



# Neue Planungskultur für Kommunen

## Klimaschutz und Mobilität gemeinsam denken

Um die hessischen Kreise, Städte und Gemeinden hinsichtlich Nachhaltigkeit und Lebensqualität zukunftsfähig aufzustellen, müssen Klimaschutz und Mobilität Hand in Hand gehen. Doch während allen anderen Sektoren eine Reduktion der Treibhausgasemissionen gelingt, bleibt der Verkehrssektor weiterhin deutlich hinter seinen Zielen und Möglichkeiten zurück.

Viele hessische Kommunen und Kreise erstellen zurzeit neue Mobilitätspläne oder bereiten deren Erstellung vor. Parallel bringt vielerorts das Klimaschutzmanagement das Thema auf die kommunale Agenda. Denn Klimaschutz beginnt vor Ort. Eine wiederkehrende Herausforderung ist dabei die Entwicklung eines integrierten Vorgehens, damit Klimaschutz stärker in der Mobilitätsplanung verankert wird.

Im Rahmen eines Workshops hat das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen (nachfolgend „Fachzentrum“) Strategien und Vorgehensweisen für eine integrierte Planung aufgezeigt und zur Diskussion gestellt. Gute Beispiele aus Hessen und Baden-Württemberg dienten der Konkretisierung, so dass ergänzend zu allgemeinen Herausforderungen und Rahmenbedingungen auch die erforderlichen Verwaltungsstrukturen für eine klimaschutzorientierte Mobilitätsplanung sowie Möglichkeiten zur Kooperation und zum Wissensaustausch thematisiert werden konnten.

Neben dem Fortbildungsaspekt war es dem Fachzentrum auch wichtig zu erfahren, welche weiteren Unterstützungsbedarfe seitens der Kommunen bestehen.

Der Workshop fand am 13. Juni 2024 im Lokschuppen in Marburg statt. Das Teilnehmendenfeld war sehr heterogen: so sind die ca. 50 Teilnehmenden aus ganz Hessen in sehr unterschiedlichen Funktionen und Tätigkeiten in ihren Kommunen aktiv.

Bei der Konzeption und Moderation des Workshops wurde das Fachzentrum durch DialogWerke und Burkhard Horn unterstützt.



# Neue Planungskultur für Kommunen

Programm 13. Juni 2024 (10.00 – 16.00 Uhr) Lokschuppen Marburg

## Begrüßung

- Prof. Dr.-Ing. Lamia Messari-Becker, Staatssekretärin Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
- Dr. Thomas Spies, Oberbürgermeister Stadt Marburg

## Impuls

- Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz, Institut für Mobilität und Verkehr | imove, Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern Landau

## Einstiegs-Diskussion

- Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz, Institut für Mobilität und Verkehr | imove, Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern Landau
- David Stoitner, Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen
- Paula Kuss, Referat „Klimaschutz im Verkehr“, Verkehrsministerium Baden-Württemberg
- Jana Schönemann, Stabsstellenleitung Stadt- und Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und Statistik der Stadt Marburg

## Workshops Sessions 1 + 2

## Zusammenführung & Ausblick



# Begrüßung

**Prof. Dr.-Ing. Lamia Messari-Becker**, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum



In Ihrer Videobotschaft betonte Staatssekretärin Prof. Dr.-Ing. Lamia Messari-Becker, dass nachhaltige Mobilität mehr als Klimaschutz sei. So sei Mobilität auch eine wichtige Grundlage für **gesellschaftliche Teilhabe** und eine Voraussetzung für **wirtschaftlichen Erfolg**. Die Lücke zwischen den ausgestoßenen Treibhausgasemissionen und den Klimaschutzzielen im Verkehrsbereich wächst jedoch. So sei das gegenwärtige Mobilitätssystem noch nicht nachhaltig und erfordere eine Anpassung.

Das Land Hessen arbeite **innovationsgetrieben** und bemühe sich darum, den öffentlichen Verkehr sowie die **Multi- und Intermodalität** zu fördern und auszubauen. So würden Angebote geschaffen, um Unternehmen und Menschen eine freie Auswahl bei ihrer Mobilität zu ermöglichen.

Der heutige Workshop widme sich mit seinem Fokus auf die notwendigen **Strukturen und Ressourcen für die Zusammenarbeit** von Klimaschutz- und Mobilitätsplanung einer zentralen Herausforderung.

Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium wolle die Kommunen bei der Erarbeitung **integrierter Pläne und Konzepte** bestmöglich unterstützen. Der heutige Workshop sei ein wichtiger Teil dieses Angebots.

# Begrüßung

**Dr. Thomas Spies**, Oberbürgermeister der Stadt Marburg

Marburgs Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies betonte in seiner Begrüßung die **elementare und existenzielle Bedeutung** der Mobilität für die Menschen. Als zentrale Stellschrauben für eine moderne Planung nannte er die **Angebote und Infrastrukturen**. Dabei bestehe die Herausforderung, dass eine klimaschutzorientierte Planung oft als **Verzicht und Einschränkung** wahrgenommen werde, wodurch bei vielen Menschen ein **Bedrohungsgefühl** entstehe.

Als Beispiel berichtete er von einem in Marburg am 9. Juni 2024 durchgeführten **Bürgerentscheid** zu der Frage, ob der Autoverkehr bis 2035 halbiert werden sollte. Im Ergebnis haben sich etwa 51% gegen dieses Ziel ausgesprochen. Deutlich wurde dabei, dass die Sorgen größer werden, je weiter man sich vom Stadtzentrum entferne.

Für Marburg sei das Ergebnis dennoch ermutigend, wenn sich wiederum fast die Hälfte der Menschen eine solche Reduzierung vorstellen könne, und bringe wichtige Erkenntnisse für die weitere Mobilitätsplanung. So dürfe der **kommunikative Fokus zur Mobilitätswende** eben nicht auf „einschränkenden Zahlen“ liegen. Denn die Bereitschaft zur Mobilitätswende sei seiner Ansicht nach sehr groß. Es müsse jedoch gelingen, existenzielle Ängste vor Einschränkungen auszuräumen. Dazu sei es wichtig, die Bürgerinnen und Bürger mit Angeboten in ihrer Mobilität zu unterstützen und ein **positives Framing** zu entwickeln.



