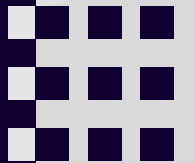


# Sustainable Urban Mobility Planning – SUMP

Dr. Susanne Böhler-Baedeker. Rupprecht Consult.

Kommunalpolitik trifft Wissenschaft – Dialog Mobilitätswende. 06. Mai 2025



# Themen

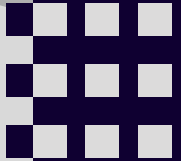
Was ist der **Anlass**, was sind die **Ziele von SUMP**?

Warum ist SUMP so **bedeutsam** für nachhaltige Mobilität und deswegen auch interessant für kleinere Kommunen?

Was bedeutet die **Planungsverpflichtung** der 27 Städte bzw. der urbanen Knoten in NRW für kleinere und mittlere Kommunen?



# Anlass für SUMP und Anforderungen



# Entwicklungsgeschichte der SUMP-Methodik

## Gegenentwurf zu traditioneller, techniklastiger Verkehrsplanung

### 2011: Weißbuch Verkehr der EU

Forderung nach integrierter und nachhaltiger Mobilitätsplanung

### 2013: Erste SUMP-Leitlinien

Einführung des SUMP-Konzepts - 4 Phasen, 12 Schritte

### 2019: Zweite Generation der Leitlinien

Aktualisierung mit Fokus auf Klimaneutralität, Resilienz, Digitalisierung

### Ab 2021: Verknüpfung mit Green Deal & Urban Mobility Framework

Einbettung in EU-Ziele: Green Deal, Urban Mobility Package

### Ab 2023: SUMP-Pflicht in TEN-V-Verordnung

Städtische Knoten (>100.000 Ew.) müssen einen SUMP erstellen

### Heute: Nationale Umsetzung & Kompetenzzentren

Nationale Plattformen (z. B. SUMP Türkiye, NaKoMo) unterstützen Umsetzung



Abb: EU Flagge. Quelle:Wikipedia

# Mobilitätsplanung

## Nachhaltig

langfristige Orientierung.

## Strategisch

ein Prozess wird etabliert nicht nur ein Plan entwickelt.

## Integriert

vielfältige Verknüpfungen (räumlich, sektoral, zeitlich) werden hergestellt.

**Leitbild** mit hoher Kontinuität, hinterlegt mit **überprüfbaren Zielen**, dass sich in **passende Maßnahmen** für bessere Erreichbarkeit und Lebensqualität umsetzt.

Die Planung ist oft in einem **Strategiedokument** (SUMP, VEP, GVP, Mobilitätsstrategie, o.ä.) zusammengefasst, aber nicht notwendigerweise.



1 Plan for sustainable mobility in the “functional urban area”



2 Cooperate across institutional boundaries



3 Involve citizens and stakeholders



4 Assess current and future performance



5 Define a long-term vision and a clear implementation plan



6 Develop all transport modes in an integrated manner



7 Arrange for monitoring and evaluation



8 Assure quality

# Was ist der Startpunkt von SUMP?

Ein Mix an harten und weichen Faktoren.

**Planungsverpflichtung** für große Städte nach der neuen EU-Verordnung zur Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.



**Interesse der Politik und Stadtgesellschaft** an der Gestaltung der städtischen Mobilität/städtischer Nachhaltigkeitsziele. Weichenstellung für die Zukunft.



SUMP



**Förderung** (des Landes oder Bundes) zur Entwicklung eines Mobilitätsplans nach SUMP-Kriterien.



**Mobilitätsprobleme** auf einer planerischen Ebene angehen. Eine reflektierte und abgestimmte Verkehrs- und Mobilitätspolitik sicherstellen und einen Pfad zur Ausgestaltung der städtischen Verkehrspolitik in den Folgejahren vorzeichnen.

# Wer SUMP's entwickeln soll, laut TEN-V Verordnung (Artikel 7 und Anhang).

431 urbane Knoten in der EU, 78 in Deutschland, 27 in NRW

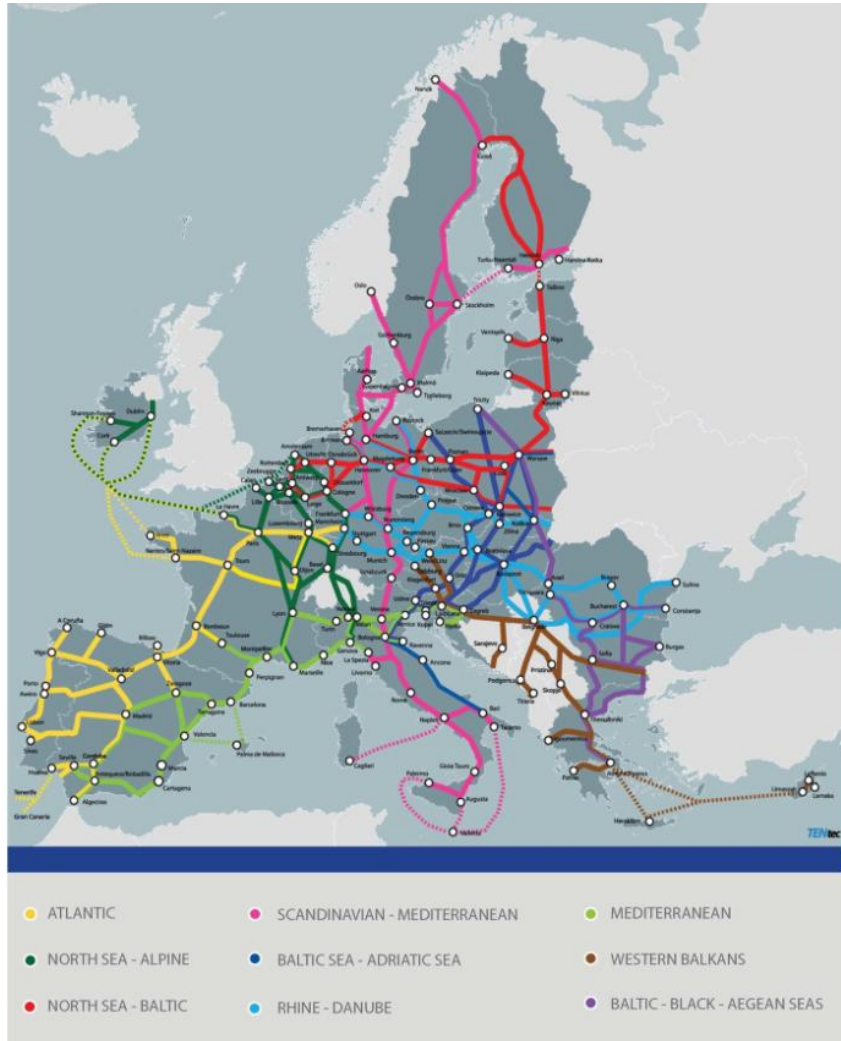






Abb: european transport. Quelle: PierNext

 **Planungsverpflichtung** nach SUMP-Kriterien bis 2027 für Städte über 100.000 und eine Stadt pro NUTS2-Region.

 Datenerfassung und Berichtspflicht nach einem Standardset an Urban Mobility Indicators.

