziel, nachhaltige Mobilität zu fördern, immer vor dem Hintergrund der Ausgangslage und Ressourcenausstattung in der jeweiligen Stadt bewertet werden. Der Modal-Split-Anteil des Fahrrades ist in einer topographisch bewegten Stadt wie Wuppertal völlig anders einzuordnen als in einer flachen Stadt mit ausgeprägter Fahrradkultur wie Münster. Es ist daher davon abzuraten, die Ergebnisse für unkommentierte Städte-Rankings zu verwenden. Eine solche Vorgehensweise birgt das Risiko, dass das politische Ziel der nachhaltigen Mobilitätsplanung mit anderen politischen Strategien, wie etwa der Forcierung des interkommunalen Städtewettbewerbs vermischt wird. Stattdessen ist zu empfehlen, die Ergebnisse mit Vorsicht zu interpretieren und nur Städte mit ähnlicher Ausgangslage miteinander zu vergleichen.
4. **Klärung und Koordination der Zuständigkeiten bei der Datenübermittlung an die EU:** Im Spiegel der Interviews und der *Have your Say*-Phase haben mehrere Städte zum Ausdruck gebracht, dass ihnen nicht klar ist, wer für die indikatorenbezogene Datenübermittlung zuständig ist. Insbesondere wenn die benötigten Daten schon auf übergeordneten Verwaltungsebenen vorliegen oder die Datenermittlung – wie vorgeschlagen – regional oder landesweit vereinheitlicht wird (vgl. Handlungsansatz 2), bietet sich auch eine auf Landes- oder Bundesebene koordinierte Datenübermittlung an. Es ist daher zu empfehlen, dass das MUNV, ggf. mit weiteren Partnerinstitutionen auf Landes- und Bundesebene prüft, für welche Indikatoren eine derart gebündelte Datenübermittlung sinnvoll ist. Auch die Landesagentur für Mobilitätsdaten MOBIDROM bietet sich in diesem Kontext für eine Zusammenarbeit an.

7 Vertiefung 4: Identifikation zentraler Herausforderungen der Maßnahmenplanung und -umsetzung

Diese Vertiefung umfasst zum einen eine Übersicht über die Vorgehensweisen bei der Maßnahmenplanung und -umsetzung im SUMP-Kontext in den Städten und zum anderen eine Analyse ihres Zusammenhangs mit den Herausforderungen, denen die Städte in diesem Kontext gegenüberstehen. Ziel der Untersuchung ist es, die Schnittstellen zwischen Maßnahmenplanung und -umsetzung besser zu verstehen und daraus Handlungsansätze für die kommunale Praxis abzuleiten.

7.1 Methodik

Methodisch basiert diese Vertiefung auf der qualitativen Analyse von im Mai 2025 durchgeführten Interviews mit den Vertreter*innen der 27 Städtischen Knoten in NRW. Die ca. einstündigen Interviews wurden online durchgeführt und dienten der Reflexion der zuvor von den Städten ausgefüllten Fragebögen. Der Fragebogen (siehe Anhang 1 – Standardisierter Erhebungsbogen) zielte auf die Dokumentation des Standes der Städte im SUMP-Prozess ab und orientierte sich an den Leitlinien aus Anhang V der TEN-V-Verordnung. Die Befragung liefert somit eine fundierte Grundlage zur Bewertung des Fortschritts in den jeweiligen Planungsphasen und zur Identifikation von Entwicklungspotenzialen, die anschließend in den Online-Gesprächen anhand eines Leitfadens reflektiert wurden (siehe Anhang 2 – Interviewleitfaden Expert*innen-Gespräche Städtische Knoten). Weitere Informationen zur Konzeption des Fragebogens sind im Kapitel 3.1 zu finden.

Die erhobenen Daten werden qualitativ nach Kuckartz (2014) ausgewertet. Dafür wurden die Transkripte der Gespräche mit den 27 Vertreter*innen der Städte kodiert und analysiert, wobei der thematische Fokus der Vertiefung berücksichtigt wurde. Die Kodierung fokussierte sich auf zwei Themenbereiche und deren Schnittstelle: Maßnahmenplanung und -umsetzung. Die Hauptkategorien – „Vorgehensweise“ und „Herausforderungen“ – wurden deduktiv auf Basis der Analysen in Kapitel 1 gebildet. Nach der Kodierung mit den Hauptkategorien wurden folgende Subkategorien induktiv ergänzt: „Infrastrukturelle Rahmenbedingungen“, „Planung und Konzepte“, „Ressourcen“, „Politische Entscheidungsprozesse“ sowie „Organisation und Zuständigkeiten“. Im weiteren Verlauf der Analyse wurde die kategorienbasierte Auswertung entlang der Hauptkategorien durchgeführt. Dabei wurden die kodierten Segmente der jeweiligen Subkategorien hinsichtlich Gemeinsamkeiten und Unterschieden zwischen den Städten analysiert, zusammengefasst und mit prototypischen Beispielen belegt. Im Anschluss wurde auf Grundlage der Analyseergebnisse eine Handreichung mit Empfehlungen für das Land und die Kommunen skizziert.

7.2 Kommunale Vorgehensweisen bei der Maßnahmenplanung und -umsetzung

Zusammenfassend gestaltet sich die **Maßnahmenplanung** in den 27 Städtischen Knotenpunkten in NRW wie folgt:

Die Planung orientiert sich im SUMP-Kontext an übergeordneten strategischen Vorgaben, etwa aus Masterplänen sowie Mobilitäts- und Klimaschutzkonzepten. Einzelne Maßnahmen werden häufig in Steckbriefen dokumentiert, die teils Zuständigkeiten, grobe Kostenschätzungen und zeitliche Rahmenbedingungen enthalten. Auf diese Weise werden strategische Ziele konkretisiert: *„Wir sind auf der Ebene des Masterplans ja in vielen Bereichen sozusagen noch relativ abstrakt geblieben und haben zunächst die möglichen Maßnahmen identifiziert, die wir eigentlich brauchen, und in diesen Steckbriefen festgehalten.“* Die Steckbriefe dienen in vielen Städten als *„Anstoß- und Übergabepunkt, um in den einzelnen Bereichen ein entsprechendes Teilkonzept auf den Weg zu bringen.“* Die politische Beschlussfassung erfolgt meist in kleineren Paketen oder in den bereits erwähnten Teilprojekten, um die Umsetzung schrittweise zu steuern. Die Teilkonzepte dienen als inhaltliche Grundlage, etwa für Rad- und Fußverkehr, und ermöglichen letztendlich eine zielgerichtete Umsetzung.

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt nach Wirkungskriterien, insbesondere unter Berücksichtigung von CO₂-Einsparpotenzialen, aber auch des erforderlichen Ressourceneinsatzes sowie vorhandener personeller und organisatorischer Kapazitäten. In die Planung werden zudem die Zuständigkeiten verschiedener Fachbereiche und externer Partner einbezogen, um die Umsetzbarkeit zu gewährleisten. Teilweise werden Maßnahmen auch so konzipiert, dass sie auf verschiedene Teilräume in der Stadt übertragbar sind. Eine Stadt beschreibt die Beschlussfassung von Maßnahmen wie folgt: *„...die wurden mit beschlossen, und wichtig war es dabei auch, dass diese Maßnahmen eine gewisse Übertragbarkeit auf andere Stadtbereiche haben. Also, dass ich das nicht nur für einzelne Situationen habe, sondern Darstellungen, die sich auch auf andere Örtlichkeiten im ganzen Stadtgebiet übertragen lassen.“* Gleichzeitig zeigt sich, dass häufig konkrete Zielwerte oder verbindliche Umsetzungspläne über mehrere Jahre hinweg nicht vorhanden sind, was die Nachverfolgung und Steuerung der Maßnahmen erschwert (vgl. Kapitel 3.3.5).

Die **Maßnahmenumsetzung** lässt sich im Wesentlichen wie folgt beschreiben:

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in der Regel durch die zuständigen Fachbereiche oder technischen Betriebe. Bevor Maßnahmen umgesetzt werden, bedarf es einer erneuten politischen Freigabe, die den offiziellen Start der Umsetzung festlegt. Die Umsetzung ist dabei häufig von finanziellen Rahmenbedingungen abhängig: Manche Maßnahmen werden gezielt im Rahmen der Haushaltsplanung realisiert, während andere auf bereits längerfristig eingeplanten Mitteln basieren oder schrittweise umgesetzt werden. In bestimmten Fällen kann die Umsetzung parallel zur Planung erfolgen, insbesondere bei Sofortmaßnahmen, die kurzfristig Wirkung entfalten sollen.

Einige Maßnahmen sind als dauerhafte Aufgaben angelegt und werden kontinuierlich bearbeitet, um langfristige Zielsetzungen zu unterstützen. Planung und Finanzierung solcher Maßnahmen sind oft flexibel gestaltet, da umfassende Finanzierungspläne über die gesamte Laufzeit häufig nicht vorliegen. Stattdessen werden einzelne Maßnahmen fortlaufend finanziert oder mit bestehenden Projekten verknüpft, um Synergien zu nutzen und Ressourcen effizient einzusetzen. Ein Beispiel illustriert dies wie folgt: *„Wir haben eine sanierungsbedürftige Straße und da können wir in dem Zusammenhang dann endlich Maßnahmen umsetzen und dann ist klar, dass wir die dann umsetzen, vielleicht, obwohl sie eine Priorität 2 hat, aber wenn ich die Straße eh umbauere, dann wird die natürlich auch mit der Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes dann umgesetzt.“*

Die Umsetzung wird zudem regelmäßig an die verfügbaren personellen und organisatorischen Kapazitäten angepasst und orientiert sich an aktuellen politischen Prioritäten. Darüber hinaus liegen manche Maßnahmen außerhalb der direkten Zuständigkeit der Stadtverwaltung, beispielsweise beim Ausbau von Bahnknoten. In diesem Fall werden die Planungen aber meist dennoch begleitet und reflektiert: *„Also wir als Stadt machen im SUMP natürlich keine Maßnahmen, für die wir nicht wirklich zuständig sind. Und der Ausbau von Bahnknoten wird ja auch mit vielen neuen Gleisen gebaut. Den reflektieren wir natürlich in der städtischen Verkehrsentwicklung.“*

7.3 Zentrale Herausforderungen und Unterschiede in den Städten

Auf Grundlage der kommunalen Vorgehensweisen bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen lassen sich zentrale Herausforderungen identifizieren, die sowohl organisatorische, personelle als auch finanzielle Aspekte betreffen und für die weitere Entwicklung, Steuerung und Umsetzung der Maßnahmen von Bedeutung sind:

Infrastrukturelle Rahmenbedingungen: Die Umsetzung von Maßnahmen wird häufig stark von der bestehenden, teilweise überalterten Leitungs- und Straßeninfrastruktur geprägt. In der Praxis erfolgt sie

daher vielfach anlassbezogen, beispielsweise im Zusammenhang mit notwendigen Tiefbaumaßnahmen. Planerisch vorgesehene Maßnahmen lassen sich oft nur schwer realisieren, wenn kein baulicher Anlass besteht, um die Umsetzung zu ermöglichen. Reine Markierungs- oder Oberflächenmaßnahmen stoßen in diesem Zusammenhang häufig an technische und organisatorische Grenzen, da sie allein nicht ausreichen, um die angestrebten funktionalen oder sicherheitsrelevanten Ziele zu erreichen. Dies führt dazu, dass Maßnahmen häufig nur punktuell oder in Kombination mit größeren Baumaßnahmen umgesetzt werden, wodurch die systematische und langfristige Weiterentwicklung der Infrastruktur erschwert wird. Die Städte *„suchen nach Lösungen“* bei der Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen: *„Aus konzeptioneller Sicht brauchen wir eine Maßnahme nicht allein, weil eine Infrastruktur alt ist – also nicht nur, weil sie unter der Oberfläche alt ist, sondern auch, weil sie auf der Oberfläche alt ist.“* Dabei geht es vor allem um Maßnahmen, die über *„reine Markierungslösungen“* hinausgehen.

Planung und Konzepte: Konzepte werden teilweise beschlossen, ohne zuvor verbindlich geklärt zu haben, welche personellen, finanziellen und organisatorischen Ressourcen für die Umsetzung erforderlich sind. In vielen Fällen können die in den Konzepten enthaltenen Zeitpläne nicht eingehalten werden, sodass geplante Meilensteine verschoben oder angepasst werden müssen. Aus diesem Grund verzichten einige Kommunen bewusst darauf, in ihren strategischen Konzepten konkrete Maßnahmen und Umsetzungszeiträume festzulegen: *„...die Projekte, man könnte sagen, noch hinreichend unkonkret sind beziehungsweise hinreichend Spielräume für Erweiterungen bzw. Anpassungsmöglichkeiten aufgrund aktueller (politischer) Entwicklungen bieten.“* Auf diese Weise bleiben Maßnahmenlisten häufig abstrakt formuliert und bieten nur begrenzte Orientierung für die praktische Umsetzung.

Ressourcen (Personal und Finanzen): Personalmangel stellt eine zentrale Herausforderung für die Planung, Koordination und Umsetzung von Maßnahmen dar: *„Also wir könnten jetzt eine Vielzahl an Maßnahmen vielleicht aufführen und sagen, wir möchten das machen. Aber es ist dann hier nicht leistbar in der Kommune in dem Umfang. Wären wir, wären andere Städte in den Bereichen besser aufgestellt, wird man auch sicherlich schneller zu einer Zielerreichung kommen“.* Gleichzeitig wirken sich begrenzte Haushaltsmittel auf die Umsetzung aus: Finanzielle Ressourcen müssen häufig jährlich neu bereitgestellt werden, wodurch längerfristige Planungen erschwert und teilweise Projekte verzögert oder ganz verhindert werden.

Fehlende personelle und finanzielle Kapazitäten wirken sich unabhängig vom politischen Grundkonsens hemmend auf die Umsetzung aus. Selbst wenn politische Entscheidungsträger die Maßnahmen unterstützen, können sie ohne die erforderlichen Ressourcen nur eingeschränkt realisiert werden. Diese Kombination aus Personalengpässen und begrenzten Finanzmitteln führt dazu, dass Maßnahmen oft zeitlich gestreckt oder in reduzierter Form umgesetzt werden, was die systematische Weiterentwicklung der Infrastruktur oder strategischer Konzepte zusätzlich erschwert.