# Impuls

Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz, Institut für Mobilität und Verkehr, Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern Landau

Professor Manz verdeutlichte in seinem Impuls die Bedeutung einer **klimaschutzorientierten Verkehrsplanung**. So habe diese einen positiven Effekt auf eine ganze Reihe an **Sustainable Development Goals** der Vereinten Nationen (UN).

Der Klimaschutz in Deutschland wurde 2021 durch das **Urteil** des Bundesverfassungsgerichts zur **Generationengerechtigkeit** gestärkt und habe die Politik zu Nachbesserung verpflichtet. Die jüngste **Aufhebung der Sektorenziele** sei jedoch als Rückschritt anzusehen.

In Hessen werde der politische Rahmen für Klimaschutz im Verkehr durch die **Hessenstrategie Mobilität** (2018), das **Hessische Nahmobilitätsgesetz** (2023) sowie das **Klimaschutzgesetz** (2023) und den **Klimaplan Hessen** (2023) bestimmt.

Die Zunahme der jährlichen Fahrleistung und des Fahrzeugbestands zeigten, dass Deutschland vor einer großen Herausforderung stehe. Zur Erreichung der Verkehrswende käme es auf drei Säulen an: Die **Antriebswende**, die **Strukturwende** und die **Mobilitätswende**. Verkehr müsse vermieden, verlagert und verträglich abgewickelt werden. Dabei bestünde kein Wissensdefizit, sondern ein Umsetzungsdefizit. Dieses zu überwinden erfordere ein **Zusammenwirken auf allen politischen Ebenen** von EU bis Kommune.



# Impuls

**Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz**, Institut für Mobilität und Verkehr, Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern Landau

Die kommunale Ebene sei von besonderer Bedeutung, da hier lokale Veränderungen erreicht werden könnten. Dazu brauche es sowohl **Pull- als auch Push-Faktoren**. Auf der einen Seite müsse der Umweltverbund gestärkt werden. Auf der anderen Seite müsse die Priorisierung des Pkw reduziert werden. Zudem brauche es einen **Paradigmenwechsel** hin zu „nutzen statt besitzen“, einen Systemwechsel durch das Schaffen neuer Angebote sowie einen **Bedürfniswechsel**, erzeugt durch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens.

In der gesamten Transformations-Debatte und der zugehörigen Kommunikation sei zu berücksichtigen, dass eine Verkehrswende nicht nur dem Klimaschutz nütze, sondern auch der **Lebens- und Aufenthaltsqualität**.

Mit Blick auf die Umsetzung der Verkehrswende ginge es weniger darum, immer neue Maßnahmen zu entwickeln. Vielmehr käme es darauf an, verfügbare Maßnahmen umzusetzen. Diese müssten auf Basis ihrer **Klimaschutzwirkung** priorisiert werden, was sich sehr nach lokaler Lage und Situation unterscheide. Neue Planungskonzepte wie **nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP)** und **Klimamobilitätspläne (KMP)** ermöglichten eine Auswahl und Bewertung von Maßnahmen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten, sowie eine gezielte und umsichtige Kommunikation.



# Einstiegs-Diskussion

## Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz

Institut für Mobilität und Verkehr | imove,  
Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern Landau

## Paula Kuss

Referat "Klimaschutz im Verkehr",  
Verkehrsministerium Baden-Württemberg

## David Stoitner

Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

## Jana Schönemann

Stabsstellenleitung Stadt- und Regionalentwicklung,  
Wirtschaftsförderung und Statistik der Stadt Marburg

**Moderation:** Burkhard Horn



**David Stoitner** erklärte die Motivation des Fachzentrums für die Durchführung des Workshops. Das Fachzentrum wolle den Klimaschutz stärker in den Fokus der Mobilitätsplanung rücken. Es brauche einen konzeptionellen Überbau in den Städten und Gemeinden. Dabei wolle man die Kommunen unterstützen und die Zusammenarbeit durch eigene Angebote stärken.

**Jana Schönemann** reflektierte das Ergebnis des Marburger Bürgerentscheids. Die Entscheidung verursache nun zwar eine Verzögerung, die dadurch erforderlichen strategischen Prozesse und Abstimmungen seien jedoch durchaus erkenntnisreich und konstruktiv. Mit Blick auf die strukturellen Rahmenbedingungen erlaube die direkte Anbindung der Stabsstelle an das Büro des Oberbürgermeisters eine enge Abstimmung.

**Paula Kuss** berichtete von den Erfahrungen aus der Erstellung von Klimamobilitätsplänen (KMP) und den Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz (AMKL). Sie betonte die Notwendigkeit einer Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen. Zudem käme es auch auf die verkehrlichen Verflechtungen mit dem Umland an. Es sei wichtig, diese von Anfang an mitzudenken und zu adressieren. Zudem helfe die faktenbasierte Grundlage des KMP, in der Kommunikation und Diskussion Sachlichkeit zu wahren, da sie die Klimawirksamkeit unpopulärer Maßnahmen aufzeige.

**Jana Schönemann** gab zu bedenken, dass Verkehrsmodelle in der Kommunikation auch Verwirrung und Missverständnisse erzeugen könnten. In Marburg sei das Verkehrsmodell lange diskutiert worden. Aus heutiger Sicht würde sie sich gegen eine öffentliche Vorstellung der Modellierung entscheiden. Die anschließende Diskussion zeigte, dass der Mix aus qualitativer und quantitativer Bewertung jeweils individuell zu nutzen ist.