 Erwartung (der EU) an **besonderem Beitrag zu den EU-Politikzielen.**

 **Erleichterter Zugang zur EU-Förderung (mit SUMP).**

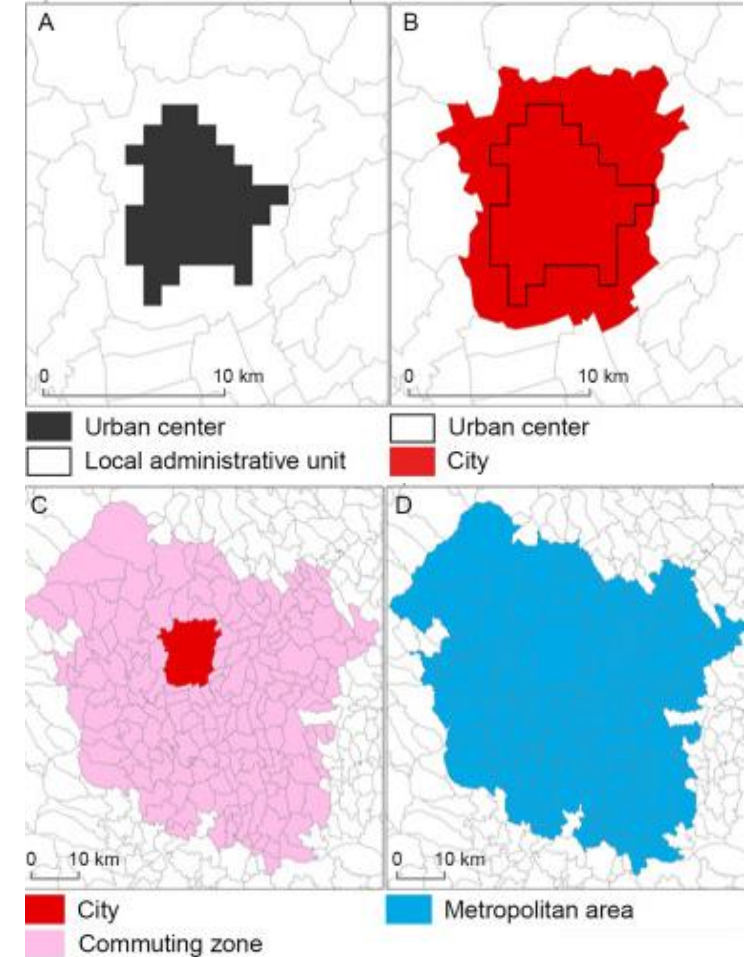




Abb. Urban Nodes Graz, Austria. Copyright: Michiel N. Daams, Alexandre Banquet, Paul Delbouve, Paolo Veneri


# Entwicklung eines integrierten urbanen Mobilitätsplans nach SUMP-Kriterien


Nach TEN-V Richtlinie der EU

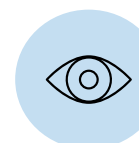
 Stärkung nachhaltiger Mobilität.

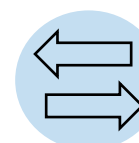
 Entwicklung einer langfristigen Vision und eines kurzfristigen Umsetzungsplans.

 Integration verschiedener Verkehrsträger.

 Gewährleistung des Funktionierens des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

 Partizipativer Ansatz.

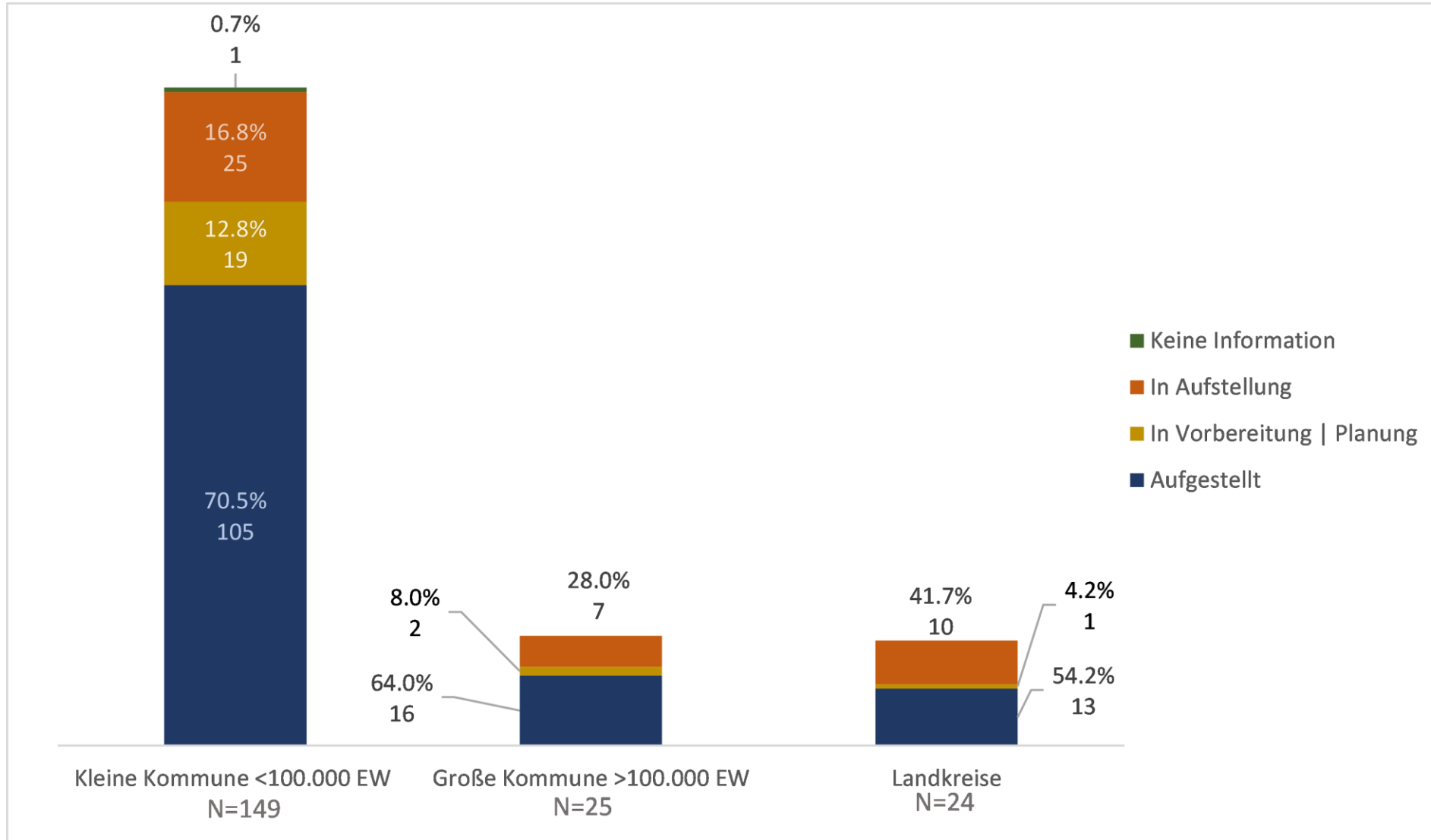
 Überwachung der Umsetzung entlang von Leistungsindikatoren (Urban Mobility Indicators / UMI).

