



Land Hessen

**Neue Planungskultur für Kommunen –
Klimaschutz und Mobilität gemeinsam denken**

Workshop Strukturen und Prozesse

Marburg, 13.06.2024

plan:mobil
■ VERKEHRSKONZEPTE
■ MOBILITÄTSPLANUNG



plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

- Gründung 2008, Bürositz in Kassel
- 9 Planerinnen und -planer, weitere studentische Hilfskräfte
Netzwerk aus Fachplanenden, Fachanwälten und Marketingfachleuten

Tätigkeitsschwerpunkte

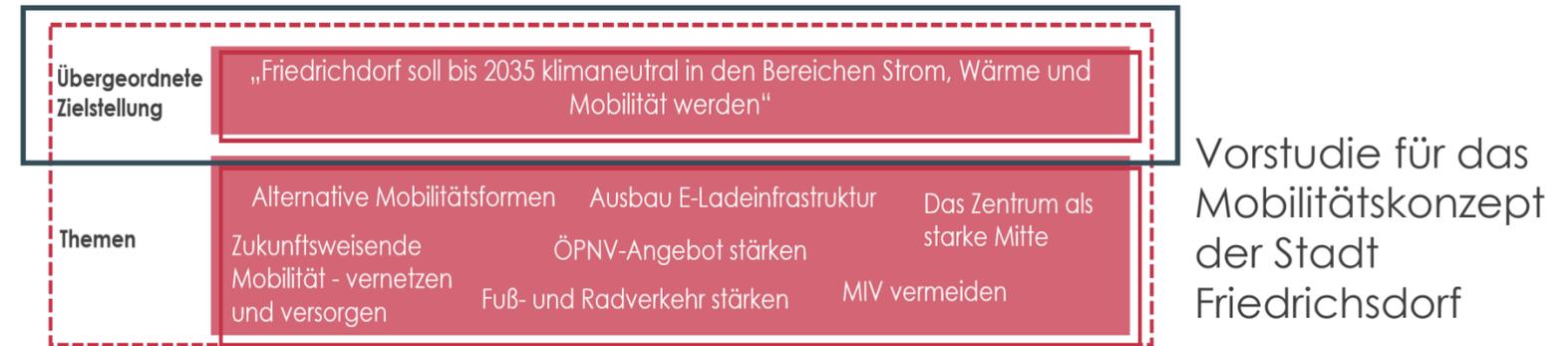
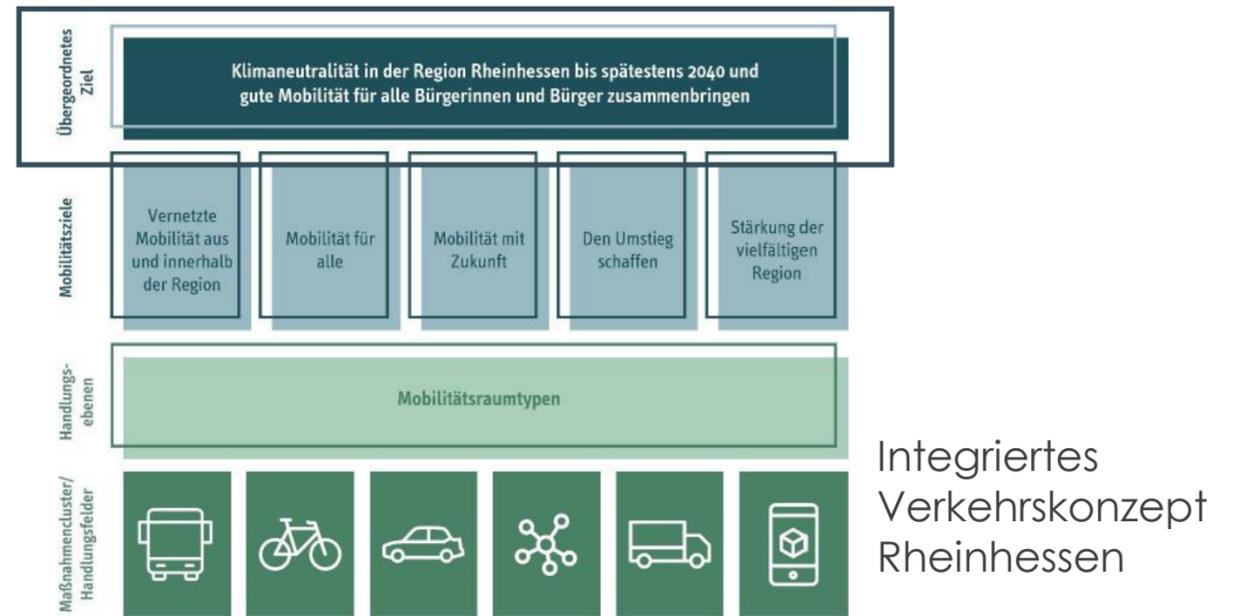
- Analyse, Bewertung, Prognose und Planung von öffentlichen Verkehrsangeboten
- Erarbeitung von Nahverkehrsplänen, Strategie- und Umsetzungskonzepten zur Mobilität
- Optimierung von ÖPNV-Systemen in Stadt und Land
- Konzepte zum Mobilitätsmanagement
- Konzepte zur Inter- und Multimodalität
- Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren
- Durchführung von analogen und digitalen Abstimmungs- und Beteiligungsprozessen