Politische Entscheidungsprozesse: Politische Beschlüsse werden häufig auf der Ebene von übergeordneten Zielen oder Leitbildern gefasst, während konkrete Maßnahmen nur selten direkt beschlossen werden. Besonders konfliktträchtige Maßnahmen werden teilweise zurückgestellt oder einzeln behandelt, was zu Verzögerungen in der Umsetzung führen kann. Selbst Maßnahmen, die bereits Teil eines verabschiedeten Konzepts sind, müssen oft erneut politisch bestätigt werden, bevor sie umgesetzt werden können – wie beispielhaft dieser Fall zeigt: *„Und bei uns ist es so, dass die Politik immer, wenn die Maßnahmen dann detailliert ausgearbeitet sind, die nochmal sehen will und nochmal beschließen will. Das ist leider ein riesengroßes Hemmnis. Sie bekommen als Verwaltung keinen Freibrief, sag ich mal. Die Maßnahme wird beschlossen und die Detailgestaltung übernimmt dann die Fachverwaltung. Sondern jedes Mal geht nochmal eine Schleife durch alle Gremien.“*

Darüber hinaus beeinflussen Wahlperioden und wechselnde politische Mehrheiten die Kontinuität der Umsetzung erheblich. Maßnahmen können dadurch unterbrochen, angepasst oder zeitlich verschoben werden, selbst wenn sie zuvor strategisch vorgesehen waren: *„Und da kommt es recht häufig dazu, dass sie sagen: Ach nee, du willst Fahrradstellplätze machen, aber du nimmst dafür dann ein paar Autostell-*

plätze weg. So haben wir uns das nicht vorgestellt. Also ... wir können uns Gedanken machen, aber dann wird das eigentlich an anderer Stelle politisch entschieden.“ Diese Dynamik erschwert die langfristige Planung, Priorisierung und Koordination von Maßnahmen und erfordert eine flexible Herangehensweise der Verwaltung, um Ziele trotz wechselnder politischer Rahmenbedingungen erfolgreich umzusetzen.

Organisation und Zuständigkeiten: Die Zuständigkeiten zwischen Fachämtern und kommunalen Betrieben sind teilweise komplex verteilt. Dies erschwert die Kommunikation, verlängert Abstimmungsprozesse und wird zusätzlich durch unterschiedliche Zeitachsen bei den Arbeitsprozessen verstärkt. Dadurch wird die Schnittstelle zwischen Planung und Umsetzung von Maßnahmen maßgeblich beeinflusst: *„Wir können sehr viele Maßnahmen beschließen lassen, aber wenn die Kollegen das nicht umsetzen können, weil sie kein Geld haben oder keine Leute, dann fällt uns das auf die Füße. Und dann heißt es ja, da gibt es auch ein bisschen ein internes Kommunikationsproblem.“*

Die Beschlussfassung von Maßnahmen ist zudem durch komplexe institutionelle Hierarchien geprägt: *„Jede Fahrradstraße muss genau untersucht werden – Bürgerinformationen, Bürgerbeteiligungen, durch die verschiedenen Bezirksvertretungen, durch die Ausschüsse. Das ist ein ganzer Rattenschwanz, der hinter einer relativ einfachen Maßnahme hängt.“* Die Prozesse sind darüber hinaus iterativ: *„Wenn es in einem anderen Stadtbezirk noch einmal umgesetzt werden muss, muss das ganze Prozedere von vorne durchlaufen werden, auch wenn sich die Maßnahme in anderen Straßen bereits positiv umsetzen ließ. Alles, was Geld kostet, muss separat entschieden werden – und das nicht in einem Ausschuss, sondern, ich sage mal, ein bisschen hierarchisch.“*

Und oft haben Behörden unterschiedliche Zeitachsen bei den Prüfprozessen, zum Beispiel bei der Freigabe von Haushaltsmitteln: *„Wenn dann Prüfprozesse teilweise nicht nur einige Wochen, sondern mehrere Monate, teilweise sogar ein halbes Jahr einnehmen, dann haben wir das Problem ... wir müssen nicht nur über Ressourcen an sich sprechen, sondern auch die zugehörigen Zeitachsen, um dann auch, sage ich mal, kurzfristiger in eine Umsetzung zu kommen.“*

Mit Blick auf die Städtegruppen (vgl. Kapitel 3.4) zeigt sich, dass die Schnittstelle zwischen Planung und Umsetzung ein zentraler Engpass für die erfolgreiche Realisierung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen ist – unabhängig von der Gruppe. Selbst Städte, die einen integrierten SUMP-Prozess verfolgen, stehen vor personellen und finanziellen Herausforderungen und sind auf politische Entscheidungsprozesse angewiesen, wie auch Städte, die einen modularen SUMP-Prozess verfolgen oder sich noch in der Startphase befinden bzw. sich an Mindeststandards orientieren. Trotz fortgeschrittener Planung stockt die Umsetzung häufig, da begrenzte personelle Kapazitäten die Bearbeitung, Abstimmung und Kontrolle von Maßnahmen verzögern, begrenzte finanzielle Mittel eine Priorisierung erzwingen und politische Entscheidungsprozesse den zeitlichen Ablauf zusätzlich beeinflussen – sodass Maßnahmen nur punktuell, zeitlich gestreckt oder in reduzierter Form umgesetzt werden können.

7.4 Maßnahmenplanung als Bestandteil des SUMP-Prozesses: Handreichung für die Kommunen, Land und Bund

Ausgehend von den Angaben zum Umsetzungsplan im Rahmen der Bestandserhebung (vgl. Kapitel 3.3.5), den Ausführungen zu bereits etablierten und eingeübten Vorgehensweisen (vgl. Kapitel 7.2) sowie den Herausforderungen bei Maßnahmenplanung und -umsetzung, die im Zuge der vertiefenden Interviews thematisiert wurden (vgl. Kapitel 7.3), können die folgenden Handlungsempfehlungen für die Integration von Maßnahmenplanung und -umsetzung in städtische SUMP-Prozesse abgeleitet werden. Dabei adressieren die ersten sechs Handlungsempfehlungen die kommunale Ebene, wohingegen die siebte Handlungsempfehlung an die Bundes- und Landesverwaltung gerichtet ist.

1. **Integrierte Infrastrukturplanung etablieren:** Es ist möglichst zu vermeiden, dass strategisch wichtige Mobilitätsprojekte wie etwa der fahrradfreundliche Umbau von Straßenabschnitten

zurückgestellt oder verzögert werden, weil zunächst andere Fachplanungen, etwa die Erneuerung von Leitungen, umgesetzt werden müssen. Daher ist zu empfehlen, sektorale Fachplanungen, die einen ähnlichen räumlichen Zuschnitt haben, also sich beispielsweise alle auf das Straßennetz beziehen, frühzeitig miteinander abzugleichen. Diese Vorgehensweise erlaubt, dass die strategische Priorisierung von umzusetzenden Maßnahmen nicht separat, sondern integriert vorgenommen wird. Im Beispiel würden dann zunächst die Straßenabschnitte umgebaut, die sowohl aus Sicht der Verkehrsplanung als auch aus Sicht der Energieplanung und Stadtentwässerung als prioritär angesehen werden. Derartig frühe und konzeptionelle Abstimmungen zwischen den Fachplanungen können zwar ggf. aufwändig sein, fördert aber umgekehrt eine stringente, strategisch ausgerichtete und ganzheitliche Infrastrukturplanung, die eine konsistente Umsetzung von Konzepten in die Planungspraxis ermöglicht. Diese Empfehlung steht zudem im Einklang mit der vergleichenden Analyse von SUMP-Prozessen in verschiedenen europäischen Städten, die ebenfalls zu dem Ergebnis kam, dass „SUMP initiatives need to be integrated more clearly with other planning domains“ (Okraszewska et al. 2022: vi103). Die Überprüfung von Verwaltungsstrukturen und -zuschnitten kann eine Möglichkeit sein, um eine stärkere Integration von Planungsprozessen zu erreichen (siehe auch Handlungsempfehlung 5).

2. **Konzepte mit einem Umsetzungsplan hinterlegen**, der eine realistische, den jeweiligen Maßnahmen und der Haushaltslage der Kommune entsprechende Zeit-, Finanz- und Personalplanung umfasst. Der Plan sollte insofern flexibel sein, als dass er sich an sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst werden kann. Dies kann sowohl Ausstattung und Ressourcen betreffen, etwa bei einer sich verändernden Haushaltslage oder Personalsituation, als auch thematische und politische Veränderungen und Schwerpunktsetzungen (vgl. etwa Themen wie gendergerechte Stadtplanung oder Resilienz bei Pandemien) (Peters/Reisch 2025: 9). Zentral ist dabei, auch unabhängig von sich ggf. verändernden Rahmenbedingungen eine Vorstellung bzgl. Umfang und Richtung des Veränderungsbedarfs zu entwickeln. Wenn etwa feststeht, dass eine gewisse Dichte an Haltestellen oder Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet angestrebt wird, dann ist auch die grundsätzliche Transformationsrichtung festgelegt. Die genaue Ausgestaltung der Umsetzung, etwa im Hinblick auf Fragen danach, wie schnell bzw. wann und wo die Veränderung zuerst umgesetzt werden soll, erfolgt dann im Verlauf der Ausführungsplanung entsprechend der jeweiligen Rahmenbedingungen. Gerade im Fall von reduzierten personellen und finanziellen Ressourcen ist die hier vorgeschlagene Anpassung von SUMP-Prozessen vor dem Hintergrund der ambitionierten Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsplanung zwar nur eine Behelfslösung, sie stellt aber zumindest sicher, dass die eingeschlagene Veränderungsrichtung beibehalten wird, auch wenn die Umsetzung ggf. nur langsam erfolgt.
3. **Personal- und Finanzplanung an der Maßnahmenplanung und -umsetzung ausrichten**: Umgekehrt sollten alle Möglichkeiten ausgenutzt werden, um die Personal- und Finanzausstattung für die komplexe Umsetzung von SUMP-Prozessen systematisch und kontinuierlich auszubauen, da die Städte nur so den ambitionierten Zielen eines SUMP-Prozesses gerecht werden können, gerade wenn sie etwa über die Mindeststandards hinaus eigene Akzente setzen wollen. Auch wenn die Rahmenbedingungen für eine angemessene Ressourcenausstattung in der Mehrheit der Städte als mehr oder weniger herausfordernd beschrieben werden, sollten entsprechende Bemühungen nicht von vornherein als aussichtslos angesehen werden. Eine wesentliche Grundlage hierfür sind Bewusstsein und Wertschätzung dafür, dass eine integrierte und nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsplanung aufwändig und langfristig angelegt ist. Auf dieser Basis können dann zusätzliche und eher langfristig ausgerichtete Möglichkeiten zur Aktivierung weiterer Ressourcen in den Blick genommen werden. Eine solche Erschließung zusätzlicher Ressourcen kann etwa durch die gemeinsame Entwicklung entsprechender Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene erfolgen (vgl. auch Handlungsempfehlung 7), d. h. die entsprechenden Fördergeber sind hierbei auf einen Dialog mit den Kommunen und die Benennung entsprechender Förder- und Unterstützungsbedarfe

angewiesen. Auch die Zusammenarbeit mit Hochschulen im Hinblick auf die Ausbildung von entsprechendem Fachpersonal ist eine potenzielle, wenn auch langfristig ausgerichtete Möglichkeit zur Rekrutierung von Fachkräften, insbesondere wenn spezifische Qualifikationen und Kompetenzen gesucht werden.

4. **Herbeiführung eines politischen Grundkonsenses:** Gerade in der konzeptionellen Phase der Leitbildentwicklung ist es ratsam, gewisse übergeordnete Ziele und Grundsätze zu beschließen, die im Rahmen der integrierten Mobilitäts- und Verkehrsplanung langfristig gelten sollen. Dabei ist zu empfehlen, auch die Opposition im Stadtrat in die Entscheidungsfindung einzubeziehen, damit im Fall veränderter Mehrheitsverhältnisse eine Beibehaltung des Grundkonsenses möglich und wahrscheinlich ist. Eine solche Grundsatzvereinbarung hat den großen Vorteil, dass diese grundsätzlichen Fragen nicht mehr im Kontext jeder Einzelmaßnahme neu verhandelt werden müssen, sondern als geklärt vorausgesetzt werden können. Die Herbeiführung einer solchen Grundsatzvereinbarung ist allerdings diskussions- und verhandlungsintensiv, im Rahmen der langfristig angelegten Umsetzung eines SUMP-Prozesses aber durchaus lohnens- und erstrebenswert. Derartige Grundsatzvereinbarungen können unterschiedlich konkret sein. Ein typisches Beispiel aus Städten in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus ist etwa die Festlegung von Zielwerten für die Modal Split-Anteile einzelner Verkehrsmittel, vielerorts in Form des einprägsamen Grundsatzes der vier Viertel, die sich gleichmäßig auf den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und den verbleibenden Autoverkehr verteilen sollen. Andernorts werden Prinzipien und Ziele dagegen eher allgemein formuliert, etwa in Form von Grundsätzen wie „den Umweltverbund stärken“ oder „den ÖPNV ausbauen“.
5. **Integration von Planung und Umsetzung innerhalb der Stadtverwaltung:** Im Spiegel der Gespräche wurde deutlich, dass insbesondere diejenigen Städte bei der Umsetzung von SUMP-Prozessen weit fortgeschritten und erfolgreich sind, die beide Aufgaben innerhalb der Verwaltung eng miteinander verzahnt haben. Eine solche Integration von Planung und Umsetzung bzw. von Konzeption und Ausführung ist daher dringend zu empfehlen. Dies kann auf verschiedene Weisen realisiert werden, etwa indem beide Aufgaben in einem Amt oder einer Abteilung zusammengefasst werden oder eindeutige Schnittstellen und Übergabeprozesse verbindlich definiert werden. Je nach Ausgangslage in der jeweiligen Kommune kann es ratsam sein, derartige Anpassungen mit einer institutionellen Verwaltungsreform zu verbinden. Solche institutionellen Reformprozesse sind häufig aufwändig und kommunikationsintensiv und erfordern eine entsprechend sensible Durchführung, da sie meist auch bestehende Privilegien und Interessenslagen berühren (Okraszewska et al. 2022: iv103). Gleichzeitig kann die langfristige und kontinuierliche Ausrichtung von SUMP-Prozessen ein sinnvoller und gerechtfertigter Anlass sein, um auch etablierte Verwaltungsstrukturen auf den Prüfstand zu stellen.
6. **Schrittweise Konkretisierung und regelbasierte Umsetzung von Maßnahmen:** Diese Handlungsempfehlung greift viele der zuvor genannten Aspekte auf und führt sie im Sinne einer Synthese zusammen. Der dieser Handlungsempfehlung zugrunde liegende Kerngedanke ist, dass im Laufe der prozessual ausgerichteten SUMP-Planung Flughöhe und Konkretisierungsgrad der Maßnahmenplanung schrittweise angepasst werden: Ein SUMP ist zunächst konzeptionell und langfristig angelegt. Im eigentlichen SUMP müssen daher einzelne Maßnahmenbereiche noch nicht im Detail ausdifferenziert werden, wohl aber entlang eines Entwicklungskorridors mit eindeutiger Richtung festgelegt werden. Der Verzicht auf eine frühzeitige Detailplanung ermöglicht einerseits ein effizientes und pragmatisches Vorgehen und eröffnet andererseits Handlungsmöglichkeiten im Falle sich verändernder Rahmenbedingungen (siehe Handlungsempfehlung 2). Um aber umgekehrt zu vermeiden, dass die Maßnahmenplanung nicht dauerhaft auf einem konzeptionellen und allgemeinen Niveau verbleibt, ist zu empfehlen, frühzeitig Regeln für die schrittweise Konkretisierung und Ausgestaltung der Maßnahmenplanung festzulegen. Diese Regeln sollten die bereits oben

aufgeführten Aspekte wie einen Zeitplan, ein Finanzierungskonzept, aber auch die Definition von Schnittstellen und Übergabeprozessen zwischen Planung und Umsetzung umfassen. Diese Regeln und Mechanismen können – einmal beschlossen und eingeübt – dann für ganz unterschiedliche Maßnahmenbereiche Anwendung finden. Gerade in Städten, die im SUMP-Prozess bereits weit fortgeschritten sind, kann dieser schrittweise Übergang von konzeptioneller Planung zur konkreten Umsetzung oft gut nachvollzogen werden. In der Regel werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und einer Stärken-Schwächen-Analyse mit den Resultaten der Szenarien- und Leitbildentwicklung abgeglichen, woraufhin Themenfelder und Maßnahmenbereiche identifiziert, priorisiert und mit einer entsprechenden Finanz- und Zeitplanung versehen werden. Ein Beispiel für einen solchen Konkretisierungsprozess, bei dem die einzelnen Planungsschritte aufeinander aufbauen, ist etwa im Abschlussbericht des Masterplan Mobilität 2035+ der Stadt Münster dokumentiert (Stadt Münster 2024).