 Einbeziehung des verkehrlichen Verflechtungsraums (Arbeits- und Pendelbeziehungen, Güterverkehre) in die Planung.

 Integration Urbaner Logistik in den SUMP.

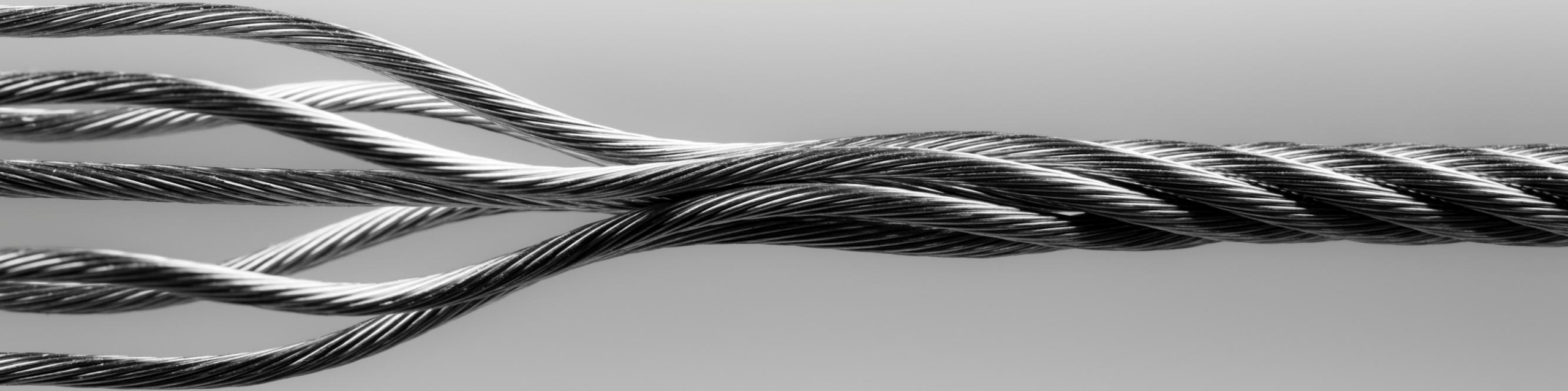
# Keine Planungsverpflichtung für mittlere und kleine Städte

Stand integrierter Mobilitätsplanung in NRW (nach ZNM-Datenbank\*, Stand April 2025)



\*Anm.: Datenbank enthält Informationen zu den ZNM-Mitgliedskommunen. Von den 427 Kommunen in NRW sind derzeit 338 Mitglied im ZNM.

# Situation für Kommunen ohne Planungsverpflichtung: Bedingungen und Chancen



# Schwerpunkte größerer und kleinerer Städte

## Konzept- versus Maßnahmenebene



Abb.: ivm, nach FGSV 2013, modifiziert

# Voraussetzungen kleinerer und mittlerer Städte für die integrierte Mobilitätsplanung: Risikofaktoren

## Begrenzte Kapazitäten und Ressourcen

- Kleine Teams, mehrere Aufgaben pro Person.
- Die Beauftragung externer Berater ist oft kostspielig.
- Die Beantragung von Fördermitteln ist zeitaufwändig.
- Große Infrastrukturprojekte sind für kleine Städte verhältnismäßig teurer.

## Fach- und Kompetenzlücken

- Technisches Wissen ist oft begrenzt vorhanden.
- Bestimmte Themen erfordern spezialisierte Schulungen.
- Mitarbeitende übernehmen häufig mehrere Aufgaben, was eine tiefgehende Spezialisierung erschwert.

## Institutionelle Koordination und Planung über die Stadtgrenzen hinaus

- Zusammenarbeit zwischen Abteilungen und mit regionalen Akteuren ist oft eingeschränkt.
- Der Erfolg hängt maßgeblich davon ab, dass alle relevanten Sektoren kooperieren.

## Zugang zu Daten

- Fehlende Daten zu Verkehr und Mobilität.
- Der Kauf von Datenerhebungssystemen ist teuer.
- Verkehrsmodellierung ist oft kaum umsetzbar
- Es gibt nur begrenzt oder gar keine internen Datenanalysten oder GIS-Expert\*innen
- Externe Fachkräfte sind hilfreich, können aber das Budget belasten.

# Voraussetzungen kleinerer und mittlerer Städte für die integrierte Mobilitätsplanung: Vorteile

## Engagierte Gemeinschaften

- Stärkere lokale Bindungen erleichtern oft die Einbindung von Akteuren.
- Öffentliche Veranstaltungen und bestehende Netzwerke (z. B. Kultur- oder Sportvereine) bieten Plattformen für Beteiligung.

## Weniger institutionelle Komplexität

- In der Regel gibt es weniger Verwaltungsebenen als in Großstädten.
- Mit politischer Unterstützung lassen sich Maßnahmen oft schneller umsetzen.

## Potenzial für schnelle Erfolge

- Schon einzelne Maßnahmen (z. B. die Umgestaltung einiger zentraler Kreuzungen oder die Einrichtung einer Fußgängerzone im Zentrum) können die Mobilität und Nutzerbedingungen deutlich verbessern.

# Average results per city size clusters in Europe

(N=84)

— SMALL EU — MEDIUM EU — LARGE EU

Plan for sustainable mobility in the functional urban area

Arrange for monitoring and evaluation

Assess current and future performance

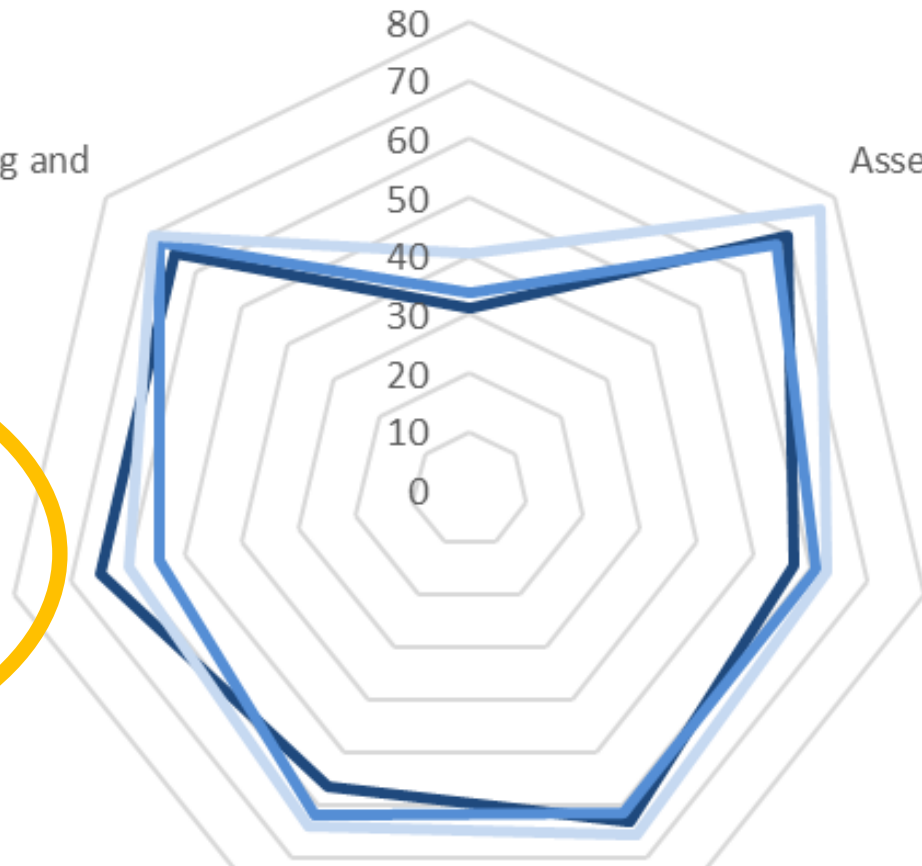
Define a long-term vision and a clear implementation plan