Vorüberlegung I

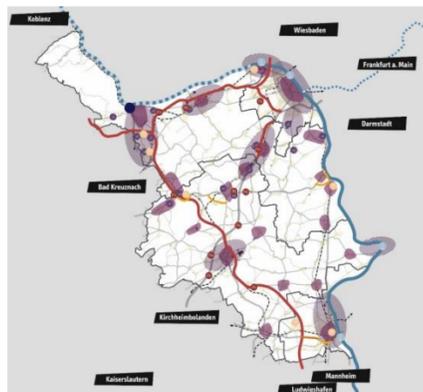
Verschiedene Ausgangspunkte

- Handlungsimpuls aus Klimaschutzkonzept
- Handlungsimpuls aus Mobilitätskonzept
- Handlungsimpuls aus einem (Förder-)Projekt

Das übergreifende Ziel sollte als Betrachtungsrahmen die Mobilität der Menschen ins Zentrum stellen.



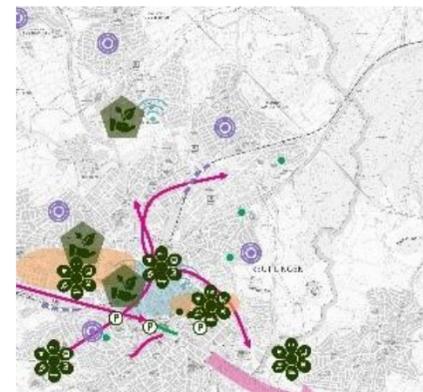
Vorüberlegung II - Spezifische Schwerpunkte



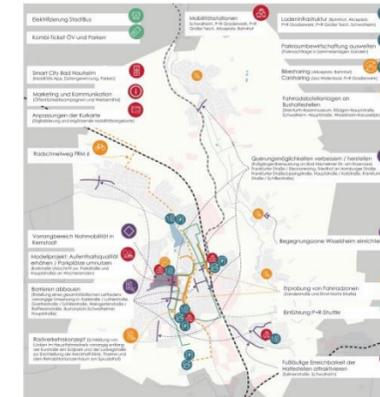
Integriertes, regionales Verkehrskonzept für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen



Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis



Green-City-Plan Reutlingen



Kommunales Mobilitätskonzept Bad Nauheim

Fokus: „Stadt und/vs. Land“

Fokus: Prozess

Fokus: Maßnahmen (Umweltaspekt)