**Wilko Manz** erklärte auf die Frage, wie man mit Veränderungsangst auf kommunaler Ebene umgehen könne, dass Strukturwandel mehr sei als nur der rechtliche Rahmen und die Gesetzgebung. Es ginge auch um gesellschaftliche Ungerechtigkeit. Die, denen eine Veränderung zugutekäme, seien politisch oft nicht sichtbar. Der Klimawandel und die Mobilitätswende seien im Vergleich zu konkreten Problemen wie dem Parkplatz vor der Haustür sehr abstrakt. Daher sei es wichtig, Maßnahmen zunächst im Kleinen auszuprobieren.

Zum Ende der Diskussion rief Moderator **Burkhard Horn** ein Zitat von Walter Scheel in Erinnerung: Politik solle nicht das machen, was populär sei. Aufgabe der Politik sei es vielmehr, das Richtige zu tun und es populär zu machen. Dessen sollten sich auch Kommunen bewusst sein.

# Workshop A: „Strukturen und Prozesse“

## Übersicht



## Ressourcen, Verantwortlichkeiten und Neues Denken – Welche verwaltungsinternen Grundlagen braucht die integrierte Mobilitätsplanung?

Dieser Workshop befasste sich mit den strukturellen und prozessualen Anforderungen, damit Klimaschutz und Mobilität in Kommunen erfolgreich miteinander gedacht und geplant werden können. Neben den erforderlichen Ressourcen (Personal, Budget, Knowhow) ging es um zu definierende Rollen und damit verbundene neue Formen der Zusammenarbeit. Schließlich galt es einen Blick darauf zu werfen, wie komplexe Planungsprozesse wie nachhaltige Mobilitätspläne am besten gesteuert und gemanagt werden können.

Der Einführungsvortrag von **Felix Kühnel** (Plan:mobil) steht auf der Projektwebseite zur Verfügung unter:

<https://mobilitaetsplanung-hessen.de/workshop-klimaschutz-mobilitaetsplanung-am-13-06-2024/>

### Schwerpunkte

- > Ressourcen und Verantwortlichkeiten
- > Interne Zusammenarbeit und Steuerung/Management
- > Netzwerke und gegenseitiges Lernen

### Referentinnen und Referenten

- > **Jana Schönemann**, Stabsstellenleitung Stadt- und Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und Statistik der Stadt Marburg
- > **Dr. Uli Molter**, Abteilungsleiter Mobilität der Stadt Oberursel
- > **Felix Kühnel**, Leiter Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, plan:mobil

### Moderation

- > **Burkhard Horn**, Freiberuflicher Berater

# Workshop A: „Strukturen und Prozesse“

## Ressourcen und Verantwortlichkeiten



- > Es gibt **keine Patentrezepte**. Die Kommunen müssen die **zu ihren spezifischen Rahmenbedingungen jeweils passende Struktur** finden, die im Sinne einer **integrierten Klimaschutz- und Mobilitätsplanung** zielführend ist. Dies ist u. a. abhängig von der Größe der Kommunen und den dort angesiedelten Zuständigkeiten.
- > Die Verwaltung muss **hinsichtlich der fachlichen Kompetenzen selbst gut aufgestellt** sein, sie darf sich nicht nur auf externe Dienstleister verlassen.
- > **Stabsstellen** können den **Stellenwert des Themas** innerhalb der Verwaltung **stärken** und **notwendige Prozesse organisieren** bzw. beschleunigen (auch bezüglich notwendiger Entscheidungen), sind aber **kein Allheilmittel**. Sie müssen gut integriert sein, die Schnittstellen zu den übrigen fachlich betroffenen Dienststellen müssen funktionieren.
- > **Übergreifende Projektgruppen** mit klar geregelten Kompetenzen und Prozessen sowie Unterstützung von der Verwaltungsspitze können ebenfalls hilfreich sein („**raus aus der Linienstruktur**“) und ggf. eine Alternative zur Einrichtung einer Stabsstelle darstellen.
- > Das Thema Klimaschutz und Mobilität muss **„Chefsache“** sein und braucht entsprechende grundsätzliche **politische Rücken- deckung**.
- > Die Kommunen benötigen **verlässliche Finanzierungsgrund- lagen**:
  - > **Fördermittel** sollten möglichst **einfach zugänglich** sein, **auskömmlich ausgestattet** sein und **längerfristig ausgereicht werden**, entsprechend der Bedeutung des Themas und der oft langen Planungs- und Finanzierungshorizonte.
  - > Für ihre **Beantragung** braucht es **ausreichende personelle Ressourcen**, ggf. fachbereichsbergreifend organisiert. Externe Beratung (Workshops, Beratungsstelle o. ä.) ist als Unterstützung wichtig.
- > **Personalstellenförderung** kann hilfreich sein, grundsätzlich ist aber eine dauerhaft ausreichende Personalausstattung mit personeller Kontinuität wichtig.