Cooperate across institutional

Develop all transport modes in

Results from SUMP Self-Assessment Tool, including 84 municipalities across Europe. Small (less than 50K), Medium (50K to 500K), large (above 500K). <https://www.sump-assessment.eu/English/start>

**Das können kleine Städte besser als größere**  
Involve citizens and stakeholders

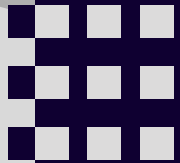


# SUMP und kleinere und mittlere Städte

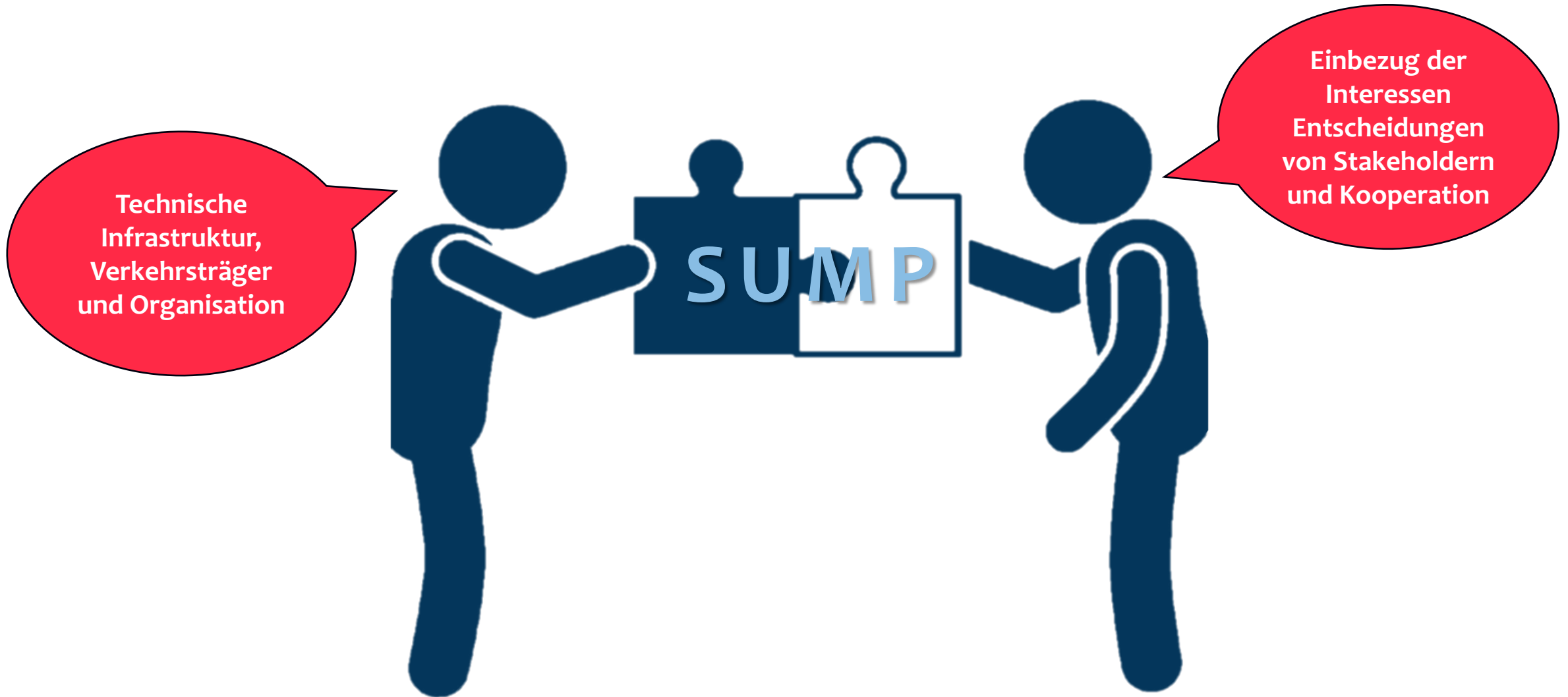
Darum lohnt sich die strategische Mobilitätsplanung auch ohne Planungsverpflichtung

- + **Umfassende Adressierung** und Lösung von konkreten Mobilitätsproblemen (Erreichbarkeit, Sicherheit, Stadt- und Wohnqualität).
- + **Klare Orientierung** für die zukünftige Verkehrspolitik durch Ziele und Strategien.
- + Die generell höhere Maßnahmen- als Strategieorientierung kleinerer Kommunen erhält eine **klarere verkehrspolitische Richtung**.
- + **Begründung politischer Entscheidung** für die Auswahl und Priorisierung von Maßnahmen.
- + **Höhere Transparenz** zur gesellschaftlichen Stimmung und Akzeptanz von Maßnahmen.
- + **Direkte Kommunikationsmöglichkeit** mit Bürgerinnen und Bürgern.
- + **Plattform für Abstimmungsprozesse** mit wichtigen verkehrspolitischen Akteuren.
- + **Bessere Daten- und Informationslage** als Basis politischer Entscheidungen.
- + **Planungsnachweis** für die Beantragung von Fördergeldern.
- + **Planerische Grundlage** für Dialoge und Kooperationen mit Kommunen im Umland.

# Der SUMP-Planungsprozess



# SUMP als technisch-politischer Prozess



# Zusammenarbeit zur Problemlösung als wesentliches Kennzeichen

Innerhalb der Stadtverwaltung. Mit weiteren städtischen Akteuren. Zwischen den Planungsebenen. Zu besonderen Themen.