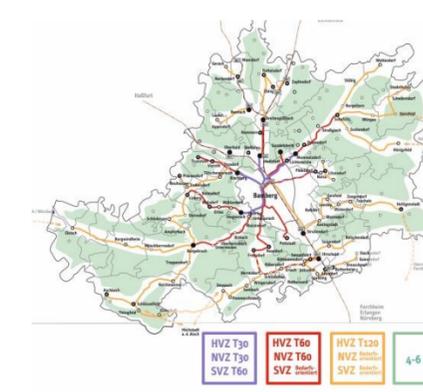
Fokus: StadtBus und Umweltverbund



regionales Gesamtkonzept „Mobiles Münsterland“



Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Höxter



Intermodales Mobilitätskonzept für den Landkreis Bamberg

VERNETZT INNOVATIV MOBIL Mobilitätskonzept für den Kreis Viersen

Fokus: Hierarchisches Verkehrsnetz

Fokus: Vernetzte Mobilität

Fokus: Regionaler ÖPNV

Fokus: Vernetzte, innovative Mobilität



Kommunales Mobilitätskonzept für die Stadt Ahlen



Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Hansestadt Uelzen



Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Friedrichsdorf

Fokus: StadtBus und vernetzte Mobilität

Fokus: Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Fokus: Klimaneutrale Mobilität

Ressourcen und Verantwortlichkeiten

These: Für den Bereich integrierte, multi- und intermodale Mobilität und auch Aspekte des Klimawandels / der Klimaanpassung gibt es häufig, aufgrund einer eher klassischen und eher monomodalen Aufgabenzuweisung in den meisten Verwaltungen, eine unpassende Struktur

- **Anforderungen** an eine **agilere Verkehrsplanung** und stärker modularisierte Planwerke brauchen auch eine entsprechende **Transformation der Verwaltung**
- Aktuell treffen die **geänderten Anforderungen** auf **gewachsene Verwaltungsstruktur** und **verkehrsmittelbezogene Abteilungsgliederungen**
- **Aber:** Es bestehen **unterschiedliche hausinterne Interessenlagen** (z. B. Sichtbarkeit der einzelnen Abteilungen, Verteilung von Budgets, unterschiedliche Herangehensweisen, z. B. Straßenverkehrsbehörde und (Mobilitäts-)Planungsabteilung)

Beispiel verkehrssparsame Siedlungsentwicklung

Fehler bei der Siedlungsplanung haben finanzielle und ökologische Belastung durch Mehrverkehre zur Folge – was in den kommunalen Entscheidungsgremien nicht immer präsent ist

Ressourcen und Verantwortlichkeiten

These: Verwaltungsintern ist eine zentrale kümmernde Einheit notwendig, die sich im Sinne eines Projektsteuerers sämtlichen Fragen und Projekten im Bereich Verkehr annimmt und klare Aufgaben anderen Einheiten zuweist

- Es braucht auch innerhalb der Verwaltungen einen **Gesamtblick auf Mobilität und Klimaschutz**, der alle Verkehrsträger und Verkehrsarten umfasst, ein **Gesamtziel für Mobilität definiert** und die **Umsetzung** entsprechender Push- und Pull-Maßnahmen **begleitet**
- **Bündelung** bietet Möglichkeit für integriertes und **übergreifendes Vorgehen** und schafft **Synergien**
- **Aber:** Erfordert auch die **Bündelung** von Entscheidungskompetenzen – und somit aber auch die **Abgabe von Entscheidungskompetenzen**

Beispiel Mobilitätskonzept Hansestadt Uelzen

Projektbezogene Kooperationen (Aktuell)

- + Niedrigschwellig
- + Aufgreifen gegebener Strukturen
- + Geringe Kosten
- Unterschiedliche Interessenlagen und räumliche Bezüge
- Unvollständige Themenbesetzung
- Begrenzt Entwicklungspotenzial
- Kein integrierter Ansatz
- Unklare Ressourcenzuweisung



Mobilitätsmanager (Zwischenschritt)

- + Kurzfristig umsetzbar
- + Förderung?
- + Zusätzliches Personal
- Begrenzte Personelle Ressourcen für Aufgabenumfang
- Fehlende Möglichkeiten einer Spezialisierung
- Kein integrierter Ansatz
- Geringe Synergieeffekte
- Keine Vereinfachung bei Umsetzung von Maßnahmen