7. **Berücksichtigung der Maßnahmenplanung in Förderprogrammen auf Landes- und Bundesebene:**
Der Bereich der Umsetzungsplanung wurde im Rahmen der Bestandserhebung vergleichsweise oft als im Rahmen des SUMP-Prozesses noch nicht vollständig bearbeitet und ausbaufähig bezeichnet (3.3.5). Manche Städte geben diesbezüglich an, dass für einen reibungslosen Übergang von der Konzeption und Planung zur Umsetzung von Maßnahmen die Anpassung von Strukturen und Prozessen innerhalb der Verwaltung sinnvoll wäre. Dies kann etwa die Zusammenlegung der zuständigen Abteilungen oder die Definition von Schnittstellen betreffen. Gleichzeitig wurde auch deutlich, dass derartige institutionelle Reformen als anspruchsvoll, herausfordernd und sensibel angesehen werden. Wenn einzelne Städte dennoch einen solchen Reformprozess anstreben, sollte das MUNV daher prüfen, ob sie die Kommunen dabei unterstützen kann, etwa indem sie Fördermittel für die Durchführung eines entsprechenden Change-Managements zur Verfügung stellen. Die Förderung von derartigen Verwaltungsreformen könnte bei entsprechender Mittelausstattung zudem mit Mitteln für die eigentliche Umsetzung von Maßnahmen kombiniert werden. Zudem ist zu prüfen, ob ein entsprechendes Förderprogramm ggf. auch in Kooperation mit der Bundesverwaltung entwickelt und umgesetzt werden kann.

8 Fazit

Die EU-Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) verpflichtet 431 Städte europaweit, davon 27 in Nordrhein-Westfalen, bis Ende 2027 einen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) zu entwickeln und zu implementieren. Hiermit schafft die EU einen verbindlichen Rahmen für integrierte, nachhaltige Mobilitätsplanung auf lokaler Ebene. Ein SUMP wird dabei als langfristiges, strategisches Planungsinstrument verstanden, das die gesamte funktionale Stadtregion betrachtet und durch partizipative Prozesse, datengestützte Analysen und ein systematisches Monitoring gekennzeichnet ist. Der vorliegende Bericht verfolgte das Ziel, einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand der SUMP-Erarbeitung in den 27 Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen zu verschaffen. Darüber hinaus wurden die Unterstützungsbedarfe dieser Städte identifiziert, um dem MUNV NRW eine analytische Grundlage zu geben, um seine Förder- und Unterstützungsangebote zur nachhaltigen kommunalen Mobilitätsplanung bedarfsorientiert anzupassen und auszugestalten.

Die Bestandsaufnahme in den 27 Städtischen Knoten offenbart ein heterogenes Lagebild, sowohl hinsichtlich der Situation in den einzelnen Städten als auch zu den verschiedenen Themenfeldern. Die Städtischen Knoten befinden sich in unterschiedlichen Phasen der SUMP-Erarbeitung. Während einige Städte bereits fundierte und ambitionierte Zielkonzepte erarbeitet haben und viele für einen SUMP substanzielle Kriterien bereits erfüllen, befinden sich andere noch in der Startphase und/oder artikulieren eine teils erhebliche Unsicherheit hinsichtlich der zu erfüllenden Anforderungen an einen SUMP.

Als **Kernergebnisse** lassen sich zusammenfassen:

- **Thematisch-inhaltliche Lücken:** Die SUMP-Prozesse beschränken sich vielerorts auf die Gestaltung der nachhaltigen Mobilität im Personenverkehr innerhalb des eigenen Stadtgebietes und damit auf Aspekte, in denen die Kommunen über eigene Zuständigkeiten, Expertise und Ressourcen verfügen. Lücken zeigen sich hingegen bei Kriterien, in denen die Kommunen diese Kompetenzen nicht haben; dies sind vor allem die Einbindung in das TEN-V-Netz, der Güterverkehr und die Binnenschifffahrt.
- **Erfolgsfaktor institutionelle Integration:** Erfolgreiche SUMP-Prozesse benötigen angemessene Governance-Strukturen. Dies betrifft vor allem die Verknüpfung und das Ineinandergreifen von konzeptioneller Mobilitätsplanung und Ausführungsplanung innerhalb der Stadtverwaltung. Sind diese hingegen institutionell fragmentiert und es fehlen klare Zuständigkeitsregelungen, hemmt dies den SUMP-Prozess.
- **Stakeholderbeteiligung:** Die Beteiligung von Zivilgesellschaft und Bürger*innen ist nicht nur eine formale Anforderung, sondern ein substanzieller Erfolgsfaktor für erfolgreiche SUMP-Prozesse im Sinne eines Transition Managements. Zentral ist diese einerseits in der konkreten Maßnahnumsetzung, zugleich legen die Ergebnisse nahe, dass umfassende Partizipationsprozesse in einer frühen Phase zur Akzeptanz und Durchsetzungsfähigkeit beitragen. Zentral ist es hierbei insbesondere, einen verbindlichen und langfristigen Grundkonsens mit der Kommunalpolitik herzustellen.
- **Fehlender Einbezug des Umlandes in die SUMP-Prozesse:** Der Einbezug der *Functional Urban Area* wird von den Kommunen derzeit i. d. R. nicht als Kernbestandteil des eigenen SUMP-Prozesses umgesetzt. Dies liegt nicht zuletzt an einer fehlenden Zuständigkeit über das eigene Stadtgebiet hinaus. Zudem erschweren die sich überlagernden funktionalen Verflechtungsbereiche der Städtischen Knoten in Rhein-Ruhr es einzelnen Knoten, ihr Umland angemessen zu definieren und in den SUMP-Prozess einzubeziehen.
- **Unzureichende Datenlage:** Viele Städtische Knoten verfügen bisher nicht vollständig über die erforderlichen Daten zur Erhebung der von der EU vorgegebenen *Urban Mobility Indicators*. Zugleich

werden komplexe Indikatoren wie der Modal-Split und die CO₂-Emissionen von den Städtischen Knoten unterschiedlich definiert und erhoben, sodass diese nicht interkommunal vergleichbar sind.

- **Diskrepanz zwischen Strategischer Planung und Umsetzung:** Während viele Städtische Knoten bereits über Bestandsanalysen und strategische Zielkonzepte zur nachhaltigen urbanen Mobilität verfügen, stockt vielerorts die Umsetzung von Maßnahmen. In vielen Städten werden Maßnahmen zudem weitgehend unabhängig vom eigentlichen SUMP-Prozess umgesetzt. Dies ist keine NRW-spezifische Herausforderung, sondern zeigt sich selbst in Vorreiterstädten der Mobilitätswende wie Kopenhagen (Peters/Reisch 2025).
- **Mangelnde finanzielle und personelle Ressourcen:** Fast alle Städtischen Knoten berichten von unzureichenden finanziellen und personellen Ressourcen. Meist nur kleine Projektteams haben vielerorts lediglich Kapazitäten für die Analyse und Strategieentwicklung, nicht aber für eine kontinuierliche Prozessgestaltung und Begleitung der Umsetzung. Umsetzungskonzepte sind nur selten mittelfristig mit finanziellen Ressourcen hinterlegt, sondern über Ressourcen wird erst anhand von Einzelmaßnahmen verhandelt und entschieden. Dies ist ein strukturelles Problem der kommunalen Finanzausstattung in Deutschland, das über die SUMP-Prozesse hinausgeht, aber diese erheblich behindert und verzögert.

Aus den in den Vertiefungskapiteln des Berichts entwickelten, detaillierten themenspezifischen Empfehlungen lassen sich folgende übergeordnete **Handlungsempfehlungen für die Städtischen Knoten** ableiten, die teilweise auf den im Rahmen der Bestandsaufnahme gewonnenen Erkenntnisse aufbauen und diese vertiefen:

- **Governance und Organisation:** Die Städtischen Knoten sollten sich explizit mit den Governance-Strukturen für ihre SUMP-Prozesse auseinandersetzen. Eine Integration von Planung und Umsetzung ist dringend zu empfehlen. Dies kann auf verschiedene Weisen realisiert werden, etwa indem beide Aufgaben in einem Dezernat oder einer Abteilung zusammengefasst werden oder zumindest eine abteilungs- und/oder fachamtsübergreifende SUMP-Koordination mit klarer Federführung und definierten Rollen etabliert wird. Eine besondere Aufmerksamkeit sollte dabei auf die Ausgestaltung der Schnittstelle zwischen Maßnahmenplanung und -umsetzung gelegt werden, da häufig gerade in dieser Phase des SUMP-Prozesses Abstimmungsdefizite zwischen den Fachämtern bestehen.
- **Stakeholderbeteiligung:** SUMP-Prozesse sollten mit strukturierten und früh angesetzten Beteiligungsprozessen einhergehen, die aufeinander aufbauende Beteiligungsformate umfassen. Die teilnehmenden Akteure können den Prozess so besser mitverfolgen. Dies wirkt motivationsfördernd und trägt dazu bei, die Akzeptanz für Mobilitätskonzepte zu erhöhen und auch ambitionierte Maßnahmen zu legitimieren.
- **Einbezug der Stadtregion und regionale Abstimmung:** Die polyzentralen Raumstrukturen in Nordrhein-Westfalen erfordern ein durchdachtes Vorgehen bei der Abgrenzung des funktionalen Stadtgebiets und der regionalen Koordination. Für eine umsetzungsorientierte nachhaltige Mobilitätsplanung wird eine hybride Kombination aus regionaler Koordination und lokaler Konkretisierung als zielführend erachtet. Anstatt dass jeder Städtische Knoten unabhängig einen vollständigen SUMP entwickelt, sollten die Städte in der Rhein-Ruhr-Region die regional bedeutsamen Bestandteile des Prozesses auf die regionale Ebene heben, um Synergien zu nutzen und Doppelstrukturen zu vermeiden.
- **Maßnahmenplanung und Umsetzungsmanagement:** Die Umsetzung von SUMP-Maßnahmen erfordert realistische Zeitpläne, klare Verantwortlichkeiten und eine aktive Priorisierung unter Berücksichtigung verfügbarer Ressourcen. Es wird einerseits empfohlen, zunächst schnell sichtbare einfache Maßnahmen umzusetzen, diese aber mit langfristigen Infrastrukturinvestitionen zu kombinieren. Dies trägt bei zu einer kontinuierlichen Sichtbarkeit des SUMP-Prozesses und kann die politische Akzeptanz erhöhen. Andererseits ist zu empfehlen, frühzeitig Regeln für die schrittweise Konkretisierung und Ausgestaltung der Maßnahmenplanung festzulegen. Diese Regeln sollten Aspekte wie einen Zeitplan,

ein Finanzierungskonzept, aber auch die Definition von Schnittstellen und Übergabeprozessen zwischen Planung und Umsetzung umfassen. So kann sichergestellt werden, dass die Maßnahmenumsetzung nicht auf einer konzeptionellen Ebene steckenbleibt.

Für das MUNV NRW lassen sich aus den in den Vertiefungskapiteln der Studie entwickelten, detaillierten Empfehlungen folgende übergeordnete Handlungsempfehlungen ableiten, die insbesondere darauf abzielen, dass das MUNV seine Rolle als Koordinator und Unterstützer der kommunalen SUMP-Prozesse aktiv ausgestaltet.