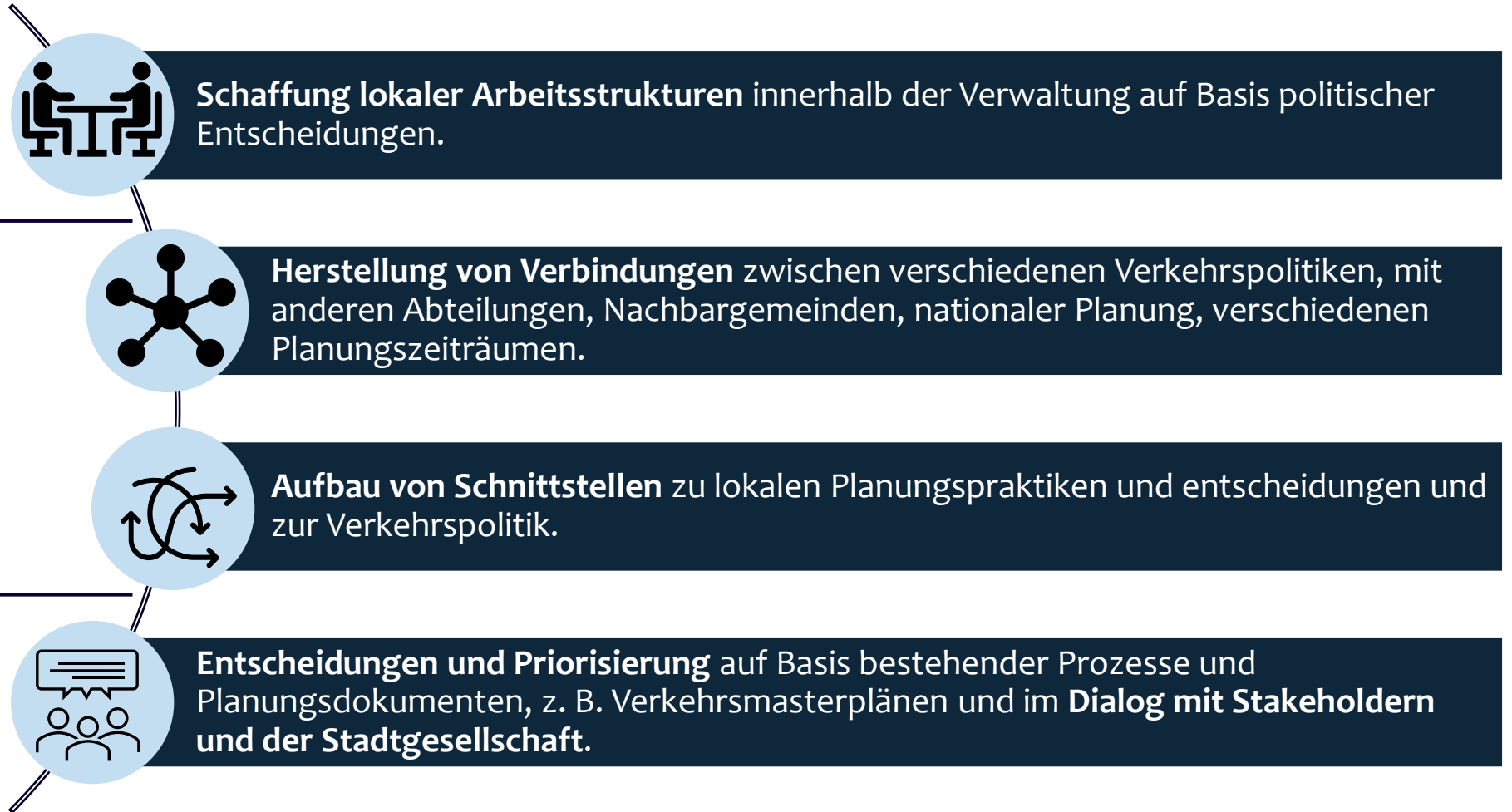
Copyright: Growth by Story



# Organisation und Vorbereitung

## ZIEL

Entwicklung eines lokal gut angepassten Prozesses bzw. Plans mit ambitionierten Zielen.



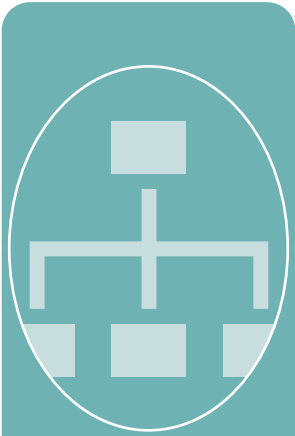
# Einbindung der Politik

## Timing. Vorbereitung. Kommunikation

- Politischer Beschluss zur Erstellung des SUMP und dessen Finanzierung.
- Berücksichtigung und Einweben der Sitzungskalender in den Gesamtprozess.
- Politische Beschlüsse notwendig insbesondere:
  - Beauftragung von externen Dienstleistern
  - Zur Festlegung von strategischen Zielen
  - Beschluss Gesamtstrategie
- Einbindung im Prozess sinnvoll:
  - Jeweils nach der Arbeitsphase vor dem Erreichen von Meilensteinen z.B. Problemanalyse, Festlegung von Strategien und Szenarien, Aktionsplan, Gesamtstrategie
  - Öffentlichkeitsbeteiligung
  - Vorsitz relevanter Sitzungen, z.B. Beiräte, runde Tische



# Besonderheiten & Empfehlungen für kleine und mittlere Kommunen



Enger **Projektkern** statt großer Steuerungsrundern – kurze Wege nutzen



Klare, **greifbare Ziele** statt zu komplexer Zielsysteme



Bewusste **Priorisierung** der Maßnahmen statt „Wünsch-dir-was“-Listen



**Umsetzung** immer im Blick



Frühzeitige **Einbindung** der **Stadtspitze** und Politik erhöht Legitimität & Sichtbarkeit



Niedrigschwellige **Formate** bevorzugen: Bürgerdialoge auf Marktplätzen, Schulen oder Vereinen