# Workshop A: „Strukturen und Prozesse“

## Interne Zusammenarbeit und Steuerung/Management (1/2)



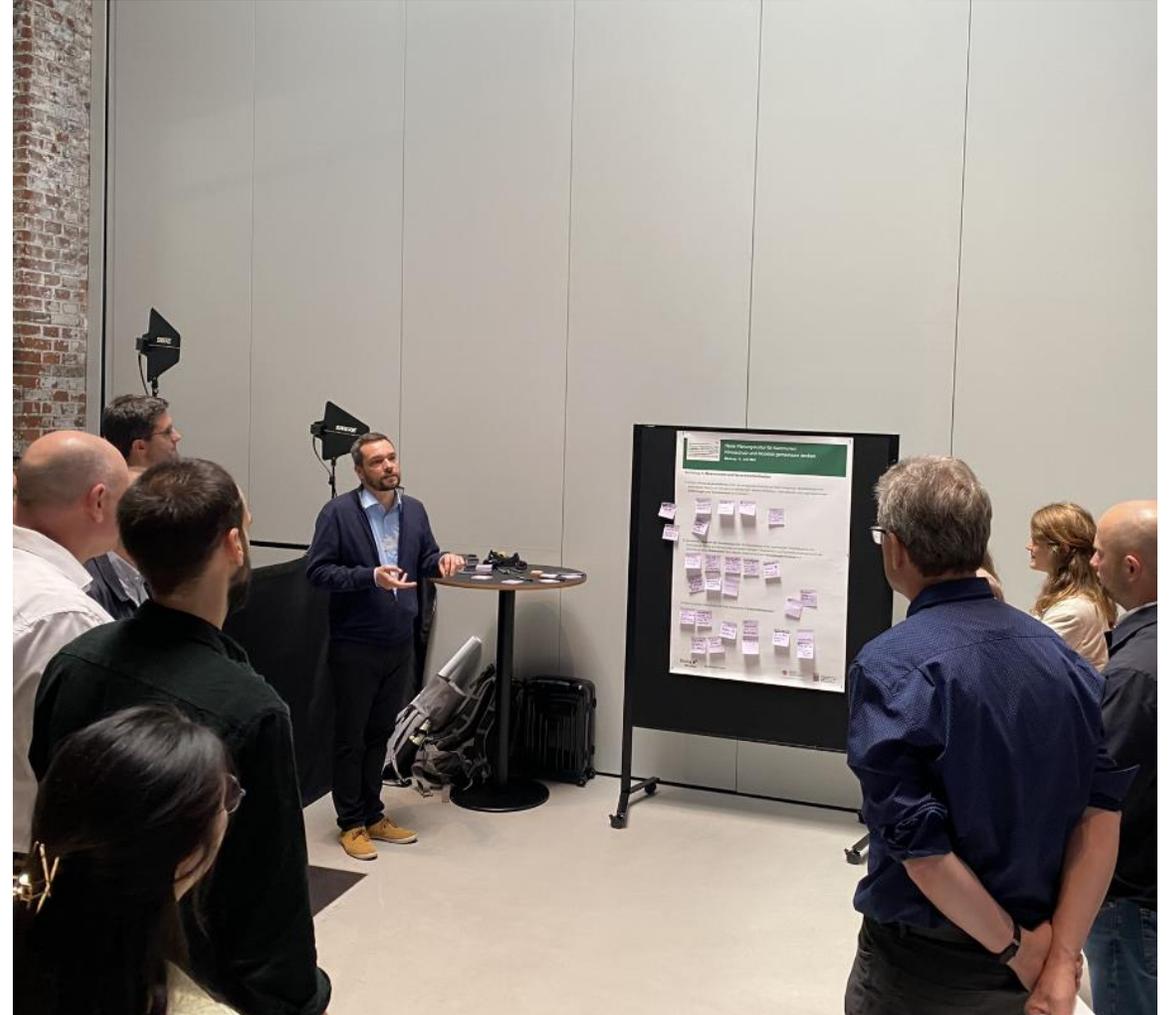
- > Für eine erfolgreiche Umsetzung ambitionierter Klimaschutz- und Mobilitätspolitik spielt die **enge Anbindung an die Verwaltungsspitze** eine entscheidende Rolle. Dabei geht es nicht nur um das Bekunden des politischen Willens (nach außen und nach innen), sondern auch um **die Legitimation des erforderlichen Prozesses**, die Gewährleistung **kurzer Entscheidungswege** und die **Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen**.
- > Damit die **Prozesssteuerung** und die **interne Zusammenarbeit** funktionieren, müssen die entsprechenden **Strukturen auf lange Sicht angelegt** sein, es braucht **Kontinuität**.
- > Klare **Priorisierungen** im Laufe des Prozesses sind für eine effiziente und zielgerichtete Arbeit essenziell. Die entsprechenden Vorschläge werden **von der Fachebene entwickelt, entschieden wird durch Verwaltungsspitze bzw. Politik**.
- > Die fachlich betroffenen Fachbereiche müssen gut miteinander vernetzt sein. Dazu bedarf es passender **Abstimmungsformate**, eines guten **Datenmanagements** und einer **transparenten Kommunikation** innerhalb der Verwaltung.
- > Das notwendige **Projektmanagement** sollte auf **schlanke Prozesse** abzielen und mit **realistischen Zeitplänen** arbeiten.
- > Zur Umsetzung einer integrierten Klimaschutz- und Mobilitätsplanung gehört auch eine **„Kultur des Ausprobierens“**. **Experimente und Verkehrsversuche** bringen nicht nur wichtige Erkenntnisse, sie können auch **zu mehr Akzeptanz** in der Zivilgesellschaft beitragen, im Sinne von mehr **„Ownership“** für den Prozess des Wandels. **Dabei muss auch ein Scheitern erlaubt sein**.
- > Oft können bestimmte **Anlässe als Treiber für Veränderung** genutzt werden (z.B. langfristig geplante Großveranstaltungen). Das gilt etwa für Maßnahmen im öffentlichen Raum, aber genauso für die Einbeziehung neuer Akteure oder personelle/strukturelle Veränderungen innerhalb der Verwaltung.

# Workshop A: „Strukturen und Prozesse“

## Interne Zusammenarbeit und Steuerung/Management (2/2)



- > **Letztendlich entscheidet immer die Politik** – sie ist deshalb ein zentraler Akteur. Damit sie sachgerecht entscheiden kann, braucht sie einen entsprechenden **Wissensstand als Teil einer transparenten Kommunikation**. Dazu gehört das Angebot von Workshops oder Fachgesprächen seitens der Verwaltung abseits der Entscheidungsprozesse, die aktive Abfrage von Informationsbedarfen oder auch eine umfassende Einführung zu Beginn einer Legislaturperiode. Im Einzelfall kann es auch sinnvoll sein, **externe Fachleute** für bestimmte Botschaften zu nutzen.
- > Für die Beteiligung der Öffentlichkeit sind frühzeitig **klare Regeln** zu definieren und zu kommunizieren. Zudem sollten **auch Beteiligungsprozesse evaluiert und hinterfragt** werden.
- > Für die Beteiligung und Außenkommunikation kann es sich lohnen, **externe Fachleute** einzuholen, um fehlende Kompetenzen innerhalb der Verwaltung auszugleichen.