Mobilitätsmanagement (Zielzustand)

- + Stadtweite und kommunale Kooperation
- + Spezialisierung
- + Institutionalisierung (Zuständigkeit: Förderung des Umweltverbundes)
- + kurzfristig umsetzbar
- + Möglichkeit langfristiger Verstetigung
- + Förderung?
- Teilw. erforderliche Umstrukturierung

Ressourcen und Verantwortlichkeiten

These: Fördermittelakquise braucht verwaltungsseitig personelle Konstanz und inhaltliches Knowhow

- Die erfolgreiche **Akquise von Fördermitteln** setzt **engagierte Persönlichkeiten** und **einschlägiges Erfahrungswissen** in den Verwaltungen voraus.
- Die **Vielzahl der Einzelförderungen** erzeugt keine **Verlässlichkeit** für die kommunalen Akteure, welche Themen mittelfristig gefördert werden können (auch in Hessen sind Themen der Mobilität und des Klimaschutzes über verschiedene Ministerien verteilt)
- **Hohe Anforderungen** mancher Verfahren können zu Motivationsverlust und Überforderung führen
- Für die **Kommunen** wären **größere Kontinuität** und **einfachere Beantragung** von Fördermitteln hilfreich

Kontroverse Personalstellenförderung

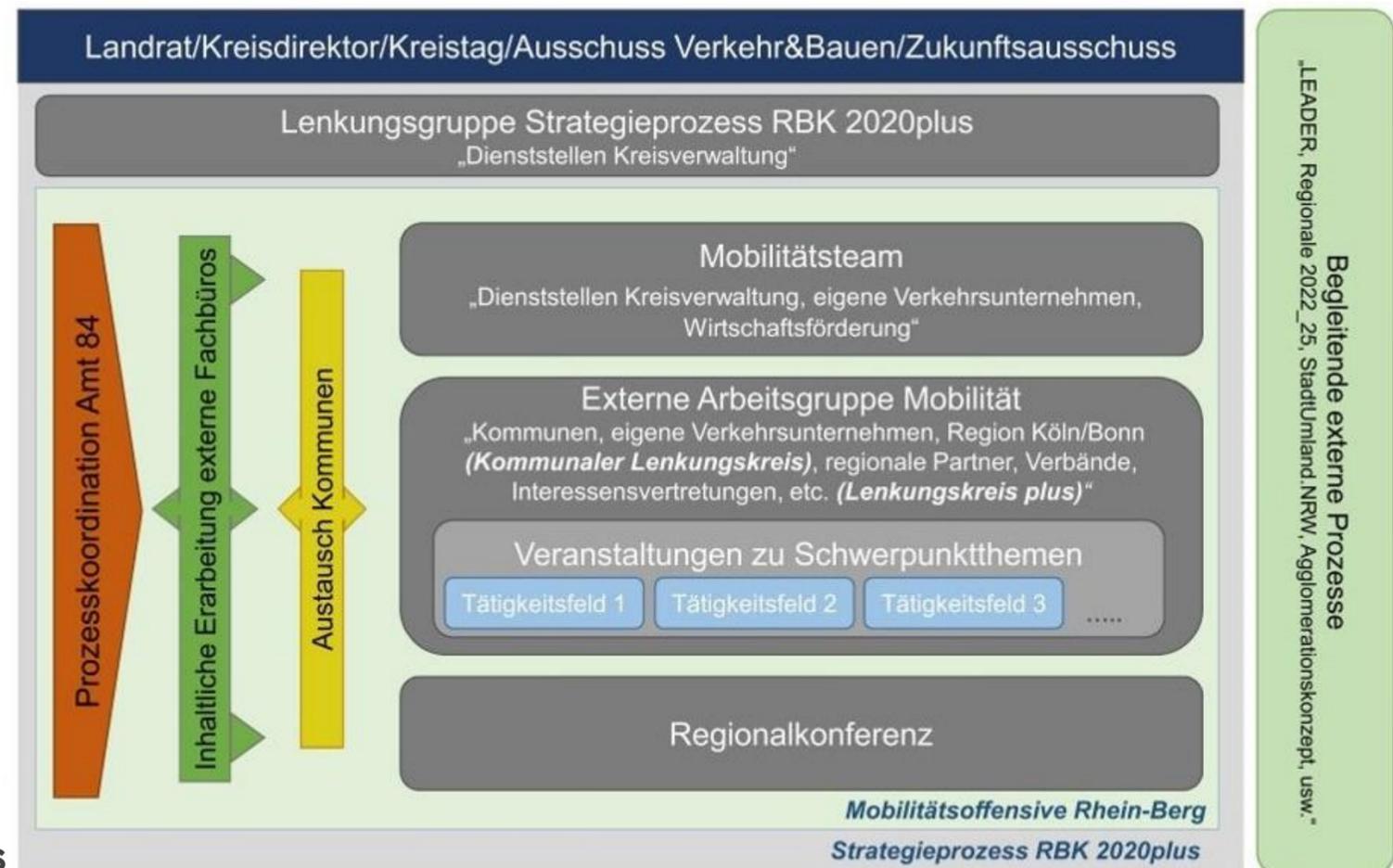
- Einerseits: Aufbau personeller Kapazitäten für die Bearbeitung neuer Themen, wie die Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg oder auch in Hessen mit der Förderung von Personalstellen für die Erarbeitung von „nachhaltigen integrierten Mobilitätsplänen“.
- Andererseits: Mit befristet eingestellten Mitarbeitenden gehen auch das Wissen und die lokalen Strukturen wieder verloren, wie es bei den Klimaschutzmanagerinnen und -managern zu beobachten ist.