- **Rolle der Städtischen Knoten im TEN-V-Netz besser vermitteln:** Einige Städtische Knoten sehen in einem SUMP eher eine Pflicht- und Zusatzaufgabe als ein für die nachhaltige Mobilitätsplanung und Stadtentwicklung sinnvolles Instrument. Es gilt daher, den Nutzen von SUMP deutlich zu vermitteln. Ein Ansatzpunkt hierfür ist es, gegenüber den Kommunen ihre Rolle als Städtische Knoten im TEN-V-Netz explizit zu kommunizieren. Aus dieser Vermittlung ergeben sich konkrete Prioritäten seitens der EU (z. B. zur Anbindung der ersten und letzten Meile oder den Verbindungen zwischen dem Fern- und Regionalverkehr). Städtischen Knoten, die dies mit lokalen Maßnahmen gewährleisten, steht damit potenziell ein Zugang zu EU-Fördermitteln für TEN-Projekte aus der Fazilität „Connecting Europe“ und den europäischen Struktur- und Kohäsionsfonds offen (vgl. Kapitel 1).
- **Zugang zu Dateninfrastruktur:** Das Land NRW, besser noch der Bund, sollten den Städtischen Knoten vereinfachten Zugang zu einheitlichen Datenquellen und Data-Tools für die Indikatorerhebung ermöglichen. Dadurch können sie einerseits den Anforderungen der EU zur Übermittlung der UMI-Indikatoren gerecht werden, zugleich sichert dies eine inhaltlich und qualitativ vergleichbare Datenbasis an Kernindikatoren für alle Städtischen Knoten.
- **Systematische Kapazitätsentwicklung:** Das MUNV sollte ein koordiniertes Fort- und Weiterbildungsprogramm für Mobilitätsplaner*innen und Entscheidungsträger*innen in den Städten aufbauen. Dies sollte technische Inhalte (z. B. Datenerhebung, Indikatorik) ebenso abdecken wie Prozessmanagement und Partizipationsmethoden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet hierzu eine geeignete Plattform, die es hinsichtlich spezifischer „SUMP-Kompetenzen“ zu erweitern gilt. Hierbei sind insbesondere die unterschiedlichen Anforderungen der vier identifizierten Städtegruppen zu berücksichtigen.
- **Unterstützung regionaler SUMP-Prozesse:** Das Land sollte Kommunen in der Etablierung regionaler SUMP-Prozesse unterstützen, insbesondere innerhalb der Rhein-Ruhr-Region. Dies könnte durch vom MUNV finanzierte Koordinationsstellen erfolgen, die an regionale Institutionen, beispielsweise die regionalen Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität, die Verkehrsverbünde oder multifunktionale regionale Verbände wie den RVR angesiedelt sind. Dies dient dazu, die Städtischen Knoten und ihr Umland in der Erarbeitung der regionalen Dimension der SUMP-Prozesse zu unterstützen und die Umsetzung der daraus abgeleiteten Maßnahmen zu koordinieren. Dabei reicht es nicht aus, die Erstellung regionaler SUMP im Sinne eines regionalen Mobilitätskonzeptes zu fördern, sondern diese Unterstützung ist kontinuierlich über den gesamten SUMP-Prozess erforderlich. Dies könnte einen ersten Schritt darstellen, um eine städteübergreifende nachhaltige Mobilitätsplanung verbindlicher als bisher zu gestalten. Perspektivisch könnten sich daraus neue Förderkulissen für regionale Projekte ergeben, die an den SUMP-Prozess geknüpft sind.
- **Weiterentwicklung der Förderrichtlinie FöRi-MM:** Die Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) wurden bereits zum 1. Juli 2025 novelliert. Es wird empfohlen, diese nach Erlass des Durchführungsrechtsaktes durch die EU noch gezielter auf die EU-rechtlichen Anforderungen auszurichten (insbesondere bezüglich der

Erhebung und Übermittlung der UMI-Indikatoren). Ferner sollte die Förderung explizit auch die Finanzierung von Koordinationsstellen für SUMP-Prozesse über einen längeren Zeitraum ermöglichen, da ein kontinuierliches Prozessmanagement ein zentraler Erfolgsfaktor für eine strategische Maßnahmenumsetzung ist. Die Förderung von hybriden regionalen SUMP-Prozessen sollte von Städtischen Knoten ergänzend zur Förderung des lokalen SUMP in Anspruch genommen werden und dementsprechend nicht auf die lokale Förderhöchstsumme angerechnet werden. Zudem sollte geprüft werden, ob anstelle einer Anteilsfinanzierung eine gedeckelte Vollfinanzierung für die Förderung von regionalen SUMP-Prozessen vorgesehen werden kann, um den Koordinationsaufwand zwischen den beteiligten Kommunen bezüglich des Eigenanteils zu umgehen.

Einige der an das MUNV adressierten Empfehlungen richten sich im Idealfall auch an den Bund (s. Punkt Dateninfrastruktur). Darüber hinaus sollte der Bund in Zusammenarbeit mit dem Bund-Länder-Fachkreis „nachhaltig.mobil.planen“ schnellstmöglich klare Definitionen und verbindliche Standards für Deutschland zur Übersetzung der EU-Vorgaben erarbeiten. Die Vorgaben der TEN-V-Verordnung bzgl. dem, was die Kommunen bis Ende 2027 zu leisten haben, sind derzeit noch zu vage und verunsichern die Kommunen. Zugleich stellt diese Frist viele Städtische Knoten bereits heute zeitlich vor eine sehr große Herausforderung.

Im Spiegel der Projektergebnisse empfiehlt sich für die Akteure auf Landes- und Bundesebene zudem, die Kommunen darin zu bestärken, eigene, ortsspezifisch angepasste Strategien und Formate zu entwickeln und sich nicht ausschließlich an den Mindeststandards der SUMP-Planung zu orientieren. Die Verknüpfung von SUMP und Bauleitplanung beispielsweise in Initiativen zur Straßenraumumverteilung (ARL 2025) sowie die Orientierung an Konzepten des Transition Managements (Hartl et al. 2024) sind Beispiele für eine derartig ambitionierte Vorgehensweise. So ergeben sich weitergehende Chancen für die Nutzung von SUMP als Instrument der und für die Mobilitätswende. Zugleich dürfen die Erwartungen daran, was ein SUMP-Prozess leisten kann, nicht überschätzt werden. Dies ist nicht zuletzt ein Kapazitätsproblem. SUMP können ihre Wirkung nur entfalten, wenn sie nicht nur als Planungsdokumente verstanden werden, sondern als kontinuierliches Prozessinstrument. Die finanzielle und personelle Ausstattung der Städtischen Knoten ermöglicht es bisher zwar, SUMP-Prozesse strategisch zu initiieren und zu begleiten, es zeigt sich aber eine Bruchstelle in der Umsetzung, die strukturell unterfinanziert ist: diese kann mit den verfügbaren Kapazitäten und Ressourcen nur inkrementell angestoßen werden, die den Kommunen zur Verfügung stehenden Ressourcen reichen aber nicht aus, um ambitionierte Transformationsprozesse im Sinne eines systemischen Wandels strategisch zu gestalten. Ausgehend von diesem Spannungsfeld aus Ressourcenknappheit und Nachhaltigkeitsanspruch ist daher zu wünschen, dass Kommunen, Landes- und Bundesverwaltung sowie die EU-Kommission ihre Kräfte und Expertise bündeln, damit SUMP-Prozesse künftig mehr sind als ein reiner Verwaltungsakt und ihr volles Transformationspotenzial entfalten.

9 Literaturverzeichnis

ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hg.) (2025): Aktuelle verkehrsrechtliche Entscheidungen. Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende. Hannover. Online verfügbar unter <https://www.arl-net.de/de/shop/aktuelle-verkehrsrechtliche-entscheidungen>, zuletzt geprüft am 26.02.2025.

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2018): Städtische Knoten im transnationalen Verkehr. Online verfügbar unter <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/moro/forschungsfelder/2017/staedtische-knoten/01-start.html>, zuletzt geprüft am 06.07.2025.

Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft (Hg.) (2021): Integriertes Regionales Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum zwischen Rhein und Wupper. Wuppertal. Online verfügbar unter https://bergische-gesellschaft.de/wp-content/uploads/IRM_Langfassung-komprimiert.pdf, zuletzt geprüft am 15.12.2025.

BMV - Bundesministerium für Verkehr (Hg.) (2024): nachhaltig.mobil.planen. Ihr Wegweiser für nachhaltige Mobilitätsplanung in Deutschland. Online verfügbar unter <https://nachhaltig-mobil-planen.de/SUMP/DE/Home/home.html>, zuletzt geprüft am 13.07.2025.

BMV - Bundesministerium für Verkehr (Hg.) (2025): Nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) - Nationales Unterstützungsprogramm "nachhaltig.mobil.planen". Online verfügbar unter <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderprogramm-sump.html>, zuletzt geprüft am 13.07.2025.

Bücher, Julius (2025): The ambivalent role of indicators in urban mobility governance: a qualitative study of mobility policymaking and planning experts in the German Rhine-Main region. In: *Eur. Transp. Res. Rev.* 17 (1), S. 52. DOI: [10.1186/s12544-025-00747-4](https://doi.org/10.1186/s12544-025-00747-4).

Dijkstra, Lewis; Poelman, Hugo; Veneri, Paolo (2019): The EU-OECD definition of a functional urban area (OECD Regional Development Working Papers, 2019/11). Online verfügbar unter [10.1787/d58cb34d-en](https://doi.org/10.1787/d58cb34d-en), zuletzt geprüft am 15.12.2025.

EU - Europäische Union (2024): Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlament und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013. TEN-V-Verordnung 2024/1679. Fundstelle: EUR-Lex. Online verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>, zuletzt geprüft am 21.07.2025.

EU Urban Mobility Observatory (Hg.) (2025): Updated SUMP guidelines: An interview with the experts behind the process. Online verfügbar unter https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/updated-sump-guidelines-interview-experts-behind-process-2025-09-11_en?, zuletzt geprüft am 28.01.2026.

Europabüro FrankfurtRheinMain (Hg.) (2024): Transeuropäischer Verkehrsnetz (TEN-V): Städtische Knoten. Online verfügbar unter https://www.europabuero-frm.de/media/custom/2674_520_1.PDF?1721987545, zuletzt geprüft am 10.07.2025.

Europäische Kommission (Hg.) (2025): Collection of urban mobility data per urban node. Online verfügbar unter https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/have-your-say-collection-urban-mobility-data-urban-node-2025-10-29_en, zuletzt geprüft am 22.07.2026.

Hartl, Richard; Harms, Philip; Egermann, Markus (2024): Towards transformation-oriented planning: what can sustainable urban mobility planning (SUMP) learn from transition management (TM)? In: *Transport Reviews* 44 (1), S. 167–190. DOI: [10.1080/01441647.2023.2239497](https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2239497).

Jendruck, Jan (2025): SUMP für Urban Nodes. Vortrag in der Sitzung der Fachgruppe "SUMP für Urban Nodes" des Zukunftsnetz Mobilität NRW. MUNV - Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Online, 12.03.2025.

Klima Bündnis Services (Hg.) (2026): Klimaschutz-Planer. Online verfügbar unter <https://www.klimaschutz-planer.de/>, zuletzt geprüft am 03.02.2026.

Kuckartz, Udo (2014): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 2., durchgesehene Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Juventa (Grundlagentexte Methoden).

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2022): Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement. FöRi-MM. Online verfügbar unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/NRW/vernetzte-mobilitaet-und-mobilitaetsmanagement.html>, zuletzt geprüft am 21.07.2025.

MUNV - Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2025): Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements. FöRi-MM. Online verfügbar unter https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=7&vd_id=22347&ver=10&val=22347&sg=0&menu=0&vd_back=N&amtlich=1, zuletzt geprüft am 21.07.2025.

Notter, Benedikt; Cox, Brian; Schweizer, Silas (2025): Handbuch Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs 5.1. Kurzanleitung. Bern. Online verfügbar unter https://download.hbefa.net/helpfiles/HBEFA51_help_dt.pdf, zuletzt geprüft am 03.02.2026.

Okraszewska, Romanika; Peters, Noah V.; Reisch, Lucia A.; Flechtner-Mors, Marion; Kamphuis, Carlijn B. M.; Wendt, Janine et al. (2022): Sustainable Urban Mobility Plans: implementation process and indicators to evaluate effects on physical activity. In: *European journal of public health* 32 (Suppl 4), iv101-iv106. DOI: [10.1093/eurpub/ckac069](https://doi.org/10.1093/eurpub/ckac069).

Peters, Noah V.; Reisch, Lucia A. (2025): Drivers of and barriers to Sustainable Urban Mobility Plan implementation: Lessons from Copenhagen. In: *Case Studies on Transport Policy* 20, S. 101417. DOI: [10.1016/j.cstp.2025.101417](https://doi.org/10.1016/j.cstp.2025.101417).

Regionalverband Ruhr (Hg.) (2021): Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr. Endbericht. Essen. Online verfügbar unter https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/02_Themen/Mobilitaet/Mobilitaetskonzepte/2021_Regionales_Mobilitaetsentwicklungskonzept_Endbericht.pdf, zuletzt geprüft am 15.12.2025.

Regionalverband Ruhr (Hg.) (2025): Energie- und Treibhausgas-Bilanz für das Ruhrgebiet 2012 - 2022. Online verfügbar unter https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/02_Themen/Umwelt_Oekologie/Klima/Treibhausgas-Bilanz/Energie_und_THG-Bilanz_Ruhrgebiet_2012-2022.pdf, zuletzt geprüft am 03.02.2026.

Regionalverband Ruhr (Hg.) (2026): Energie- und Treibhausgas (THG)-Bilanzen. Unterstützung für Kommunen und Kreise. Online verfügbar unter <https://www.rvr.ruhr/themen/oekologie-umwelt/treibhausgas-bilanz/>, zuletzt geprüft am 03.02.2026.

Rosinak & Partner ZT GmbH (Hg.) (2024): SUMP-Readiness der österreichischen Landeshauptstädte. Wien.

Rupprecht Consult (Hg.) (2019): Bitte noch ergänzen. Hinweis kam von Sandra auf Seite 13

Rupprecht Consult (Hg.) (2021): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen in Deutsche übersetzt vom Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP). Zweite Ausgabe. Köln/Frankfurt.

Rupprecht Consult (Hg.) (2023): Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans - SUMP) in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern. Projekt-Nr. VB970446. Abschlussbericht. Köln.

Springer Gabler (Hg.) (2018): Gabler Wirtschaftslexikon: SWOT-Analyse. Online verfügbar unter <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/swot-analyse-52664/version-275782>, zuletzt aktualisiert am 2018, zuletzt geprüft am 15.12.2025.

Stadt Münster (Hg.) (2024): Abschlussbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+. Bearbeitet von PTV Transport Consult GmbH. Online verfügbar unter <https://mobil-in-muenster.de/c/masterplan-mobilitaet-muenster-2035/>, zuletzt geprüft am 09.03.2026.

ZMN - Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hg.) (2025): Fachgruppe SUMPS für Urban Nodes. Online verfügbar unter <https://zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/veranstaltungen/fachgruppe-kommunale-mobilitaetskonzepte-sumps-urbannodes-1-1>, zuletzt geprüft am 13.07.2025.