# Workshop A: „Strukturen und Prozesse“

## Netzwerke und gegenseitiges Lernen (1/2)



- > **Netzwerke, Erfahrungsaustausch und kommunenübergreifende Kooperation** sind von zentraler Bedeutung für das Gelingen und die langfristige Verankerung von Prozessen dieser Art.
- > Zu unterscheiden ist zwischen **„internen“ Netzwerken** mit Mitgliedern ausschließlich aus **Kommunalverwaltungen** und **„externen“ Netzwerken**, in die **auch Akteure aus der Zivilgesellschaft und bestimmte Stakeholder** eingebunden sein können (z.B. als informelle Kommunikations-/Vorabstimmungsebene mit Klimaschutzinitiativen).
- > Netzwerke ganz unterschiedlicher Art können ein breites Spektrum an **Mehrwert** erzeugen:
  - > Sie können schon durch die bloße Austauschmöglichkeit mit Gleichgesinnten beinahe **therapeutische Wirkung** haben („You’re not alone“) und ein **Gemeinschaftsgefühl** unter den Mitgliedern stärken.
  - > Sie tragen dazu bei, die **eigene Position besser einordnen** zu können, von anderen Kommunen **Ideen für geeignete Projekte** zu übernehmen, Tipps für die Lösung bestimmter Probleme zu bekommen bzw. bieten schlicht die Basis für einen regelmäßigen **Wissensaustausch**.
- > Informelle Zusammenarbeit in Netzwerken kann im Einzelfall auch eine **formelle Kooperation initiieren**, gerade bei der **interkommunalen Zusammenarbeit**. Beispiele dafür sind die Zusammenarbeit zwischen den über das Programm LEADER geförderten Kommunen, oder auch das „Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen“ (NeMoRa).
- > Für das **Zustandekommen und Funktionieren solcher Netzwerke** sind (neben einer **positiven Grundeinstellung** der Beteiligten und der Bereitschaft, ggf. die „Fachblase“ zu verlassen) vor allem folgende Aspekte relevant:
  - > **Rückendeckung der Vorgesetzten** für die Mitwirkung (Bereitstellung entsprechender zeitlicher und ggf. finanzieller Ressourcen)
  - > **„Kümmerer“**, der/die Kontinuität der Arbeit des Netzwerks sicherstellt
  - > **Personelle Kontinuität** unter den Teilnehmenden
  - > **Stetigkeit und Regelmäßigkeit** des Austauschs
  - > **Weiterverbreiten der Erkenntnisse** aus dem Netzwerk in die eigene Verwaltung bzw. Institution
  - > Im Einzelfall können ggf. **bestehende Institutionen als Hülle** für das Netzwerk dienen.

# Workshop A: „Strukturen und Prozesse“

## Netzwerke und gegenseitiges Lernen (2/2)



- > Im Idealfall initiieren Netzwerke **kooperationsstiftende Projekte**.
- > Ggf. könnte auch das **Land als Träger** von Netzwerken auftreten, kommunal selbstorganisierte Netzwerke werden aber teilweise als robuster eingeschätzt.
- > Eine vom Land bereitgestellte **Beispielsammlung bestehender Netzwerke** im Themenfeld Klimaschutz und Mobilität in Hessen könnte für interessierte Kommunen hilfreich sein. Erste Beispiele für bestehende Netzwerke sind:
  - > Klimaschutzbeirat im Landkreis Hersfeld-Rotenburg
  - > „Klimakommunen“ der Landesenergieagentur (LEA)
  - > AG Nahmobilität (auf Landesebene organisiert)
  - > SUMP-Netzwerktreffen des Fachzentrums Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen



# Workshop B: „Integrierte Planung“

## Übersicht



## Von Leitbild, Szenarien und Maßnahmen-Indikatoren – Was ist bei der integrierten Mobilitätsplanung zu beachten?

Dieser Workshop befasste sich mit den inhaltlichen und methodischen Chancen und Herausforderungen, Klimaschutz in Nachhaltigen Mobilitätsplänen von größeren und kleineren Kommunen angemessen zu berücksichtigen. Dazu wurden die relevanten Planungsschritte von der Entwicklung eines Leitbildes, der Definition von Handlungsfeldern und Szenarien bis hin zur Festlegung von Maßnahmen und Indikatoren aufgegriffen. Es wurde dazu betrachtet, in welcher Form die verschiedenen internen & externen Akteure sowie die Bürgerinnen und Bürger angemessen einzubeziehen sind.

Der Einführungsvortrag von **Dennis Jaquet** (Planersocietät) steht auf der Projektwebseite zur Verfügung unter:

<https://mobilitaetsplanung-hessen.de/workshop-klimaschutz-mobilitaetsplanung-am-13-06-2024/>

### Schwerpunkte

- > Themen der integrierten Planung
- > Arbeitsschritte der integrierten Planung
- > Beteiligung zur integrierten Planung

### Referentinnen und Referenten

- > **Paula Kuss**, Referat "Klimaschutz im Verkehr", Verkehrsministerium Baden-Württemberg
- > **Michael Stanke**, 1. Stadtrat der Kreisstadt Limburg an der Lahn
- > **Dennis Jaquet**, Leiter Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, Planersocietät