Interne Zusammenarbeit und Steuerung / Management

These: Um die Aufgabe einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung zu bewältigen, werden vielerorts zu viele verwaltungsinterne Prozesse angestoßen und Abstimmungsrunden einberufen, die die Verwaltung eher lähmen

- Zu viele **Abstimmungsrunden** können Prozesse **lähmen**
- Die **Prozessstruktur** sollte konsequent auf eine **Entscheidungsfindung** für eine spätere **Umsetzung** folgen
- **Transparente Strukturen** mit **hausinternen** und **externen Multiplikatoren** sowie möglichst Akteuren mit **Entscheidungskompetenz**

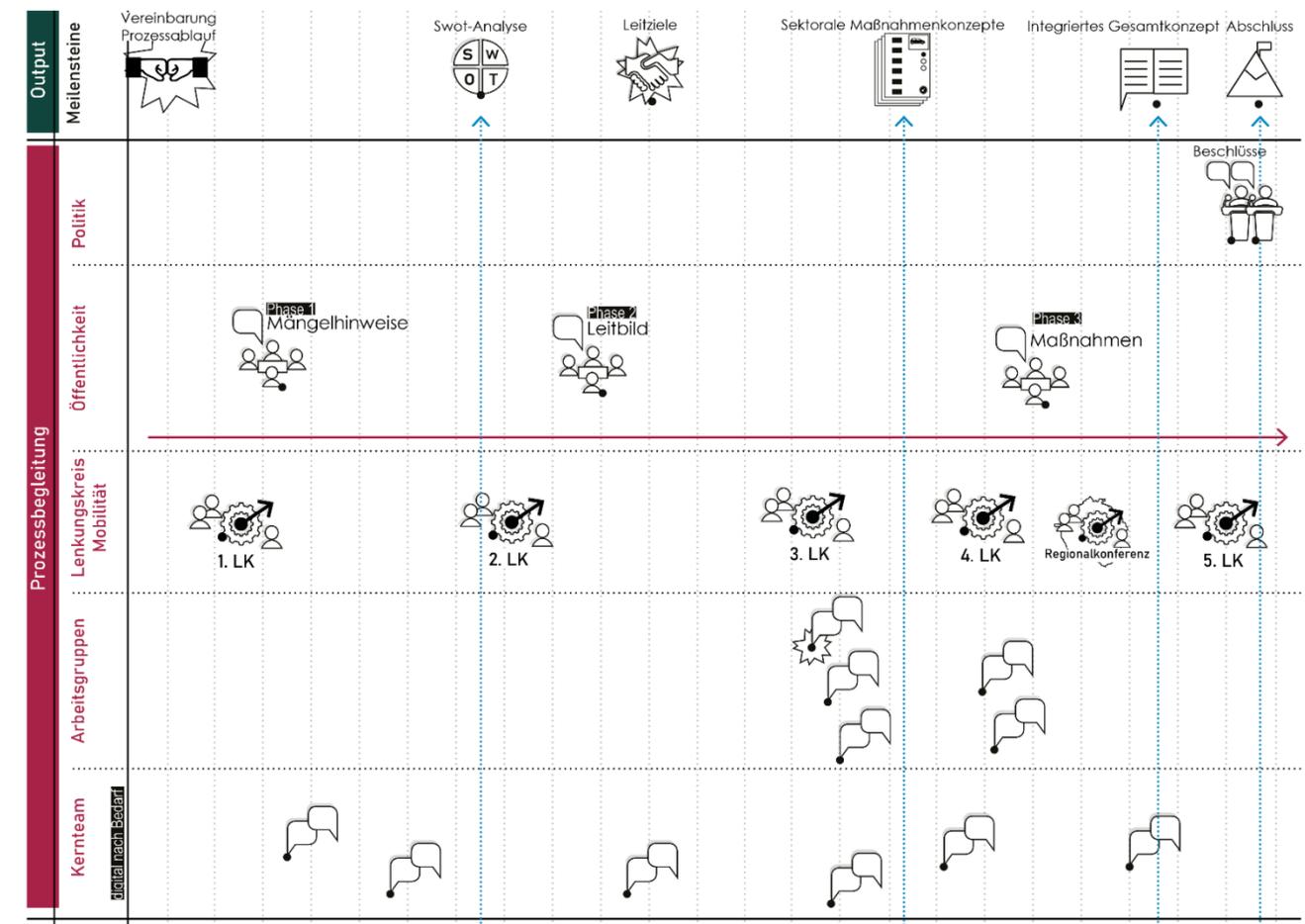
Beispiel Rheinisch-Bergischer Kreis



Interne Zusammenarbeit und Steuerung / Management

These: Sehr viele (große und kleine) Projekte reißen aktuell die gesteckten Zeitpläne

- **Zeitschiene** wird u.a. beeinflusst durch
 - Förderzeiträume,
 - politische Wahl- und Sitzungszyklen,
 - verwaltungsseitige Prozessbegleitung und Mitarbeit,
 - ausgelastete Gutachter.
- **Großes öffentliches Interesse** an den Themen **Klima** und **Mobilität** sorgt nicht für eine Beschleunigung der Prozesse