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozess der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (Rupprecht Consult 2021: 18)	8
Abbildung 2: Die 27 Städtischen Knoten im TEN-V-Netz in NRW (eigene Darstellung, Jutta Rönsch, ILS)	10
Abbildung 3: Anteil der Städte nach erreichten Meilensteinen im SUMP-Prozess (eigene Darstellung)	17
Abbildung 4: Anteil der Planwerke im Rahmen des SUMP-Prozesses nach räumlichem Bezug (eigene Darstellung)	18
Abbildung 5: Anteil der Städte nach den im SUMP-Prozess berücksichtigten Verkehrsträgern (eigene Darstellung)	19
Abbildung 6: Anteil der Städte mit langfristiger Zukunftsvision (eigene Darstellung)	19
Abbildung 7: Anteil der Städte mit festgelegten messbaren Zielwerten (eigene Darstellung)	20
Abbildung 8: Anteil der Städte mit geplanten Maßnahmen in den Bereichen Personenverkehr (orange), Güterverkehr (dunkelblau) und übergreifenden Themen (blaugrün) (eigene Darstellung)	21
Abbildung 9: Anteil der Städte nach formeller Vereinbarung zur Maßnahmenumsetzung (eigene Darstellung)	21
Abbildung 10: Anteil der Städte mit Controlling-Mechanismen zur Fortschrittsüberwachung (eigene Darstellung)	22
Abbildung 11: Anteil der Städte nach Beteiligung von Bürger*innen und Interessengruppen in den vier SUMP-Phasen (eigene Darstellung)	23
Abbildung 12: Pendlerverflechtungen der 27 Städtischen Knoten in Nordrhein-Westfalen (2023) (Eigene Darstellung)	46
Abbildung 13: FUA der Städtischen Knoten in NRW – Variante 1: inkl. Verflechtungen der Knoten untereinander (Eigene Darstellung)	47
Abbildung 14: FUA der Städtischen Knoten in NRW - Variante 2: exkl. Verflechtungen der Knoten untereinander (Eigene Darstellung)	48
Abbildung 15: Governancebezogene Regionalisierungen und Organisationsstrukturen mit Bezug zur nachhaltigen Mobilitätsplanung (Eigene Darstellung)	49
Abbildung 16: Skizze möglicher teilräumlicher Raumabgrenzungen regionale SUMP-Prozesse im Metropolraum Rhein-Ruhr (Eigene Darstellung)	55
Abbildung 17: Datenzugriff der Städtischen Knoten in NRW auf ausgewählte Indikatoren (Eigene Darstellung)	60
Abbildung 18: Datenquellen zu ausgewählten Indikatoren der Städtischen Knoten in NRW (eigene Darstellung)	61
Abbildung 19: Datenerhebung in den Städtischen Knoten NRWs für ausgewählte Indikatoren (eigene Darstellung)	62
Abbildung 20: Datenquellen zu ausgewählten Indikatoren der Städtischen Knoten in NRW (eigene Darstellung)	63
Abbildung 21: Art der Datenerhebung des Indikators SU.2: „Modal Split, aufgeschlüsselt nach Fuß-, Radverkehr, Kfz und ÖPNV“ in den Städtischen Knoten in NRW (Eigene Darstellung)	64

11 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Grundlagen für die Konzeption des Fragebogens	14
Tabelle 2: Zusammenhang zwischen SUMP-Phasen und Themenfeldern (eigene Darstellung)	16
Tabelle 3: Stärken und Schwächen Konzept 1 (einstufiger SUMP-Prozess)	50
Tabelle 4: Stärken und Schwächen Konzept 2 (hybrider zweistufiger SUMP-Prozess)	51
Tabelle 5: Stärken und Schwächen Konzept 3 (Sonderfall gemeinsamer SUMP im RVR-Gebiet)	53
Tabelle 6: Eignung des Konzepts 1 für die Städtischen Knoten in NRW.....	55
Tabelle 7: Optionen für teilräumliche regionale SUMP-Prozesse in NRW.....	56
Tabelle 8: Grundlage für die Konzeption des Fragebogens.....	60

Anhang

Anhang 1 – Standardisierter Erhebungsbogen

0. Übersicht über für Ihre Stadt vorhandene Planwerke zur kommunalen Mobilitätsplanung

1. Gibt es in Ihrer Kommune bereits einen SUMP-Prozess? Falls ja, welche Meilensteine eines idealtypischen SUMP-Prozesses (s. SUMP-Leitlinien , S. 63) wurden bereits erreicht?			
	Meilenstein erreicht?	Falls ja, wann? [Jahr]	Falls ja, wie wurde dieser dokumentiert? (z. B. Ratsbeschluss oder Konzept)
Die Entscheidung, einen SUMP vorzubereiten, wurde getroffen	☐		
Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation (Analyse von Problemen und Chancen) abgeschlossen	☐		
Leitbild, Ziele und Strategien vereinbart	☐		
SUMP inkl. Umsetzungsplan beschlossen	☐		
Umsetzung von Maßnahmen	☐		
Evaluation / Wirkungsabschätzung	☐		

2. Welches Konzept ist das für den SUMP-Prozess und die Erfüllung der SUMP-Kriterien in ihrer Stadt maßgebliche Konzept? Falls bislang noch keiner der Meilensteine eines SUMP-Prozesses erreicht wurde, nennen Sie bitte das Konzept, das derzeit die Grundlage für eine nachhaltige kommunale Mobilitätsplanung in Ihrer Stadt bildet.			
	Bezeichnung	Aufgestellt in / Aufstellung geplant in: [Jahr] ¹⁾	Räumlicher Bezugsraum ²⁾
Konzept Nr. SUMP1			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion

1) Mit der Aufstellung des Plans ist ein formeller Ratsbeschluss gemeint.

2) Bitte geben Sie an, welchen räumlichen Bezugsraum der Plan grundsätzlich hat:

„Stadtzentrum“ = Fokus auf die urban geprägten Teile des Stadtgebietes

„Stadt“ = administratives Stadtgebiet

„Stadtregion“ = funktionaler Einzugsbereich Ihrer Stadt / ihres Städtischen Knoten (z. B. Pendler-einzugsgebiet)

„Polyzentrale Metropolregion“ = Konzept deckt mehrere Städtische Knoten sowie deren Verflechtungen und funktionalen Einzugsbereich ab und wurde ggf. gemeinsam von mehreren Städtischen Knoten oder einer regionalen Institution erstellt.

3. Gibt es weitere Planwerke, Berichte oder Konzepte die die (Zwischen-)Ergebnisse des SUMP-Prozesses dokumentieren?

Hinweis: Füllen Sie in dieser Frage nur die Zeilen aus, die für ihren Städtischen Knoten relevant sind.

	Bezeichnung	Aufgestellt in / Aufstellung geplant in: [Jahr] ¹⁾	Räumlicher Bezugsraum ²⁾
Konzept Nr. SUMP2			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion
Konzept Nr. SUMP3			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion
Konzept Nr. SUMP4			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion
Konzept Nr. SUMP5			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion

4. Welche weiteren sektoralen Fachkonzepte und Planwerke liegen vor, die eine nachhaltige urbane Mobilität unterstützen (z.B. Radverkehrskonzept, Stadtlogistikkonzept)?

Hinweis: Füllen Sie in dieser Frage nur die Zeilen aus, die für ihren Städtischen Knoten relevant sind.

Konzept Nr. FK1			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion
Konzept Nr. FK2			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion

Konzept Nr. FK3			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion
Konzept Nr. FK4			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion
Konzept Nr. FK5			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion

5. Liegen integrierte Stadtentwicklungskonzepte vor, die Bezüge zum Thema Mobilität aufweisen?

Hinweis: Füllen Sie in dieser Frage nur die Zeilen aus, die für ihren Städtischen Knoten relevant sind.

Konzept Nr. SE1			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion
Konzept Nr. SE2			☐ Stadtzentrum ☐ Stadt ☐ Stadtregion ☐ Polyzentrale Metropolregion

Themenfeld 1: Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation

Die Fragen 6-8 und 10 folgen dem gleichen strukturellen Aufbau. Bitte gehen Sie bei der Beantwortung jeweils in zwei Schritten vor:

1. Prüfen Sie, ob die jeweilige Aussage auf das für Ihren SUMP-Prozess maßgebliche Konzept (s. Frage 2, SUMP 1) zutrifft.
2. Sollte dies nicht der Fall sein, prüfen Sie bitte, ob es für eines oder mehrere der ergänzenden Konzepte (s. Fragen 3-5, SUMP2-5, FK 1-5, SE 1-2) zutrifft.

6. Welche der folgenden Mobilitätsthemen wurden für das für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept analysiert?	
Barrierefreiheit	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Verkehrsmittelwahl (Wegeanteil / Modal Split)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Geteilte Mobilität (z. B. Fahrradverleih- und On-Demand-Systeme, Car-sharing, Mitfahrdienste)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Erreichbarkeiten, ggf. ÖV-Güteklassen	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Multimodalität / Intermodalität	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Lärmschutz	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Luftverschmutzung	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Verkehrssicherheit	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Verkehrsbelastung und -stau (MIV + ÖV)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Aufenthaltsqualität des Straßenraums	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Rolle als Städtischer Knoten im Transeuropäischen Verkehrsnetz	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:

7. Welche der folgenden Verkehrsträger wurden für das für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept analysiert?	
Fußverkehr	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Radverkehr	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Öffentlicher Nahverkehr (Bus, U-Bahn, Zug etc.)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
MIV (Auto, Zweirad etc.)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Stadtlogistik	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:

Überregionaler Güterverkehr	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Binnenschifffahrt	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.: ☐ nicht relevant.

8. Welche der folgenden Mobilitätstrends wurden für das für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept analysiert?

Geteilte Mobilität (z. B. Fahrradverleih- und On-Demand-Systeme, Carsharing, Mitfahrdienste)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Verknüpfung der Verkehrsträger (z. B. Erleichterung multimodalen Reisens)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Elektromobilität und/oder nicht fossile Kraftstoffe	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Mobilitätsmanagement für Zielgruppen mit spezifischen Bedürfnissen (z. B. Kinder, ältere Menschen, Unternehmen, Touristen)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Push-Faktoren (z. B. Parkraumbewirtschaftung, Zugangsbeschränkungen oder City-Mautsysteme)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Digitalisierung einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (IVS)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:

9. Welche Datenquellen werden für die Analyse der Mobilitätssituation in dem für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept berücksichtigt? (Mehrfachantworten möglich)

☐ Keine datengestützte Analyse durchgeführt
☐ Daten der lokalen Verkehrsverwaltung
☐ Weitere kommunal erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
☐ Regionale Datenquellen (z. B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
☐ Weitere öffentliche Datenquellen
☐ Kommerzielle Datenquellen (z. B. Beratungen, Drittanbieter)

*Infobox für das Expert*innengespräch*

Falls die Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation noch nicht vollständig ist, wie lässt sich diese bis Ende 2027 vervollständigen? Welche Schritte lassen sich bis Ende 2027 im Arbeitsalltag umsetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen in der Bearbeitung? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote von Bund und Land würden Sie sich wünschen, um die Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation bis Ende 2007 abschließen zu können?

Themenfeld 2: Langfristige Vision

10. Der Annex V der TEN-V-Verordnung benennt Ziele, die in den SUMPs der Städtischen Knoten berücksichtigt werden sollen. Zu welchen der im Annex V genannten Aspekte wurden in dem für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept Ziele festgelegt?	
Zugänglichkeit für alle, einschließlich Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Hochwertige und emissionsarme Mobilität im öffentlichen Verkehr innerhalb der Stadtregion	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Hochwertige und emissionsarme Mobilität durch aktive Mobilität innerhalb der Stadtregion	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Hochwertige und emissionsarme Mobilität durch geteilte Mobilität innerhalb der Stadtregion	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Straßenverkehrssicherheit insbesondere in Bezug auf die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer einschließlich der Fußgänger und Radfahrer	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Ausbau der multimodalen Vernetzung im Personenverkehr inkl. Anbindung an die Transeuropäischen Netze	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Ausbau der multimodalen Vernetzung im Güterverkehr inkl. Anbindung an die Transeuropäischen Netze	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:

11. Enthält das für Ihren SUMP-Prozess maßgebliche Konzept eine langfristige Zukunftsvision/ ein Leitbild?
☐ Der Plan enthält keine Zukunftsvision
☐ Ja, der Plan enthält eine Zukunftsvision, die sich ausschließlich auf die nachhaltige Mobilität innerhalb des Städtischen Knotens bezieht.
☐ Ja, der Plan enthält eine Zukunftsvision, die sich ausschließlich auf die Verkehrsströme durch den Städtischen Knoten innerhalb des TEN-V-Netzes bezieht.
☐ Ja, der Plan enthält eine Zukunftsvision die sich sowohl auf die auf die nachhaltige Mobilität innerhalb des Städtischen Knotens als auch die Verkehrsströme durch den Städtischen Knoten innerhalb des TEN-V-Netzes bezieht.

Erfasst eines der ergänzenden Planungsdokumente eine langfristige Zukunftsvision/ein Leitbild?	
☐ Nein	
☐ Ja, Konzept Nr.:	☐ Zukunftsvision, die sich ausschließlich auf die nachhaltige Mobilität innerhalb des Städtischen Knotens bezieht.
	☐ Zukunftsvision, die sich ausschließlich auf die Verkehrsströme durch den Städtischen Knoten innerhalb des TEN-V-Netzes bezieht.
	☐ Zukunftsvision, die sich sowohl auf die auf die nachhaltige Mobilität innerhalb des Städtischen Knotens als auch die Verkehrsströme durch den Städtischen Knoten innerhalb des TEN-V-Netzes bezieht.
☐ Ja, Konzept Nr.:	☐ Zukunftsvision, die sich ausschließlich auf die nachhaltige Mobilität innerhalb des Städtischen Knotens bezieht.
	☐ Zukunftsvision, die sich ausschließlich auf die Verkehrsströme durch den Städtischen Knoten innerhalb des TEN-V-Netzes bezieht.
	☐ Zukunftsvision die sich sowohl auf die auf die nachhaltige Mobilität innerhalb des Städtischen Knotens als auch die Verkehrsströme durch den Städtischen Knoten innerhalb des TEN-V-Netzes bezieht.

12. Wurden in dem für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept zeitgebundene Zielwerte festgelegt, die es ermöglichen Fortschritte beim Erreichen seiner Mobilitätsziele zu messen?	
☐ Keine messbaren und zeitgebundenen Zielwerte	
☐ Zielwerte für einige der Mobilitätsziele (s. Frage 10)	
☐ Zielwerte für die meisten relevanten Mobilitätsziele	
☐ Zielwerte für alle relevanten Mobilitätsziele	
Erfasst eines der ergänzenden Konzepte (s. Fragen 3-5) derartige Zielwerte?	
☐ Nein	
☐ Ja, Konzept Nr.:	☐ in geringem Maße
	☐ in hohem Maße
	☐ vollständig
☐ Ja, Konzept Nr.:	☐ in geringem Maße
	☐ in hohem Maße
	☐ vollständig

13. Enthält das für Ihren SUMP-Prozess maßgebliche Konzept messbare Indikatoren zu folgenden Themen?	
Treibhausgasemissionen	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Verkehrsüberlastung	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Unfälle und Verletzungen	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Modal-Split-Anteile aller wesentlichen Verkehrsmittel	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Zugang zu Mobilitätsdiensten (z. B. Routing, Mobilitäts-Apps, Jahreskartenanteil etc.)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Luftverschmutzung	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Lärmbelastung	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:

Infobox für das Expert*innengespräch

Falls die Entwicklung einer langfristigen Vision zur nachhaltigen urbanen Mobilität noch nicht vollständig abgeschlossen ist, wie lässt sich diese bis Ende 2027 vervollständigen? Welche Schritte lassen sich bis Ende 2027 im Arbeitsalltag umsetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen in der Bearbeitung? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um bis Ende 2027 eine langfristige Vision zur nachhaltigen urbanen Mobilität erarbeiten und beschließen zu können?