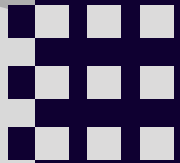


**Förderungsprogramme** (Land, Bund, EU) aktiv nutzen und dafür Kompetenz aufbauen



**Externe Beratung** ganz gezielt einsetzen

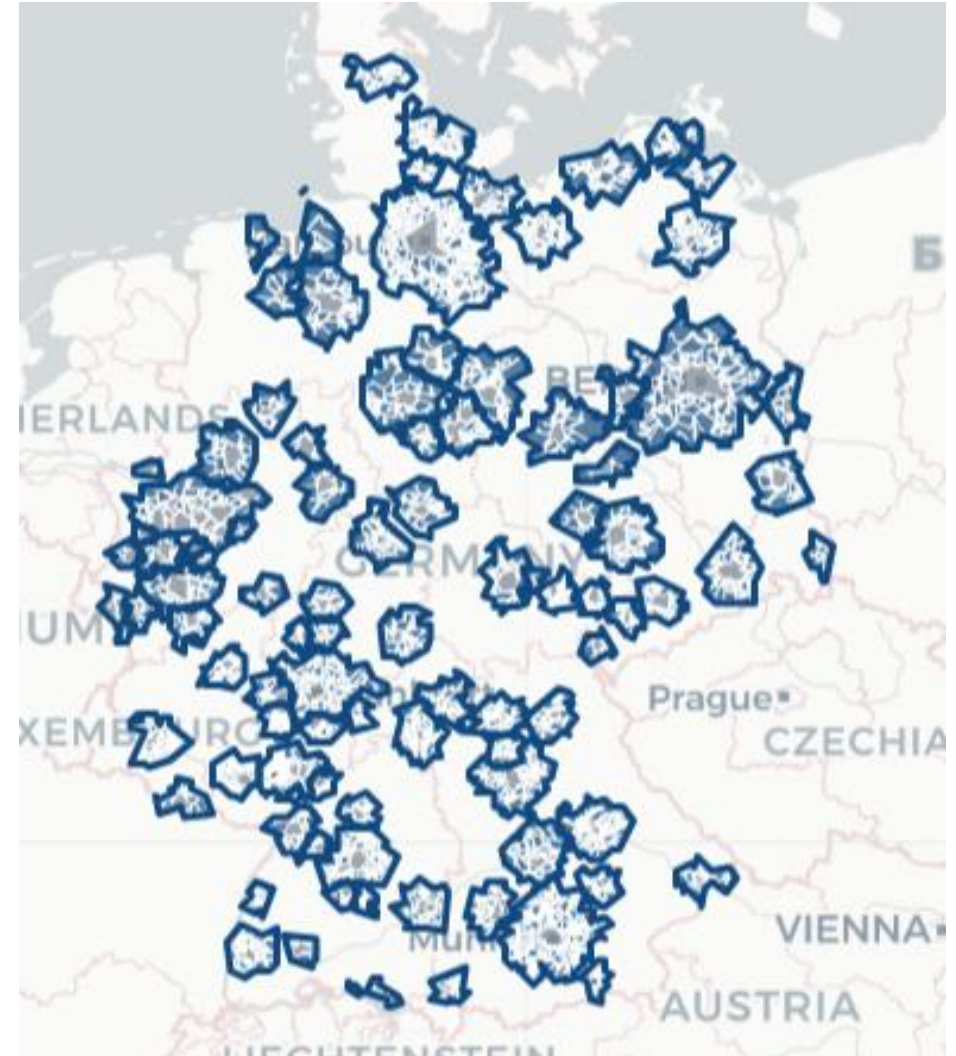
# Mittlere und kleinere Kommunen. Kooperativ planen in der Region



# Kooperationserfordernis zur Adressierung regionaler Verkehrsprobleme

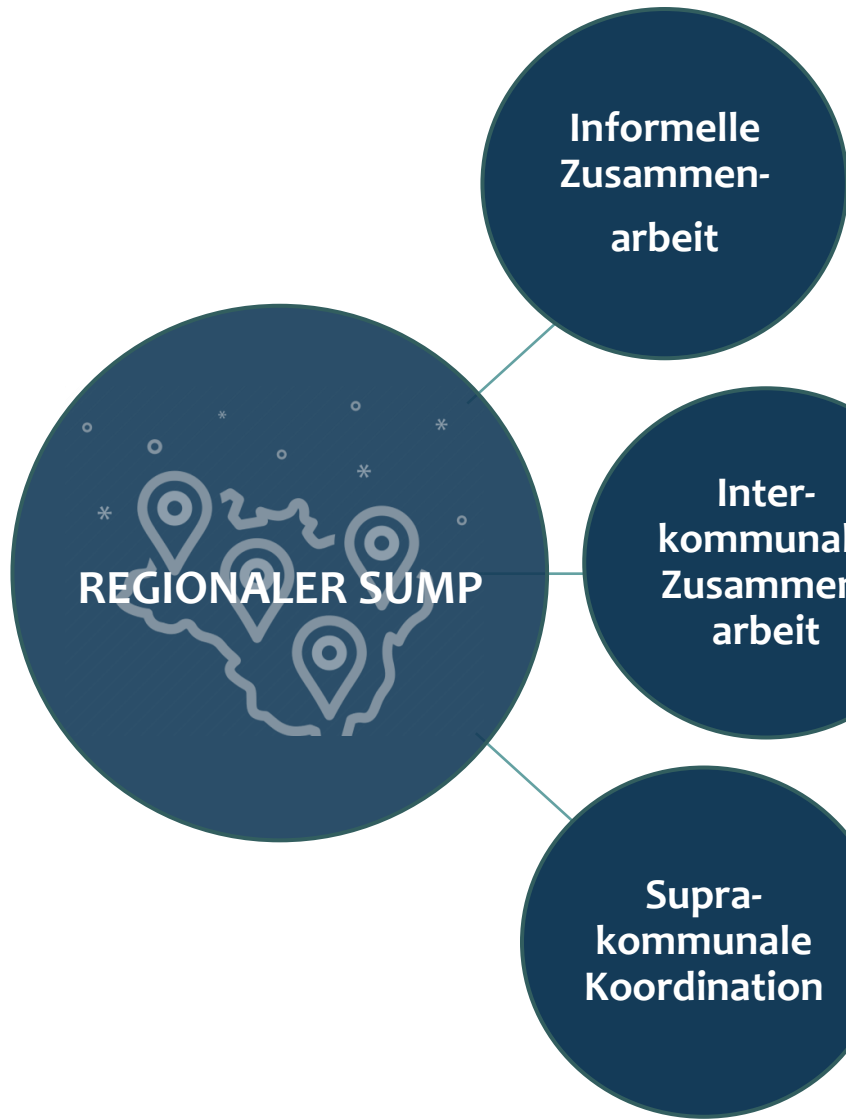
Stau, Zugang und Erreichbarkeit, Verknüpfung, Siedlungs- und Gewerbeentwicklung

- Abgrenzungsproblematik der Functional Urban Area und damit Unklarheit zum Planungsgebiet und zur Betroffenheit.
- Ggf. Teil mehrerer überlappender FUAs.
- Bisher keine oder wenig Kooperation mit anderen Kommunen im Umland, dem Landkreis oder dem benachbarten Urbanen Knoten.
- Fehlende Kongruenz zwischen FUA und ggf. bereits bestehenden Kooperationen.
- Ungleichgewicht zwischen Planungsstrategien des benachbarten Urbanen Knoten und der kleineren Kommune(n).



Urban Mapper <https://apps.urbanaudit.de/fuavis.html>

# Strukturen für einen regionalen SUMP



Die formale Zuständigkeit für die SUMP-Entwicklung liegt bei den Kommunen. Eine führende Behörde bietet Koordination und eine Plattform für Zusammenarbeit und technische Unterstützung.

Eine beauftragte Behörde ist für die SUMP-Entwicklung zuständig. Es gibt eine Struktur für Diskussionen und Planung und ein Mandat für die Entscheidungsfindung. Die Eingaben kommen zunächst von den Kommunen und werden dann in eine gemeinsame Strategie integriert.

Eine übergeordnete Planungsbehörde entwickelt den SUMP in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden oder Bezirken der Region. Sie legt die Regeln und Ziele für alle betroffenen Gemeinden und Kreise fest.