### Moderation

- > **Christian Klasen**, DialogWerke

# Workshop B: „Integrierte Planung“

## Themen der integrierten Planung



- > Der zur Verfügung stehende Handlungsspielraum der Kommunen zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität wird maßgeblich von der **Bundesgesetzgebung** bestimmt. Dies wirkt sich auch auf die Handlungsfelder aus.
- > Als **Struktur für Handlungsfelder** hat sich grundsätzlich die Orientierung an den Modi bewährt (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Multimodalität, MIV).
  - > Auf die **Gestaltung des ÖPNV** haben kleinere Kommunen jedoch einen geringeren Einfluss als größere Kommunen.
  - > Bei umfassenden Planungen ist der **Wirtschaftsverkehr** zu ergänzen.
- > Zusätzliche **(Querschnitts-)Themen** sind etwa Digitalisierung, Raumplanung, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Kommunikation / Beteiligung. Bei hoher Bedeutung für die Kommune können sie auch als eigenes Handlungsfeld fungieren.
- > Die **Anzahl der Handlungsfelder** ist gut zu überlegen. Umfangreichere Strukturen können zu mehr Übersicht führen, erfordern aber zugleich auch umfangreichere Mess-, Berichts- und Monitoring-Aufgaben.
- > Erfahrenere Kommunen müssen sich bei den Handlungsfeldern an **kommunalspezifische „Vorgeschichten“** (z.B. bestehende und „gelernte“ Strukturen aus anderen Prozessen) orientieren. Kommunen mit weniger Planwerken und Prozesserfahrung sind freier, müssen aber mehr Vorarbeit leisten, um die richtigen Handlungsfelder zu entwickeln.
- > Die Struktur der Handlungsfelder kann dabei auch ganz pragmatische Gründe haben. So sind etwa auch die **Zuständigkeiten in den Ämtern** (für die Umsetzung) sowie die **politischen Mehrheiten** (für die Zustimmung) von Bedeutung.
- > Die Mobilitätsplanung von Kommunen wird von den **regionalen Verflechtungsräumen** beeinflusst; dies kann auch Auswirkungen auf die Auswahl der Handlungsfelder haben.
- > Insbesondere „Beginner-Kommunen“ sollten sich bei der Auswahl der Handlungsfelder zur Sicherstellung von Erfolgen überlegen, ob es geeignete **Verkehrsversuche, Leuchtturmprojekte** oder **schnell umsetzbare Maßnahmen** („quick wins“) zu den Handlungsfeldern gibt.
- > Handlungsfelder können insgesamt als **„Mittel zum Zweck“** bezeichnet werden. Sie können den Prozess vom Leitbild zu den Maßnahmen schärfen oder zur Strukturierung der Maßnahmen dienen. Sie sind aber kein zentrales Ergebnis der Planung.

# Workshop B: „Integrierte Planung“

## Arbeitsschritte der integrierten Planung (1/2)



- > Das **Leitbild** stellt die **Basis für die Mobilitätsplanung** dar und dient der Orientierung. Während des Planungsprozesses kann immer wieder auf das Leitbild Bezug genommen werden. Es kann helfen, verwaltungsintern Prozesse zu steuern und das "Warum" intern auf allen Ebenen zu vermitteln, insbesondere wenn der Plan neue Prozesse fordert.
- > Über dem Leitbild kann eine **Vision** stehen. Sie ist jedoch weniger konkret und bezieht sich auf einen längeren Zeithorizont. Für die Kommunikation ist die Anwendung gut zu überlegen, da sie einen ohnehin komplexen Prozess unnötig verkomplizieren könnte.
- > Für ein Leitbild lassen sich lediglich **Inspirationen von anderen Kommunen** holen, es ist jedoch individuell für jede Kommune zusammen mit Politik, Verwaltung, Fachakteuren und Bürgerinnen und Bürgern zu erstellen (vgl. S. 20). Dazu sollte hinreichend Zeit eingeplant werden, so dass das Leitbild genau zur Kommune passt und bei den Gruppen **Identifikation und „Ownership“** für das Leitbild entsteht.
- > Das Leitbild dient neben der Orientierung für die Mobilitätsplanung der vereinfachten **Kommunikation für die Öffentlichkeit** sowie als **Argumentationshilfe gegenüber der Politik**.
- > Die **Ziele der Mobilitätsplanung** lassen sich vom Leitbild ableiten. Dabei sollte auf eine möglichst geringe Anzahl an Zielen

sowie konkrete Formulierungen geachtet werden, so dass die Ziele nicht später unterschiedlich interpretiert werden. Die Ziele sollten möglichst politisch beschlossen werden.

- > Zur Messung der Zielerreichung sind **Indikatoren** zu bestimmen. Hierfür wird sich grundsätzlich für einen pragmatischen Umgang ausgesprochen. So sollen möglichst **vorhandene Daten** genutzt und beobachtet werden. Wo keine Daten vorliegen, ist der **Erhebungsaufwand** gegenüber einer Alternative zu prüfen. Ggfs. eignet sich die Differenzierung in **Mess-Indikatoren** (auf Basis quantitativer Daten) und **Beobachtungs-Indikatoren** (auf Basis von qualitativen Einschätzungen).
- > Thematisch wird ein breit gefächertes **Mix an Indikatoren** empfohlen, der gleichermaßen die Handlungsfelder wie auch die verschiedenen Ziele berücksichtigt.

In Baden-Württemberg werden bei den Klimamobilitätsplänen die folgenden Indikatoren vom Land erwartet: zurückgelegte Fahrzeugkilometer pro Tag (Pkw, LNF, SNF, L-Bus), prozentualer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel (MIV-Fahrende, MIV-Mitfahrende, ÖV, Radverkehr, Fußverkehr) an den zurückgelegten Personenkilometern pro Tag sowie an den zurückgelegten Wegen pro Person und Tag, prozentualer Anteil von Batterieelektrofahrzeugen (BEV) und von außen aufladbare Hybridfahrzeugen (PHEV) an den Pkw-Neuzulassungen, Anzahl an Pkw im Bestand (differenziert nach Verbrenner, BEV, PHEV), Anzahl an öffentlichen E-Ladestationen, verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen (t/Jahr).