Themenfeld 3: Maßnahmen

14. Sind die Maßnahmen in den unten aufgeführten Themenbereichen bereits im für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept enthalten?	
Steigerung der Zugänglichkeit für alle, einschließlich Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Steigerung der Qualität und Verknüpfung des ÖPNVs (z. B. in Bezug auf Infrastruktur, Fahrzeuge und Dienstleistungen)	☐ ja; ☐ nein; ☒ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Förderung der geteilten Mobilität (z. B. Carsharing, Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:

Umverteilung des Straßenraums vom MIV hin zu anderen Verkehrsmitteln oder Nutzungen	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Förderung der Binnenschifffahrt	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Maßnahmen zur Verbesserung der Personenverkehrsströme innerhalb der Transeuropäischen Netze (Transit, Umgehung, Anbindung)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Maßnahmen zur Verbesserung der Güterverkehrsströme innerhalb der Transeuropäischen Netze (Transit, Umgehung, Anbindung)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Einrichtung und Ausbau von multi-modalen Personenverkehrsknoten (Mobilstationen)	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Einrichtung und Ausbau von multi-modalen Güterterminals	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit der Stadtlogistik	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Einrichtung und Ausbau intelligenter Verkehrssysteme zur Vernetzung der Verkehrsträger	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Verringerung der Verkehrsüberlastung	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Förderung alternativer Antriebe	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:
Förderung des zielgruppenspezifischen (z. B. Pendler*innen, Senior*innen etc.) und/oder standortbezogenen (z. B. an Schulen, Betrieben etc.) Mobilitätsmanagements	☐ ja; ☐ nein; ☐ nein, aber in Konzept(en) Nr.:

Infobox für das Expert*innengespräch

Falls die Ableitung von geeigneten Maßnahmen zur Unterstützung einer nachhaltigen urbanen Mobilität noch nicht vollständig abgeschlossen ist, wie lässt sich diese bis Ende 2027 vervollständigen? Welche Schritte lassen sich bis Ende 2027 im Arbeitsalltag umsetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen in der Bearbeitung? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um bis Ende 2027 geeignete Maßnahmen ableiten zu können?

Themenfeld 4: Umsetzungsplan

15. Wurde festgelegt, wer für die Umsetzung der Maßnahmen (s. Frage 14) jeweils zuständig ist?☐ Nein, für keine der relevanten Maßnahmen☐ Ja, für einige der relevanten Maßnahmen☐ Ja, für die meisten relevanten Maßnahmen☐ Ja, für alle relevanten Maßnahmen**16. Wurden Finanzierungsmöglichkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept identifiziert?**☐ Nein, für keine der relevanten Maßnahmen☐ Ja, für einige der relevanten Maßnahmen☐ Ja, für die meisten relevanten Maßnahmen☐ Ja, für alle relevanten Maßnahmen**17. Haben die Entscheidungsträger/innen eine formelle Vereinbarung über die Zuständigkeiten der Maßnahmenumsetzung getroffen?**☐ Nein, es liegt keine Vereinbarung für relevante Maßnahmen vor☐ Ja, für einige der relevanten Maßnahmen☐ Ja, für die meisten relevanten Maßnahmen☐ Ja, für alle relevanten Maßnahmen**18. Haben die Entscheidungsträger/innen eine formelle Vereinbarung über den Zeitplan der Maßnahmenumsetzung getroffen?**☐ Nein, es liegt keine Vereinbarung für relevante Maßnahmen vor☐ Ja, für einige der relevanten Maßnahmen☐ Ja, für die meisten relevanten Maßnahmen☐ Ja, für alle relevanten Maßnahmen**19. Haben die Entscheidungsträger/innen eine formelle Vereinbarung über die Finanzierung der Maßnahmenumsetzung getroffen?**☐ Nein, es liegt keine Vereinbarung für relevante Maßnahmen vor

☐ Ja, für einige der relevanten Maßnahmen

☐ Ja, für die meisten relevanten Maßnahmen

☐ Ja, für alle relevanten Maßnahmen

Infobox für das Expert*innengespräch

Falls ihm Rahmen Ihres SUMP-Prozesses bisher kein vollständiger Umsetzungsplan erarbeitet wurde, wie sich dieser bis Ende 2027 vervollständigen? Welche Schritte lassen sich bis Ende 2027 im Arbeitsalltag umsetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen in der Bearbeitung? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden sie sich wünschen, um bis Ende 2027 einen vollständigen Umsetzungsplan vorliegen zu haben?

Themenfeld 5: Monitoring, Evaluation und Qualitätssicherung (Reflexion)

20. Wurden von der lokalen Verwaltung Mechanismen zur Überwachung der Fortschritte bei der Verwirklichung der Mobilitätsziele (s. Frage 10) eingerichtet (Controlling)?

☐ Es gibt keine Controlling-Mechanismen

☐ Einige Ziele wurden mit Controlling-Mechanismen hinterlegt

☐ Die meisten Ziele wurden mit Controlling-Mechanismen hinterlegt

☐ (Nahezu) alle Ziele wurden mit Controlling-Mechanismen hinterlegt

21. Wie oft werden die Indikatoren (s. Frage 13) für die Mobilitätsziele (s. Frage 10) gemessen, um den Fortschritt zu überprüfen?

☐ Nicht im für den SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept angegeben

☐ Die meisten Indikatoren werden mindestens alle 5 Jahre erhoben

☐ Alle Indikatoren werden mindestens alle 5 Jahre erhoben

Falls die Fristen nicht im für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzept angegeben wurden, wurden sie in anderen ergänzenden Konzepten angegeben?

☐ Nein

☐ Ja, Konzept Nr.:

☐ Die meisten Indikatoren werden mindestens alle 5 Jahre erhoben

☐ Alle Indikatoren werden mindestens alle 5 Jahre erhoben

☐ Ja, Konzept Nr.:

☐ Die meisten Indikatoren werden mindestens alle 5 Jahre erhoben

☐ Alle Indikatoren werden mindestens alle 5 Jahre erhoben

22. Inwiefern wird die potenzielle Wirkung von Maßnahmen zur Erreichung des Leitbilds und der Mobilitätsziele bewertet?

- ☐ Wirkung ist nicht bewertet worden
- ☐ Intuitive Entscheidung, keine systematische Bewertung (qualitative Bewertung) oder Bewertung in Teilbereichen
- ☐ Systematischer, kriteriengestützter Bewertungsprozess (z.B. Mehrkriterienanalyse)

23. Welche Evaluationsmethoden werden normalerweise verwendet, um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu bewerten?

- ☐ In der Regel keine Bewertung
- ☐ Nur intuitive Bewertung
- ☐ Quantitative (z. B. Verkehrszählung oder kommunale Modal-Split-Erhebung) oder qualitative Methode (z. B. Zufriedenheitsumfrage) zur Messung der Mobilitätssituation **nach** der Maßnahmenumsetzung
- ☐ Quantitative (z. B. Verkehrszählung oder kommunale Modal-Split-Erhebung) oder qualitative Methoden (z. B. Zufriedenheitsumfrage) zur Messung der Mobilitätssituation **vor und nach** der Maßnahmenumsetzung

Infobox für das Expert*innengespräch

Falls ihr SUMP-Prozess die Anforderungen an das Monitoring und die Evaluation des Prozesses bisher nicht vollständig erfüllt: Wie könnte dies bis Ende 2027 erreicht werden? Welche Schritte lassen sich bis Ende 2027 im Arbeitsalltag umsetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen in der Bearbeitung? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um Ihren SUMP-Prozess bis Ende 2027 mit einem Monitoring zu hinterlegen?

Themenfeld 6: Institutionelle Zusammenarbeit

24. Waren alle relevanten kommunalen Ämter/Fachbereiche an der Erstellung des für Ihren SUMP-Prozess maßgeblichen Konzepts beteiligt?

- ☐ Nein, es war nur ein Amt beteiligt
- ☐ Einige Ämter wurden einbezogen
- ☐ Die meisten relevanten Ämter wurden einbezogen
- ☐ Ja, alle relevanten Ämter wurden einbezogen

Falls relevante kommunale Ämter nicht an dem SUMP-Prozess beteiligt wurden, wurden sie in die Erarbeitung anderer ergänzender Konzepte einbezogen?

☐ Nein

☐ Ja, Konzept Nr.:

☐ Einige Ämter wurden einbezogen

☐ Die meisten relevanten Ämter wurden einbezogen

☐ Ja, alle relevanten Ämter wurden einbezogen

☐ Ja, Konzept Nr.:	☐ Einige Ämter wurden einbezogen
	☐ Die meisten relevanten Ämter wurden einbezogen
	☐ Ja, alle relevanten Ämter wurden einbezogen

25. Waren Behörden/Dienststellen der Städte und Gemeinden aus der funktionalen Stadtregion (Pendlereinzugsgebiet) regelmäßig am SUMP-Planungsprozess beteiligt?

- ☐ Nein, es waren nur Behörden/Dienststellen der eigenen Stadt beteiligt
- ☐ Einige Behörden/Dienststellen aus der funktionalen Stadtregion wurden einbezogen
- ☐ Die meisten relevanten Behörden/Dienststellen aus der funktionalen Stadtregion wurden einbezogen
- ☐ Ja, alle relevanten Behörden/Dienststellen aus der funktionalen Stadtregion wurden einbezogen

Infobox für das Expert*innengespräch

In Bezug auf die institutionelle Zusammenarbeit ist es maßgeblich, dass der SUMP-Prozess a) einen integrativen Ansatz verfolgt, der Mobilitätsplanung und Stadtplanung/-entwicklung miteinander verknüpft und b) nicht nur das administrative Stadtgebiet, sondern die funktionale Stadtregion des Städtischen Knotens in den Blick nimmt. Falls dies in Ihrer Stadt bisher nicht berücksichtigt wurde, wie lässt sich dies bis Ende 2027 umsetzen? Welche Schritte lassen sich bis Ende 2027 im Arbeitsalltag umsetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen in der Bearbeitung? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um bis Ende 2027 diese Anforderungen an die institutionelle Zusammenarbeit erfüllen zu können?

Themenfeld 7: Partizipation von Bürger/innen und Interessensgruppen

26. Welche der folgenden Akteure haben Sie in den SUMP-Prozess einbezogen?

Keine	☐
Bürgerinnen und Bürger	☐ Bestandsaufnahme; ☐ Vision; ☐ Umsetzung; ☐ Monitoring
Lokale Interessensgruppen (z. B. Taxifahrer-, Radfahrer- und Umweltschutzverbände)	☐ Bestandsaufnahme; ☐ Vision; ☐ Umsetzung; ☐ Monitoring
Verbände, die "ungeschützte Verkehrsteilnehmer" vertreten (z. B. Kinder, behinderte und ältere Menschen)	☐ Bestandsaufnahme; ☐ Vision; ☐ Umsetzung; ☐ Monitoring
Lokale Wirtschaftsverbände	☐ Bestandsaufnahme; ☐ Vision; ☐ Umsetzung; ☐ Monitoring
Verkehrsbetriebe	☐ Bestandsaufnahme; ☐ Vision; ☐ Umsetzung; ☐ Monitoring
Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst	☐ Bestandsaufnahme; ☐ Vision; ☐ Umsetzung; ☐ Monitoring
Regionale Akteure (z. B. Interessensverbände aus benachbarten Kommunen oder regionale Verkehrsbetriebe oder -behörden)	☐ Bestandsaufnahme; ☐ Vision; ☐ Umsetzung; ☐ Monitoring

Sonstige	☐ Bestandsaufnahme; ☐ Vision; ☐ Umsetzung; ☐ Monitoring
Falls einzelne Akteure nicht in den SUMP-Prozess einbezogen wurden, wurden sie in die Erarbeitung anderer ergänzender Konzepte einbezogen?	
Bürgerinnen und Bürger	Konzept(e) Nr.:
Lokale Interessensgruppen (z. B. Taxifahrer-, Radfahrer- und Umweltschutzverbände)	Konzept(e) Nr.:
Verbände, die "ungeschützte Verkehrsteilnehmer" vertreten (z. B. Kinder, behinderte und ältere Menschen)	Konzept(e) Nr.:
Lokale Wirtschaftsverbände	Konzept(e) Nr.:
Verkehrsbetriebe	Konzept(e) Nr.:
Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst	Konzept(e) Nr.:
Regionale Akteure (z. B. Interessensverbände aus benachbarten Kommunen oder regionale Verkehrsbetriebe oder -behörden)	Konzept(e) Nr.:

27. Wie wurden diese Partizipationsprozesse dokumentiert?

Infobox für das Expert*innengespräch

SUMP-Prozesse erfordern eine breite Partizipation der relevanten Stakeholder. Falls dies in ihrer Stadt bisher nicht berücksichtigt wurde, wie lässt sich dies bis Ende 2027 umsetzen? Welche Schritte lassen sich bis Ende 2027 im Arbeitsalltag umsetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen in der Bearbeitung? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um bis Ende die Anforderungen an die Partizipation erfüllen zu können? Wie soll gewährleistet werden, dass die Ergebnisse der Partizipationsprozesse auch in einem möglichst hohen Maß in Planungsprozesse und Maßnahmenentwicklung einfließen?