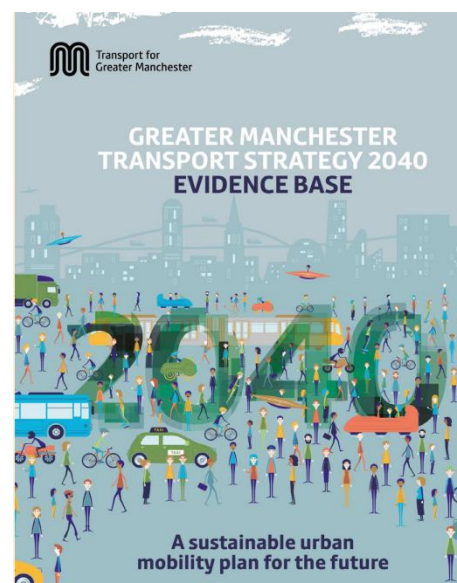
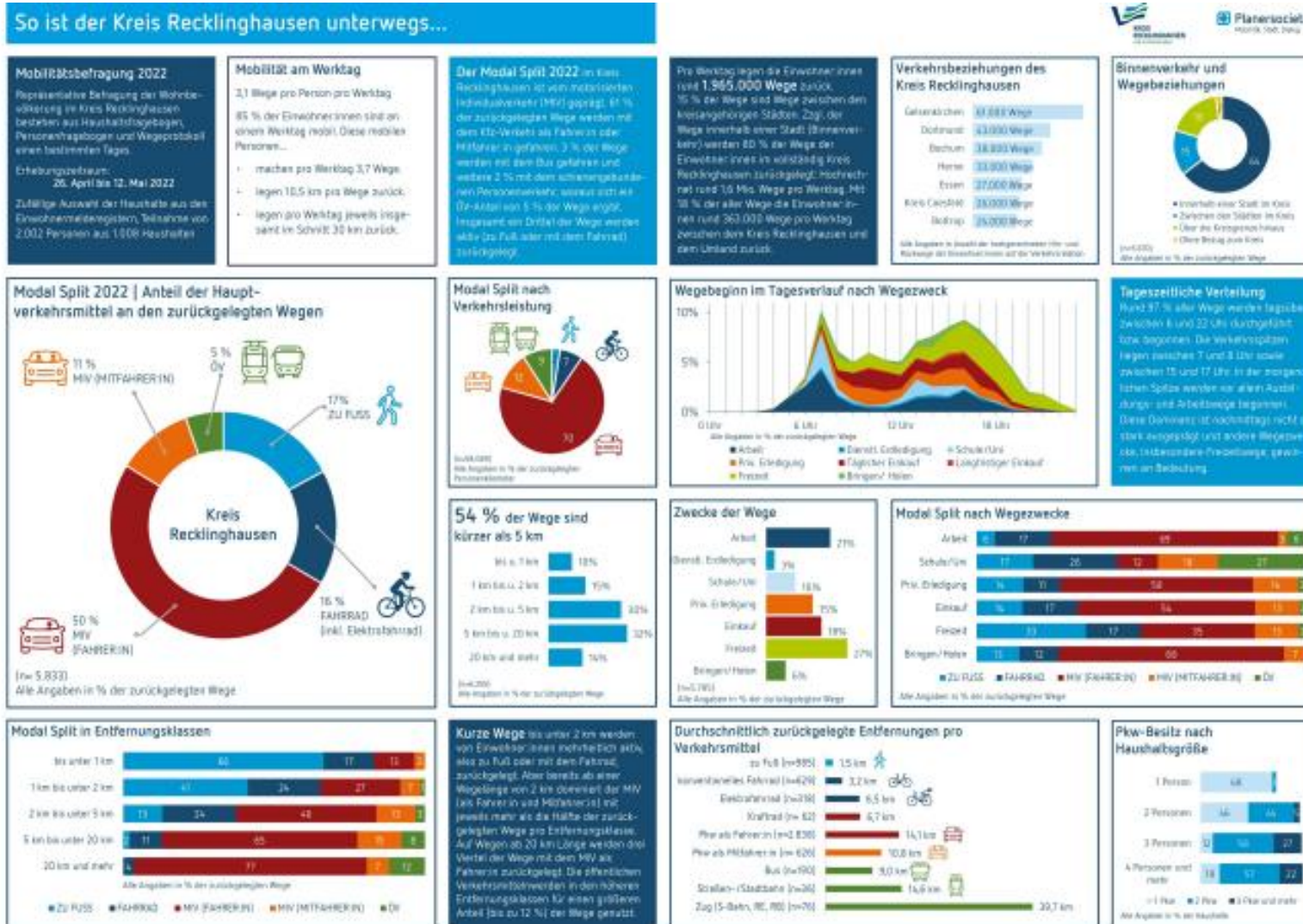


Image: GMCA/Greater Manchester Combined Authority

# SUMP auf der Ebene des Landkreises

## Beispiel: Masterplan Mobilität des Landkreises Recklinghausen



# Regionale Kooperation

## Beispiel: Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA)

Initiierung der Umsetzung der vereinbarten Zielsetzungen initiiert und kooperative Begleitung.

Gestaltung und Finanzierung der zukünftigen Mobilität der StädteRegion Aachen und aller regionsangehörigen Kommunen im engen Schulterschluss.



Regionale Zukunftsfelder „Starke Achsen“, „Mobilstationen und Multimodalität“ und „regionale Radinfrastruktur“ organisiert in Arbeitsgruppen werden entscheidungsreif für die politische Ebene vorbereitet.

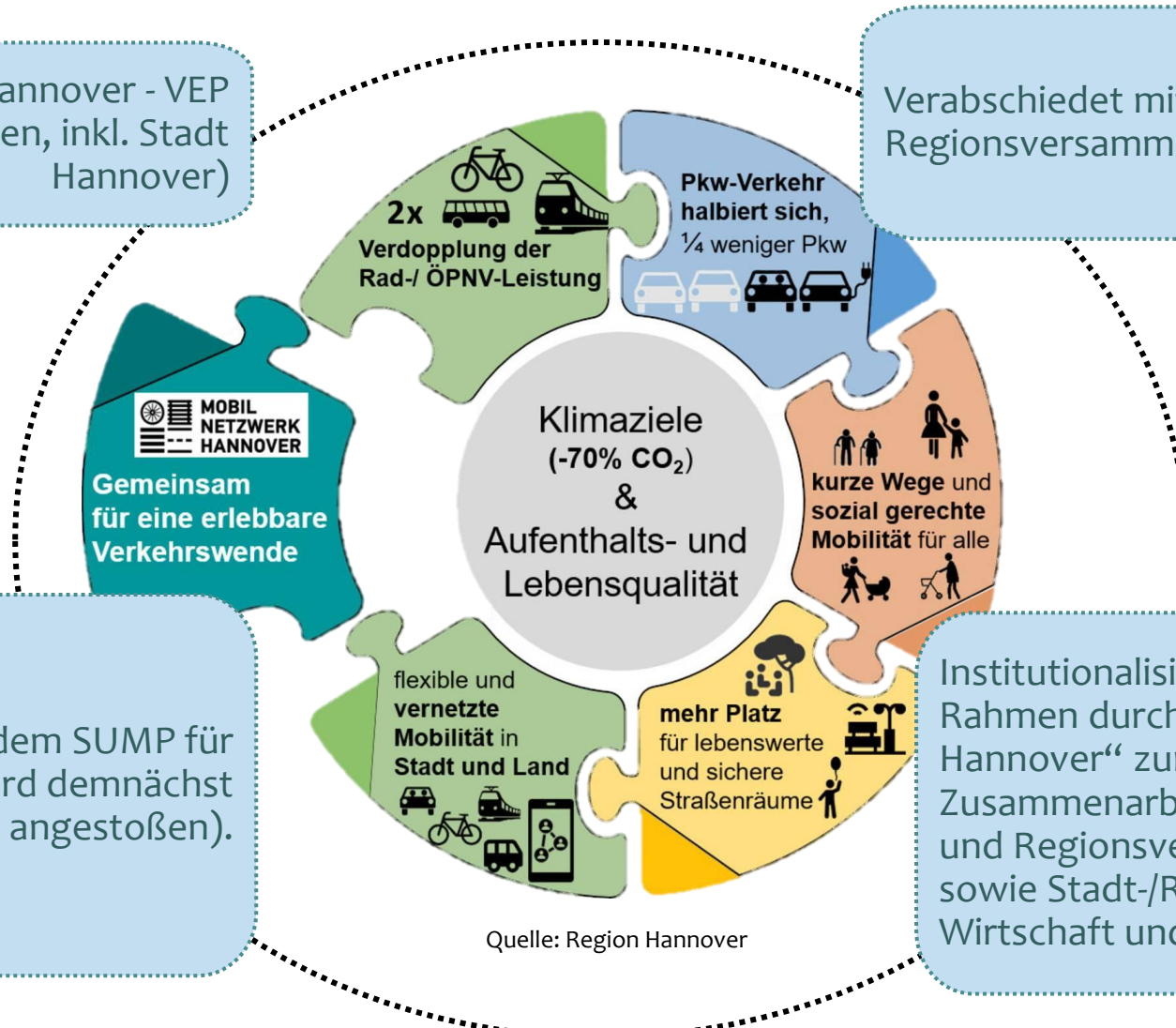
Netzwerk, um die Kommunen und Region mit dem regionalen Mobilitätsverbund und Mobilitätsdienstleistern engmaschig zusammenzuführen