# Workshop B: „Integrierte Planung“

## Arbeitsschritte der integrierten Planung (2/2)



- > **Szenarien** dienen dazu, Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern zu bündeln und deren Wirkung für die Zielerreichung sichtbar zu machen. Damit haben sie einen stark kommunikativen sowie einordnenden Charakter, was an Maßnahmen zur Zielerreichung notwendig ist.
- > Das **Status-quo Szenario** beschreibt die in der Regel (unzureichende) Zielerreichung ohne zusätzliche Maßnahmen. Das **Rahmen-Szenario** beschreibt die äußeren Einflüsse (insbesondere durch EU- und Bundesgesetzgebung) auf die Mobilität in der Kommune. Individuell zu entwickeln sind **strategische Szenarien**, welche unterschiedliche Maßnahmenbündel im Handlungsbereich der Kommune aufzeigen.
- > Die **Strategie-Szenarien** können sich etwa durch unterschiedliche Ambitionsniveaus unterscheiden, durch die Differenzierung in Antriebs- und Mobilitätswende oder an der Orientierung an Push- und Pull-Maßnahmen. Das für die weitere Mobilitätsplanung zu entwickelnde Zielszenario umfasst häufig Elemente der verschiedenen Strategie-Szenarien.
- > Das **Zielszenario** ist maßgeblich für die folgende Ausgestaltung der Maßnahmen. Es ist daher ein hohes Maß an Fingerspitzengefühl gefragt. Zudem bietet es sich an, das Zielszenario (wie auch die Ziele) politisch beschließen zu lassen.

- > Bei der **Auswahl der Maßnahmen** sollte auf ein ausgeglichenes Verhältnis von **Pull- und Push-Maßnahmen** geachtet werden. Dabei sollten Push-Maßnahmen möglichst positiv formuliert werden.
- > Zudem kann es sich anbieten, die **V-V-V-Systematik (Vermeiden-Verlagern-Verbessern)** als Strukturhilfe zu nutzen.



# Workshop B: „Integrierte Planung“

## Beteiligung zur integrierten Planung (1/2)



- > Eine gut gestaltete Beteiligung verfolgt mehrere Zwecke:
  - > Für die Mobilitätsplanung dient sie der **Verbesserung der analytischen Ergebnisse** durch **ortsspezifische Einschätzungen**.
  - > Regelmäßige Konsultationen ermöglichen **Prozess-Stabilität**, indem auf fachlich-inhaltliche Einwände kurzfristig reagiert werden kann.
  - > Durch die Mitgestaltung an einem Mobilitätsplan entsteht **„Ownership“ für die Ergebnisse**.
  - > Beteiligungsformate sind geeignete Orte, um interessierte Akteure über den Prozessfortschritt zu informieren. Sie tragen damit – verbunden mit einer guten begleitenden Kommunikation – zur **Transparenz** über das Vorhaben bei.
- > Die konkrete Ausgestaltung der Beteiligung ist in der Regel abhängig von der **Größe der Kommune und dem Einzugsgebiet**, dem vorhanden **Budget** sowie den **personellen Kapazitäten** vor Ort zur Begleitung der Formate.
- > Empfohlen wird eine enge **Verknüpfung der Beteiligung mit der Prozesssteuerung**, so dass Anpassungsbedarfe frühzeitig antizipiert werden können und es zu keiner Prozessverzögerung kommt. Beteiligung ist somit strategisch zu planen.
- > Im Rahmen der Beteiligung zu strategischen Mobilitätsplänen sind grundsätzlich vier **Akteursgruppen** zu berücksichtigen:
  - > Die **Politik** sollte regelmäßig informiert werden und sollte zu wichtigen Meilensteinen (z.B. Leitbild, Ziele) Beschlüsse treffen.
  - > Die Einbeziehung der **Verwaltung** ist neben der inhaltlichen Qualität wichtig für die Entwicklung einer „kommunalen Ownership“ für die Ergebnisse und damit entscheidend für die Umsetzungsfähigkeit.
  - > Zur Identifikation der relevanten **Fachakteure** dient eine entsprechende Analyse. Für die Mitarbeit an der Mobilitätsplanung sollte ein ausgeglichener Mix an wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interessensgruppen ausgewählt werden.
  - > Hinsichtlich der **Bürgerinnen und Bürger** spielt die Kommunikation eine wichtige Rolle. Das komplexe Vorhaben muss erklärt werden und es muss insbesondere zum Auftakt des Prozesses für die Mitwirkung geworben werden (Beteiligungsparadox).
- > Im Rahmen der **regionalen Betrachtung** dienen **private Arbeitgeber** als gute Multiplikatoren zur Einbeziehung der **Pendelnden**.

# Workshop B: „Integrierte Planung“

## Beteiligung zur integrierten Planung (2/2)



- > Zur **Identifikation geeigneter Formate** zu der jeweils aktuellen Projektphase hat das Fachzentrum auf seiner Webseite einen **Methodenkoffer** mit einigen Beispielen bereitgestellt. Als gutes und aktivierendes Format gelten zudem Ideen-Wettbewerbe.
- > Damit sich die Beteiligten mit den Ergebnissen identifizieren („Ownership“), ist ein **wertschätzender Umgang** sowohl mit den Akteuren selbst als auch mit den in den Formaten erarbeiteten Ergebnissen erforderlich. Dazu gehört, dass den Akteuren zurückgespielt wird, in welcher Weise die Eingaben (nicht) in der Mobilitätsplanung berücksichtigt wurden.
- > Ebenso wichtig für eine erfolgreiche Mobilitätsplanung ist eine **Verständigung innerhalb der Verwaltung**. So bedarf es neben der aktiven Einbeziehung der verschiedenen Fachbereiche nach dem Erlangen von (Zwischen-)Ergebnissen einer klaren Strategie, so dass möglichst mit einer Stimme nach außen kommuniziert wird.