Anhang 2 – Interviewleitfaden Expert*innen-Gespräche Städtische Knoten

Begrüßung/ Einleitung
Hintergrund und Zielsetzung des Projektes, Erwartungen des Ministeriums an das Projekt Vorstellung des Interviewers/der Interviewerin Vorstellung des Experten/der Expertin: Funktion / Aufgabenfeld bei Stadt XX und seit wann.
Einstieg
Berichten Sie bitte kurz über die Situation in Ihrer Stadt und Ihre Rolle im SUMP-Prozess. Wo steht Ihre Stadt aktuell im SUMP-Prozess? (SUMP- Meilensteine (Frage 1))
Ziel des Interviews
Das Ziel des Interviews ist es, mit Ihnen gemeinsam alle Themenfelder eines SUMP-Prozesses sowie deren Vollständigkeit im Hinblick auf die SUMP-Pflicht zu reflektieren. Dabei interessieren uns besonders drei Aspekte: Ihre weiteren geplanten Schritte, die größten Herausforderungen und Ihr Unterstützungsbedarf, um den SUMP-Prozess bis Ende 2027 umzusetzen.
Themenfeld 1: Bestandsaufnahme
Bitte reflektieren Sie, wie vollständig die Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation in Ihrer Stadt ist. Welche weiteren Schritte sind in der Diskussion bzw. Planung, um die SUMP-Pflicht bis Ende 2027 umzusetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote von Bund und Land würden Sie sich wünschen, um die Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation bis Ende 2027 abschließen zu können?
Themenfeld 2: Langfristige Vision
Eine langfristige Vision bildet eine strategischen Basis für einen SUMP-Prozess. Denken Sie an die die Entwicklung einer langfristigen Vision zur nachhaltigen urbanen Mobilität in Ihrer Stadt. Ist sie vollständig abgeschlossen? Welche weiteren Schritte sind in der Diskussion bzw. Planung, um die SUMP-Pflicht bis Ende 2027 umzusetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um bis Ende 2027 eine langfristige Vision zur nachhaltigen urbanen Mobilität erarbeiten und beschließen zu können?
Themenfeld 3: Maßnahmen
Die Maßnahmen hängen eng mit der langfristigen Vision für eine nachhaltige Mobilität zusammen. Inwieweit wurde es in Ihrer Stadt berücksichtigt? Welche weiteren Schritte sind in der Diskussion bzw. Planung, um die SUMP-Pflicht bis Ende 2027 umzusetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um bis Ende 2027 geeignete Maßnahmen ableiten zu können?
Themenfeld 4: Umsetzungsplan
Wurde ein vollständiger Umsetzungsplan erarbeitet? Welche weiteren Schritte sind in der Diskussion bzw. Planung, um die SUMP-Pflicht bis Ende 2027 umzusetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche

Unterstützungsangebote würden sie sich wünschen, um bis Ende 2027 einen vollständigen Umsetzungsplan vorliegen zu haben?

Themenfeld 5: Monitoring, Evaluation und Qualitätssicherung (Reflexion)

Bitte denken Sie auch an das Monitoring des SUMP-Prozesses. Wurde es vollständig erarbeitet? Welche weiteren Schritte sind in der Diskussion bzw. Planung, um die SUMP-Pflicht bis Ende 2027 umzusetzen? Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um Ihren SUMP-Prozess bis Ende 2027 mit einem Monitoring zu hinterlegen?

Themenfeld 6: Institutionelle Zusammenarbeit

In Bezug auf die institutionelle Zusammenarbeit ist es maßgeblich, dass der SUMP-Prozess a) einen integrativen Ansatz verfolgt, der Mobilitätsplanung und Stadtplanung/-entwicklung miteinander verknüpft und b) nicht nur das administrative Stadtgebiet, sondern die funktionale Stadtregion des Städtischen Knotens in den Blick nimmt.

Inwieweit wurde es in Ihrer Stadt berücksichtigt? Welche weiteren Schritte sind in der Diskussion bzw. Planung, um die SUMP-Pflicht bis Ende 2027 umzusetzen?

Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um bis Ende 2027 diese Anforderungen an die institutionelle Zusammenarbeit erfüllen zu können?

Für die Städtischen Knoten in Rhein-Ruhr

- Nirgendwo sonst in Europa liegen so viele Städtische Knoten in unmittelbarer Nähe wie in der Rhein-Ruhr-Region, deren SUMP sich jeweils auf ihr funktionales Stadtgebiet beziehen soll: Welche Lösung würden Sie sich für diese Herausforderung wünschen? Welche Akteure in Rhein-Ruhr wären aus ihrer Sicht zentral, um einen SUMP für diese polyzentrale Region bzw. eine Teilregion zu erarbeiten (fokussiert auf regionale Verkehrsströme; ggf. unterschiedliche Akteure für Personen- und Güterverkehr)?
- Wie würden Sie die funktionale Stadtregion ihrer eigenen Stadt vor diesem Hintergrund definieren?
- Liegen bereits regionale Konzepte zur nachhaltigen Mobilität vor, die von anderen Akteuren erarbeitet wurden und die ggf. auch für den SUMP-Prozess in ihrer Kommune relevant sind? Inwieweit war ihre Stadt in die Erarbeitung eingebunden?

Themenfeld 7: Partizipation von Bürger/innen und Interessensgruppen

SUMP-Prozesse erfordern eine breite Partizipation der relevanten Stakeholder. Inwieweit wurde es in Ihrer Stadt berücksichtigt? Welche weiteren Schritte sind in der Diskussion bzw. Planung, um die SUMP-Pflicht bis Ende 2027 umzusetzen?

Wo bestehen hingegen die größten Herausforderungen? Worauf sind diese Herausforderungen zurückzuführen? Welche Unterstützungsangebote würden Sie sich wünschen, um bis Ende die Anforderungen an die Partizipation erfüllen zu können? Wie soll gewährleistet werden, dass die Ergebnisse der Partizipationsprozesse auch in einem möglichst hohen Maß in Planungsprozesse und Maßnahmenentwicklung einfließen?

Abschlussfrage

Abschließend: Gibt es noch offene Fragen oder Anliegen zur SUMP-Pflicht, die Sie ansprechen möchten?

Anhang 3 – Interviewverzeichnis

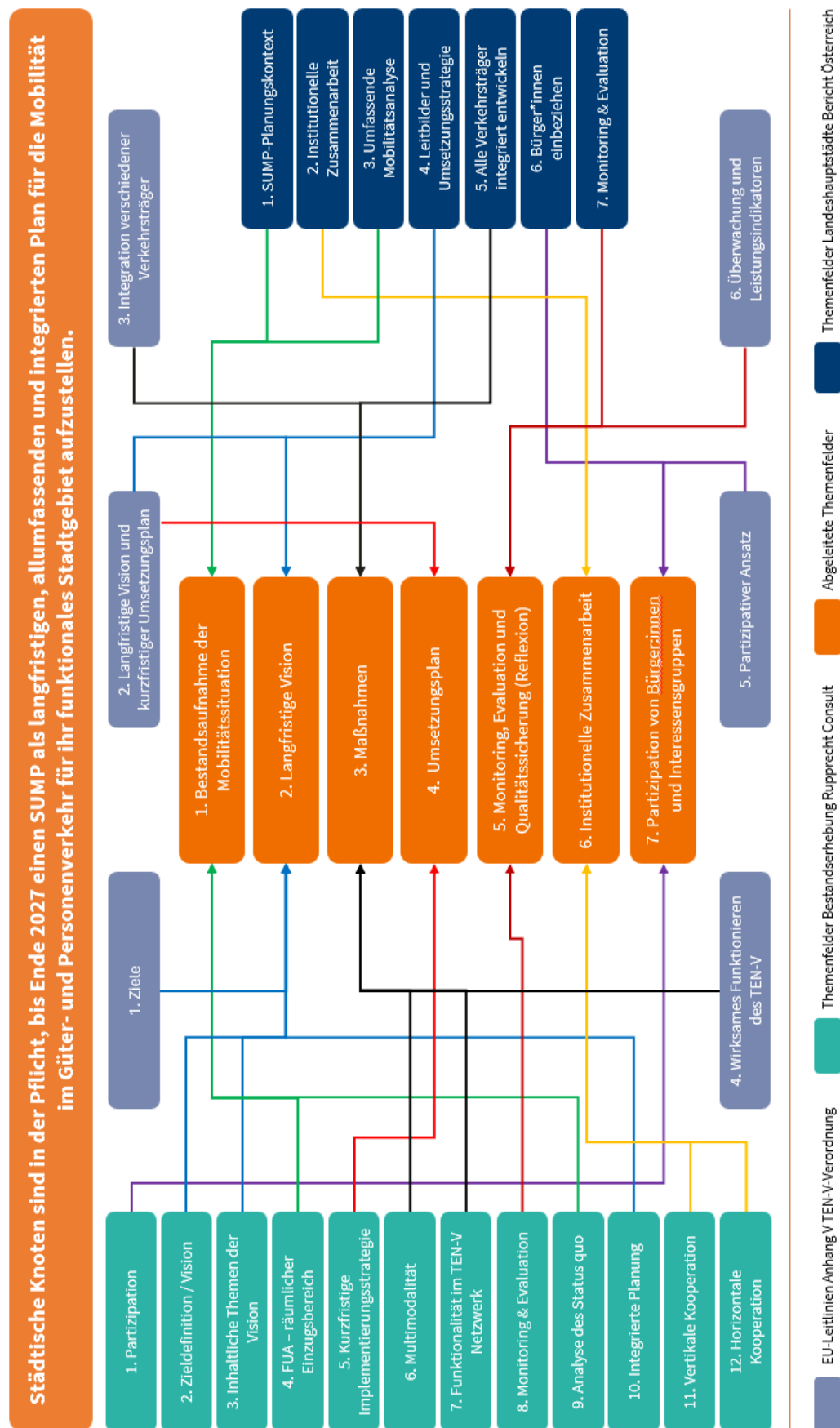
Kommunale Akteure

Stadt	Ansprechpartner*innen
Aachen	Armin Langweg
Bielefeld	Patrick Voss
Bochum	Christiane Bremer / Alex Geppert
Bonn	Alexander Juffa
Bottrop	Natascha Dietz
Dortmund	Vladimir Feldmann / Kathrin Konrad / Andreas Meißner
Duisburg	Melanie Nolte / Tim Althoff
Düsseldorf	Sarah Heising / Ronald Faller
Essen	Julian Scheer
Gelsenkirchen	Matthias Schneider / Christoph Neumann
Gütersloh	Gregor Küpper
Hagen	Michele Bifulco / Rolf Alexander
Hamm	Rüdiger Schlothane
Herne	Dana Jakert
Köln	Barbara Pauli / Friederike Christian
Krefeld	Kirsten Steffens / Sandra Dannenberg / Marina Higele
Leverkusen	Conchita Laurenz
Mönchengladbach	Christopher Stiller / Simone Bleser
Mülheim an der Ruhr	Matthew Norman / Helmut Voss / Christof Löchteken
Münster	Lars Kraehnke
Neuss	Dahlia Busch
Oberhausen	Ricarda Mauksch / Marcel Knauff / Fabian Schneider
Paderborn	Harald Bock
Recklinghausen	Jochen Weiß
Siegen	Larena Kühnel / André Krusche
Solingen	Dennis Deden / Viviane Stölting / Simon Jänig
Wuppertal	Martina Kürten

Regionale Akteure

	Ansprechpartner*innen
Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft	Stephan Vogelskamp
go.Rheinland	Philipp Nögel-Verroul
Regionalverband Ruhr	Maria T. Wagener, Alexander Reichert
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	Robert Nieberg, Marcel Vreden, Johannes Hofmeister

Anhang 4 – Konzeption des Erhebungsinstruments



Anhang 5 – Gruppeneinteilung der Städte

Gruppe 1: Integrierter SUMP-Prozess	Gruppe 2: Modularer SUMP-Prozess	Gruppe 3: SUMP-Prozess in der Startphase	Gruppe 4: Orientierung an Mindeststandards
Duisburg Düsseldorf Essen Gelsenkirchen Hamm* Köln Krefeld Münster Neuss Paderborn Recklinghausen Siegen Wuppertal	Aachen Bielefeld** Bochum Bonn Dortmund** Herne Oberhausen	Bottrop Solingen	Gütersloh Hagen Leverkusen Mönchengladbach Mülheim an der Ruhr

* Aufgrund der thematischen Vollständigkeit des SUMP-Prozesses nimmt die Stadt Hamm innerhalb der Gruppe eine Vorreiterrolle ein.

** Zwei Städte der Gruppe gelten als Vorreiter, da sie erste Schritte zur Systematisierung des modularen SUMP-Prozesses gegangen sind: Bielefeld mit einem strategischen Bericht zur weiteren Prozessgestaltung, Dortmund mit einem übergeordneten Zielkonzept.

Anhang 6 – Standardisierte Steckbriefe für 27 Städtischen Knotenpunkte

Anhang 6 ist separat verfügbar und umfasst alle 27 Steckbriefe sowohl gesammelt als auch einzeln als PDF-Dateien.

Anhang 7 – Interviewleitfaden Expert*innen-Gespräche Regionale Akteure

Beispiel: go.Rheinland (die Leitfäden wurden individuell an die vorliegenden regionalen Konzepte angepasst)

Ziel: Abgrenzungskonzepte diskutieren und den regionalen SUMP-Prozess reflektieren

Block A: Abgrenzungskonzepte

1. Welche sind aus Ihrer Sicht die zentralen Vor- und Nachteile der Konzepte? Welches Abgrenzungskonzept halten Sie für die Städtischen Knoten aus dem Gebiet des go.Rheinland für am sinnvollsten und warum?
2. Welche Rolle könnte go.Rheinland im „zweistufigen SUMP-Prozess“ übernehmen?
3. Welchen räumlichen Zuschnitt würden Sie für einen oder mehrere regionalen SUMP im Gebiet des go.Rheinland als sinnvoll erachten – das gesamte Gebiet des Verbandes oder eine Untergliederung in Teilräume?

Block B: Mobilitätsthemen und Verkehrsträger

4. Aus Ihrer Sicht: Welche Mobilitätsthemen und Verkehrsträger sollten in SUMP-Prozessen für alle Städtischen Knoten im Gebiet von go.Rheinland gemeinsam berücksichtigt werden? Nachfragen: Warum genau diese/diese nicht?

Mobilitätsthemen:

- Verkehrsinfrastruktur: Erreichbarkeiten; Multimodalität; Rolle als städtischer Knoten im transeuropäischen Verkehrsnetz
- Verkehrsbelastung: Lärmschutz; Luftverschmutzung; Verkehrsbelastung und -stau
- Mobilitätsverhalten: Verkehrsmittelwahl; gezielte Mobilität
- Sicherheit, Zugänglichkeit und Lebensqualität: Barrierefreiheit; Verkehrssicherheit; Aufenthaltsqualität des Straßenraums

Verkehrsträger:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Nahverkehr
- MIV
- Stadtlogistik
- Überregionaler Güterverkehr
- Binnenschifffahrt

5. Welche dieser Themenfelder/Verkehrsträger spiegeln sich konkret in den Aufgabenbereichen von go.Rheinland wider?
6. Welche sind bereits durch den Mobilitätsplan SPNV-Nahverkehrsplan von go.Rheinland abgedeckt? Welche anderen Strategien/Konzepte von go.Rheinland beziehen sich auf die Themenfelder/Verkehrsträger des SUMP?

Block C: Regionaler SUMP-Prozess

7. Die Erstellung eines SUMP ist als Prozess angelegt, der aus folgenden Schritten besteht:
 - Bestandsaufnahme
 - Langfristige Vision
 - Maßnahmenplanung
 - Umsetzungsplan
 - Monitoring
 - sowie über alle Prozessschritte:
 - i. institutionelle Zusammenarbeit lokaler und regionaler Akteure
 - ii. Partizipation

Inwieweit deckt der Mobilitätsplan SPNV-Nahverkehrsplan diese Prozessschritte bereits ab?