# Regionale Mobilitätsplanung

## Beispiel: VEP der Region Hannover

SUMP für die Region Hannover - VEP  
2035+ (21 Gemeinden, inkl. Stadt  
Hannover)

Verabschiedet mit großer Mehrheit in der  
Regionsversammlung im Juli 2023



Gemeinsame Ausrichtung mit dem SUMP für  
die Stadt Hannover (wird demnächst  
angestoßen).

Institutionalisierter organisatorischer  
Rahmen durch das „Mobilnetzwerk  
Hannover“ zur Stärkung der  
Zusammenarbeit zwischen Kommunen  
und Regionsverwaltung, Verkehrsplanung  
sowie Stadt-/Regionalgesellschaft,  
Wirtschaft und Wissenschaft.

Quelle: Region Hannover

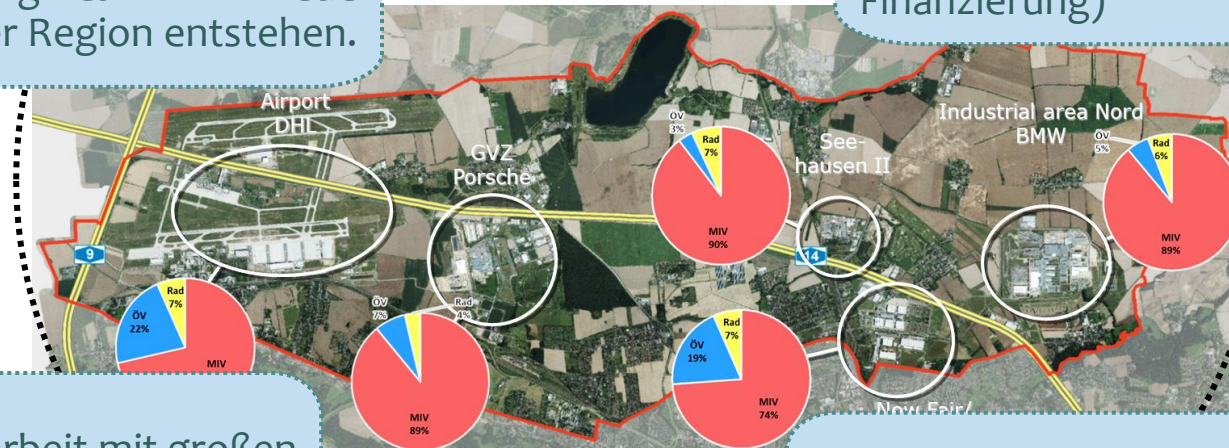
# Thematischer Schwerpunkt regionaler Zusammenarbeit

## Beispiel: Wirtschaftsregion Leipzig

Integration wichtiger Mobilitäts-/Verkehrsknotenpunkte (Flughafen/Logistikzentrum)

Fokus auf den „Nordbereich“ der ‚Functional Urban Area Leipzig‘: Ca. 20.000 neue Arbeitsplätze sollen in dieser Region entstehen.

Schaffung von Synergien zwischen dem Mobilitätsmasterplan für den „Nordraum“ (inkl. eigenem Aktionsplan) und dem SUMP Leipzig (inkl. gemeinsamer Finanzierung)



Zusammenarbeit mit großen Unternehmen wie Amazon, DHL, BMW, Porsche

Etablierung einer Arbeitsstruktur „Runder Tisch“

### Leipzig Local Partners:



# Grenzüberschreitende SUMP-Entwicklung

## Beispiel: Machbarkeitsstudie der Euregio

Machbarkeitsstudie für einen grenzüberschreitenden SUMP für die drei städtischen Zentren in der Euregio - Münster, Osnabrück und Enschede mit Almelo und Hengelo als Teil der Netzwerkstadt Twente.



Quelle: Euregio

Vor- und Nachteile der verschiedenen Optionen

- Gemeinsame grenzüberschreitende SUMPs.
- Separate SUMP für jede Stadt.
- Mischung aus beiden Optionen.

# Zusammenfassung

- Weiterhin und konkret bestehende Abgrenzungsproblematik des Verflechtungsraums.
- Vorschlag der Kommission zur Definition und Abgrenzung diesen Sommer erwartet.
- SUMP ist hilfreich für die eigene kommunale strategische Ausrichtung und für den regionalen Dialog mit Nachbarkommunen und benachbartem städtischen Knoten.
- Bedeutungszuwachs der regionalen Ebene zur Koordination, u.a. zu Zuständigkeiten und Abgrenzungen, ggf. auch für die Festlegung übergeordneter strategischer Ziele.
- Grenzüberschreitende Verflechtungsräume benötigen ebenfalls verstärkte regionale Koordination.
- EU-Korridorperspektive hilfreich in Bezug auf Güterverkehre.

# Hilfestellungen



Wer wir sind    Wofür wir stehen    Unsere Themen

Sie befinden sich hier: > Unsere Themen > [Kommunale Mobilitätskonzepte](#)

Masterplan für das Thema Mobilität

## KOMMUNALE MOBILITÄTSKONZEPTE



nachhaltig  
mobil  
planen

Kennenlernen    Informieren

## nachhaltig.mobil.planen.

Ihr Wegweiser für nachhaltige  
Mobilitätsplanung in Deutschland



LEITFADEN:

## NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLANUNG FÜR KLEIN- UND MITTELSTÄDTE



# Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr.-Ing. Susanne Böhler  
RUPPRECHT CONSULT - Forschung & Beratung GmbH  
+49.173.7263685  
[s.boehler@rupprecht-consult.eu](mailto:s.boehler@rupprecht-consult.eu)