Beispiel Zeitplan

Interne Zusammenarbeit und Steuerung / Management

These: Es besteht zu wenig Spielraum zum Ausprobieren. Mögliches Scheitern von Projekten wird als Fehler einzelner Einheiten verstanden. Es fehlt (zumindest gefühlt) Rückendeckung.

- **Nachhaltige Mobilität** ist in vielen kleinen Städten und ländlichen Regionen **ein Thema unter vielen**, das mit anderen um politische Aufmerksamkeit konkurriert
- Mobilität ist oftmals **weniger** ein Gegenstand **kritischer politischer Bewegungen** und Diskurse oder **mittel- bis langfristiger Handlungspfade**, sondern viel mehr eine **zu beantwortende Fragestellung** für all diejenigen, die keinen oder begrenzten Zugang zum MIV besitzen
- **Projekterfolg** wird fast immer über einen **klassischen Kosten-Nutzen-Vergleich** definiert.
- Vorab **Klärung und Bilanzierung der Benefits** in den Bereichen empfehlenswert, die schwer messbar sind (bspw. Steigerung der Gesamtattraktivität einer Stadt und der damit verbundenen Effekte, Klimaanpassungsmaßnahmen)

Netzwerke und gegenseitiges Lernen

These: Projektevaluation wird als sehr wichtig erachtet, wird aber selten durchgeführt.