8. Welche weiteren Akteure wären aus Ihrer Sicht relevant, um einen regionalen SUMP-Prozess durchzuführen (fokussiert auf regionale Verkehrsströme; ggf. unterschiedliche Akteure für Personen- und Güterverkehr)?
9. Abschlussfrage: Wir hatten zu Beginn des Gespräches zwei Abgrenzungskonzepte für einen SUMP-Prozess vorgestellt und deren Vor- und Nachteile diskutiert? Möchten Sie hierzu noch etwas ergänzen?

Anhang 8 – Fragebogen standardisierte Befragung „Indikatoren“

Block 1 - Datenzugriff

1) Haben Sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SA. 1: Anzahl der Verkehrsunfälle?**

☒ Ja	☐ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

1a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)
- ☐ Weitere kommunal erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
- ☐ Regionale Datenquellen (z.B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
- ☐ Daten der Landesverwaltung
- ☐ Daten der Bundesverwaltung
- ☐ Kommerzielle Datenquellen (z.B. Beratungen, Drittanbieter)
- ☐ Weitere Datenquellen, und zwar

1) Haben Sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SA. 1: Anzahl der Verkehrsunfälle?**

☒ Ja	☐ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

1a) Was sind die Gründe für den fehlenden Datenzugriff?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt
- ☐ Daten werden kommunal nicht erhoben
- ☐ Daten sind kostenpflichtig
- ☐ Sonstiges:

2) Haben Sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SA. 2: Anzahl durch Verkehrsunfälle schwerverletzter Personen?**

☒ Ja	☐ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

2a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)
- ☐ Weitere kommunal erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
- ☐ Regionale Datenquellen (z.B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
- ☐ Daten der Landesverwaltung
- ☐ Daten der Bundesverwaltung
- ☐ Kommerzielle Datenquellen (z.B. Beratungen, Drittanbieter)
- ☐ Weitere Datenquellen, und zwar

2) Haben Sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SA. 2: Anzahl durch Verkehrsunfälle schwerverletzter Personen?**

☒ Ja	☒ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

2a) Was sind die Gründe für den fehlenden Datenzugriff?

🔍 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt
- ☐ Daten werden kommunal nicht erhoben
- ☐ Daten sind kostenpflichtig
- ☐ Sonstiges:

3) Haben Sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SA. 3: Anzahl durch Verkehrsunfälle tödlich verletzter Personen?**

☒ Ja	☒ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

3a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

🔍 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)
- ☐ Weitere kommunal erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
- ☐ Regionale Datenquellen (z.B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
- ☐ Daten der Landesverwaltung
- ☐ Daten der Bundesverwaltung
- ☐ Kommerzielle Datenquellen (z.B. Beratungen, Drittanbieter)
- ☐ Weitere Datenquellen, und zwar

3) Haben Sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SA. 3: Anzahl durch Verkehrsunfälle tödlich verletzter Personen?**

☒ Ja	☒ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

3a) Was sind die Gründe für den fehlenden Datenzugriff?

🔍 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt
- ☐ Daten werden kommunal nicht erhoben
- ☐ Daten sind kostenpflichtig
- ☐ Sonstiges:

4) Haben Sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SU. 1: Jährliche Emission von CO₂-Äquivalenten aus dem Straßenverkehr**?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ Ja, wir haben Zugriff auf alle für die Herleitung bzw. Berechnung des Indikators relevanten Daten
- ☐ Nein, wir haben nur Zugriff auf einen Teil der für die Herleitung bzw. Berechnung der Indikators relevanten
- ☐ Nein, wir haben auf keine Daten Zugriff
- ☐ Keine Antwort

4a) Welche Daten sehen Sie als relevant an, um Angaben zu diesem Indikator machen zu können?

4b) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)
- ☐ Weitere kommunal erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
- ☐ Regionale Datenquellen (z.B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
- ☐ Daten der Landesverwaltung
- ☐ Daten der Bundesverwaltung
- ☐ Kommerzielle Datenquellen (z.B. Beratungen, Drittanbieter)
- ☐ Weitere Datenquellen, und zwar

4c) Bitte beschreiben Sie kurz, wie Sie die Ausgangsdaten erheben, verarbeiten und ggf. miteinander kombinieren, um Aussagen zur CO₂-Emission machen zu können.

4) Haben Sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SU. 1: Jährliche Emission von CO₂-Äquivalenten aus dem Straßenverkehr**?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Ja, wir haben Zugriff auf alle für die Herleitung bzw. Berechnung des Indikators relevanten Daten
- ☒ Nein, wir haben nur Zugriff auf einen Teil der für die Herleitung bzw. Berechnung der Indikators relevanten
- ☐ Nein, wir haben auf keine Daten Zugriff
- ☐ Keine Antwort

4a) Welche Daten fehlen Ihnen und welche Möglichkeiten sehen Sie als Kommune, diese zu ergänzen?

4b) Was sind die Gründe für den fehlenden Datenzugriff?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt
- ☐ Daten werden kommunal nicht erhoben
- ☐ Daten sind kostenpflichtig
- ☐ Sonstiges:

5) Haben sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SU. 3: Anzahl Kfz-Zulassungen**?

☒ Ja	☐ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

5a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)
- ☐ Weitere kommunal erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
- ☐ Regionale Datenquellen (z.B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
- ☐ Daten der Landesverwaltung
- ☐ Daten der Bundesverwaltung
- ☐ Kommerzielle Datenquellen (z.B. Beratungen, Drittanbieter)
- ☐ Weitere Datenquellen, und zwar

5) Haben sie Zugriff auf Daten zu dem Indikator **SU. 3: Anzahl Kfz-Zulassungen**?

☒ Ja	☐ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

5a) Was sind die Gründe für den fehlenden Datenzugriff?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt
- ☐ Daten werden kommunal nicht erhoben
- ☐ Daten sind kostenpflichtig
- ☐ Sonstiges:

Block 2 - Datenerhebung

6) Werden Daten zu dem Indikator **SU. 2: Modal Split, aufgeschlüsselt nach Fußverkehr, Radverkehr, Kfz und ÖPNV** erhoben oder ermittelt?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☒ Ja, wir greifen auf eine externe Datenerhebung zurück
- ☐ Ja, wir führen eine eigene Erhebung durch
- ☐ Nein, es werden keine Daten erhoben oder ermittelt

6) Im Fall der **externen** Datenerhebung: Auf welche Datenquellen bzw. erhebungen greifen Sie zurück?

6) Im Fall der **externen** Datenerhebung: In welchem Intervall werden die Daten aktualisiert?

6) Werden Daten zu dem Indikator **SU. 2: Modal Split, aufgeschlüsselt nach Fußverkehr, Radverkehr, Kfz und ÖPNV** erhoben oder ermittelt?

👉 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Ja, wir greifen auf eine externe Datenerhebung zurück
- ☒ Ja, wir führen eine eigene Erhebung durch
- ☐ Nein, es werden keine Daten erhoben oder ermittelt

6) Im Fall der **eigenen** Datenerhebung: In welchem Intervall erfolgt die Datenerhebung?

6) Werden Daten zu dem Indikator **SU. 2: Modal Split, aufgeschlüsselt nach Fußverkehr, Radverkehr, Kfz und ÖPNV** erhoben oder ermittelt?

👉 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Ja, wir greifen auf eine externe Datenerhebung zurück
- ☐ Ja, wir führen eine eigene Erhebung durch
- ☒ Nein, es werden keine Daten erhoben oder ermittelt

6) Aus welchen Gründen konnten Sie die Daten nicht erheben oder erhalten?

👉 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt
- ☐ Daten werden kommunal nicht erhoben
- ☐ Daten sind kostenpflichtig
- ☐ Sonstiges:

7) Werden Daten zu dem Indikator **HO. 3: Gesamtzahl der Haltestellen des ÖPNV** erhoben oder ermittelt?

☒ ja	☐ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

7a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

👉 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)
- ☐ Weitere kommunale erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
- ☐ Regionale Datenquellen (z. B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
- ☐ Daten der Landesverwaltung
- ☐ Daten der Bundesverwaltung
- ☐ Kommerzielle Datenquellen (z. B. Beratungen, Drittanbieter)
- ☐ Weitere Datenquellen, und zwar

7b) Wie häufig erheben Sie Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Mehr als einmal pro Jahr
- ☐ Einmal pro Jahr
- ☐ Alle fünf Jahre
- ☐ Unregelmäßig
- ☐ Sonstiges:
- ☒ Keine Antwort

7c) Wie detailliert erheben Sie die Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Einfache Erhebung - nur Gesamtwert für die Stadt
- ☐ Erhebung mit zusätzlichen Attributen, und zwar
- ☒ Keine Antwort

7) Werden Daten zu dem Indikator **HO. 3: Gesamtzahl der Haltestellen des ÖPNV** erhoben oder ermittelt?

☒ Ja	☒ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

7a) Aus welchen Gründen konnten Sie die Daten nicht erheben oder erhalten?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt
- ☐ Daten werden kommunal nicht erhoben
- ☐ Daten sind kostenpflichtig
- ☐ Sonstiges:

8) Werden Daten zu dem Indikator **AC. 1: Anzahl der Haltestellen des ÖPNV mit vier oder mehr planmäßigen Abfahrten während der Hauptverkehrszeiten pro Linie und pro Stunde** erhoben oder ermittelt?

☒ Ja	☒ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

8a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)
- ☐ Weitere kommunale erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
- ☐ Regionale Datenquellen (z. B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
- ☐ Daten der Landesverwaltung
- ☐ Daten der Bundesverwaltung
- ☐ Kommerzielle Datenquellen (z. B. Beratungen, Drittanbieter)
- ☐ Weitere Datenquellen, und zwar

8b) Wie häufig erheben Sie Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☐ Mehr als einmal pro Jahr

☐ Einmal pro Jahr

☐ Alle fünf Jahre

☐ Unregelmäßig

☐ Sonstiges:

☒ Keine Antwort

8c) Wie detailliert erheben Sie die Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☐ Einfache Erhebung - nur Gesamtwert für die Stadt

☐ Erhebung mit zusätzlichen Attributen, und zwar

☒ Keine Antwort

9) Werden Daten zu dem Indikator **AC. 2: Gesamtzahl der Bahnhöfe** erhoben oder ermittelt?



ja



Nein



Keine Antwort

9a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)

☐ Weitere kommunale erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)

☐ Regionale Datenquellen (z. B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)

☐ Daten der Landesverwaltung

☐ Daten der Bundesverwaltung

☐ Kommerzielle Datenquellen (z. B. Beratungen, Drittanbieter)

☐ Weitere Datenquellen, und zwar

9b) Wie häufig erheben Sie Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☐ Mehr als einmal pro Jahr

☐ Einmal pro Jahr

☐ Alle fünf Jahre

☐ Unregelmäßig

☐ Sonstiges:

☒ Keine Antwort

9c) Wie detailliert erheben Sie die Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☐ Einfache Erhebung - nur Gesamtwert für die Stadt

☐ Erhebung mit zusätzlichen Attributen, und zwar

☒ Keine Antwort

9) Werden Daten zu dem Indikator **AC. 2: Gesamtzahl der Bahnhöfe** erhoben oder ermittelt?

☒ Ja	☒ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

9a) Aus welchen Gründen konnten Sie die Daten nicht erheben oder erhalten?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt

☐ Daten werden kommunal nicht erhoben

☐ Daten sind kostenpflichtig

☐ Sonstiges:

10) Werden Daten zu dem Indikator **AC. 3: Anzahl der Bahnhöfe, die von der berichtenden Stelle im ERSAD (European Railway Station Accessibility Database) als barrierefrei gemeldet werden** erhoben oder ermittelt?

☒ Ja	☒ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

10a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)

☐ Weitere kommunale erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)

☐ Regionale Datenquellen (z. B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)

☐ Daten der Landesverwaltung

☐ Daten der Bundesverwaltung

☐ Kommerzielle Datenquellen (z. B. Beratungen, Drittanbieter)

☐ Weitere Datenquellen, und zwar

10b) Wie häufig erheben Sie Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☐ Mehr als einmal pro Jahr

☐ Einmal pro Jahr

☐ Alle fünf Jahre

☐ Unregelmäßig

☐ Sonstiges:

☒ Keine Antwort

10c) Wie detailliert erheben Sie die Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☐ Einfache Erhebung - nur Gesamtwert für die Stadt

☐ Erhebung mit zusätzlichen Attributen, und zwar

☒ Keine Antwort

10) Werden Daten zu dem Indikator **AC. 3: Anzahl der Bahnhöfe, die von der berichtenden Stelle im ERSAD (European Railway Station Accessibility Database) als barrierefrei gemeldet werden** erhoben oder ermittelt?

☒ Ja	☐ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

10a) Aus welchen Gründen konnten Sie die Daten nicht erheben oder erhalten?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt
- ☐ Daten werden kommunal nicht erhoben
- ☐ Daten sind kostenpflichtig
- ☐ Sonstiges:

11) Werden Daten zu dem Indikator **AC. 4: Anzahl der sicheren Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen oder deren Umgebung (Bike & Ride-Anlagen)** erhoben oder ermittelt?

☒ Ja	☐ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

11a) Auf welche Datenquellen greifen Sie zurück?

📌 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Daten der kommunalen Verkehrsverwaltung (Straßenverkehrsbehörde, Nahverkehrsunternehmen etc.)
- ☐ Weitere kommunale erhobene Daten (zusätzlich zur Verkehrsverwaltung)
- ☐ Regionale Datenquellen (z. B. Daten von Verkehrsverbünden oder Regionalverbänden)
- ☐ Daten der Landesverwaltung
- ☐ Daten der Bundesverwaltung
- ☐ Kommerzielle Datenquellen (z. B. Beratungen, Drittanbieter)
- ☐ Weitere Datenquellen, und zwar

11b) Wie häufig erheben Sie Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Mehr als einmal pro Jahr
- ☐ Einmal pro Jahr
- ☐ Alle fünf Jahre
- ☐ Unregelmäßig

☐ Sonstiges:

☒ Keine Antwort

11c) Wie detailliert erheben Sie die Daten für Ihre Stadt?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Einfache Erhebung - nur Gesamtwert für die Stadt
- ☐ Erhebung mit zusätzlichen Attributen, und zwar

☒ Keine Antwort

11) Werden Daten zu dem Indikator **AC. 4: Anzahl der sicheren Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen oder deren Umgebung (Bike & Ride-Anlagen)** erhoben oder ermittelt?

☒ Ja	☒ Nein	☐ Keine Antwort
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

11a) Aus welchen Gründen konnten Sie die Daten nicht erheben oder erhalten?

 Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

☐ Daten werden für unsere Verwaltungsaufgaben bisher nicht benötigt

☐ Daten werden kommunal nicht erhoben

☐ Daten sind kostenpflichtig

☐ Sonstiges:

Welche Kommune vertreten Sie?