- Es wird nach Ende der Konzepterstellung **keine Zeit, keine Mitarbeitenden** und **kein Budget** eingeplant, um die Umsetzung zu evaluieren
- **Gegensteuern, Ausbau und/oder Verstetigung** passiert daher eher **spontan** und einzelfallbezogen (unabhängig des eigentlichen Zieles eines Mobilitätskonzeptes als strategischer Rahmen)
- **Nachhaltigkeit der Entwicklung** und **Lernerfahrung** sind begrenzt (bzw. sind auf Best-Practice-Beispiele beschränkt)

Mobilitätskonzept Stadt Höxter

Handlungsfeld:	Indikatoren
 Sicher und bequem zu Fuß in vitalen öffentlichen Räumen	● Fußverkehrsanteil am Modal Split
	● Unfallstatistik / Beteiligung Fußgänger
	● Zufriedenheit mobilitätseingeschränkter Menschen
	● Fußgängerfrequenz in der Innenstadt
	● Anzahl errichteter Sitzgelegenheiten / Spielangebote
	● Anzahl errichteter Querungsanlagen

Netzwerke und gegenseitiges Lernen

These: Lebendige Netzwerke entstehen vor allem dort, wo es einen lokal verankerten starken Treiber gibt, z. B. eine Stadt, die zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden sucht

- **Regionale Verflechtungen** sollten als Triebfeder für eine **intensive Abstimmungskultur** verstanden werden, um **zuständigkeitsübergreifend Planungen** zusammenzubringen und **Projekte umzusetzen**
- Die **Region** bzw. der **regionale Gedanke** erhält in Fragen der Mobilität zukünftig eine bedeutsamere Rolle
- Das Format der **Landesnetzwerke** und **vergleichbarer Initiativen** hat sich in diesem Zusammenhang als erfolgreich bewährt, um insbesondere **Kommunen** im ländlichen Raum zu **beraten** und zu **unterstützen**

Eine abschließende These

These: Eine neue Planungskultur sollte Hand in Hand mit einer neuen Umsetzungskultur für Mobilität und Klimaschutz gehen

Oder anders gefragt: Benötigen Sie überhaupt ein eigenes Mobilitätskonzept (und falls ja, mit welchem Schwerpunkt?) um die Themen Mobilität und Klimaschutz zusammenzudenken

JA

- ...Mobilität muss bei uns neu gedacht werden, wir benötigen eine Grundlage und innovative Ideen.
- ...es gibt langanhaltende Konfliktpunkte, wir benötigen den Diskurs und ein gemeinsames abgestimmtes Bekenntnis zur Verkehrs- und Mobilitätsplanung.
- ...wir müssen uns bezogen auf Fragen der Mobilität gegenüber Dritten positionieren, Zuständigkeiten klären und unsere Position mit dem Mobilitätskonzept verdeutlichen.
- ...es gibt mittlerweile eine unübersichtliche Situation von Ideen, Anträgen und Planungen. Zusammenführen!

NEIN

- ...es gibt ein übergeordnetes Konzept des Kreises/der Region auf dem wir gut aufbauen können.
- ...wir benötigen eher Detailkonzepte für ausgewählte Fragestellungen.
- ...eigentlich wollen wir Projekte umsetzen. Planungen, Ideen und Ansätze gibt es genug. Wir wissen aber nicht, wie wir in die Umsetzung kommen bzw. haben wir nicht die Kapazitäten in den kleinen Ort.
- ...wir benötigen daher eine Unterstützung bei der konkreten Umsetzung von Projekten (Projektsteuerer?)

Fragen Sie uns.

kuehnel@plan-mobil.de

www.plan-mobil.de

plan:mobil – Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Ing. Felix Kühnel M.Sc.

Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 400 90 573

Fax. 0561 / 7084104

plan:mobil
■ VERKEHRSKONZEPTE
■ MOBILITÄTSPLANUNG