# Impressionen vom Workshop



## Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

im House of Logistics and Mobility (HOLM)

Bessie-Coleman-Str. 7

D-60549 Frankfurt am Main

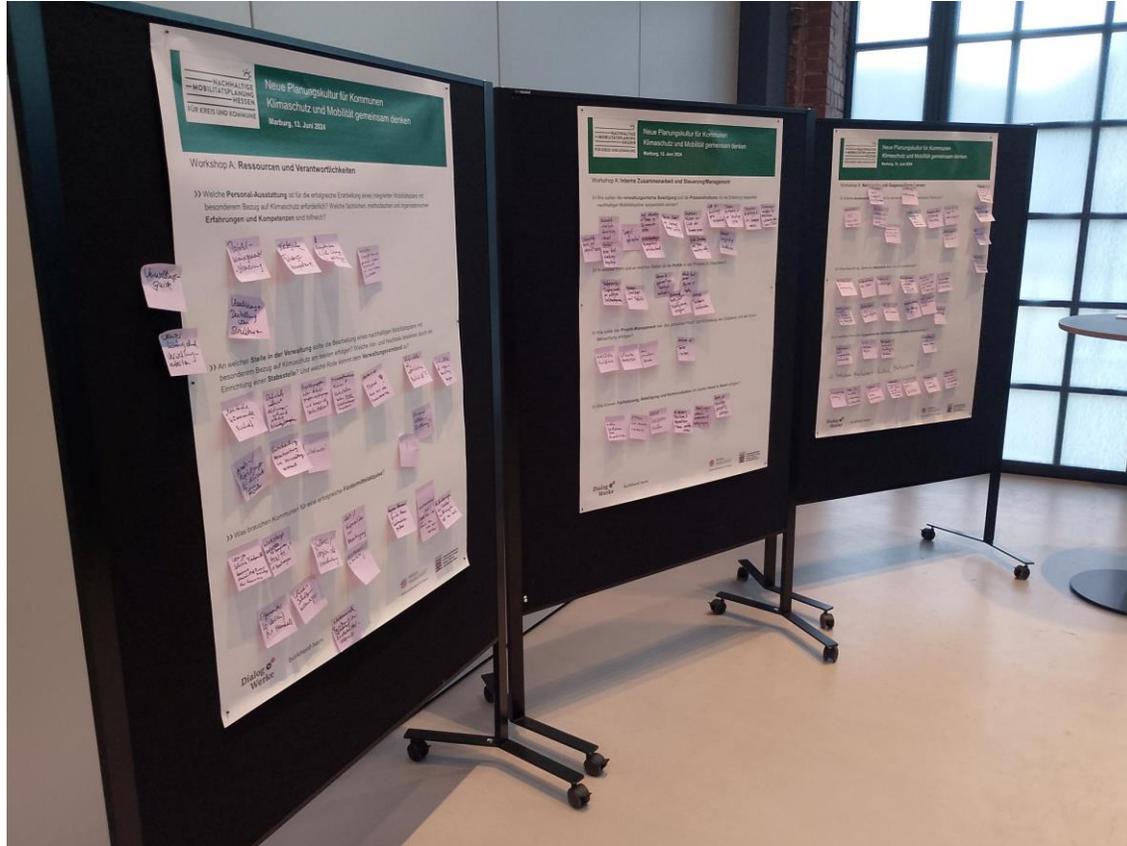
[mobiltaet@htai.de](mailto:mobiltaet@htai.de) | [www.mobiltaetsplanung-hessen.de](http://www.mobiltaetsplanung-hessen.de)

Konzeption und Moderation: DialogWerke GmbH in Kooperation mit Burkhard Horn



# Anhang

## Bilder der Moderationswände







Workshop A: Interne Zusammenarbeit und Steuerung/Management

>> Wie sollten die **verwaltungsinterne Beteiligung** und die **Prozessstrukturen** für die Erstellung integrierter nachhaltiger Mobilitätspläne ausgestaltet werden?

Stabsstelle:

- inhaltliche Ausrichtung relevant

Stabsstelle muss gut integriert sein

Abteil.: keine Entscheidungs-kompetenz

"Spiegel-referenzen"

Entscheidungs-kompetenz entscheidend

kurzer Duktus zu oberer Ebene

keine Abwärtsganglinien

Strukturen müssen zur Größe der Kommune passen

gute Vernetzung mit Fachbereichen wichtig

Wille der Verwaltungen: späte Entscheidung

braucht langfristige Strukturen

Prozess: Festlegung anfangs, spätere Anpassungen

Prozess: Festlegung anfangs, spätere Anpassungen

>> In welcher Form und an welchen Stellen ist die **Politik** in den Prozess zu integrieren?

Fachsprache/ Fachgespräch von wichtigen Entscheidungsträgern

Teamworkshops mit Politik

Fragen & Informationsbedarf einholen

Bildungsbedarf für Politikern schaffen

idealer Zeitpunkt: Beginn d. Zyklus

externe Fachleute einbinden

realistische Zeitpläne

Schleife Absesse

aus scheitern lernen

Anlässe als Treiber nutzen

>> Wie sollte das **Projekt-Management** inkl. des „kritischen Pfads“ (zur Einhaltung des Zeitplans) und der Risiko-Betrachtung erfolgen?

>> Wie können **Fachplanung, Beteiligung und Kommunikation** am besten **Hand in Hand** erfolgen?

Wohin Spitzel zum Arbeitsplatz

EXTERNE O.A. / PRESSE / KANAL

INTERNE TRANSPARENZ schaffen

es müssen Freiräume & Kapazitäten für Team geschaffen werden

Beteiligungsaktivitäten evaluieren & hinterfragen

Regel für Beteiligung: frühzeitig festlegen

**Workshop A: Netzwerke und Gegenseitiges Lernen**

Welche Austauschschritte sind für die Kommunen besonderer Relevanz?

Bedarf Klimamobilität  
 - Personal  
 - Material  
 - Markting

Klima-Kommunengruppen  
 der LEA

186  
 Netzwerke

Webseite mit bestehenden Netzwerken  
 → Land

Mobilitäts-AG  
 (Interne Zugewinnen)

Austausch Vertretungen Klimaschutz (metrop. Kommune)

mehr als Austausch und Wissenstransfer

Kooperationsstiftende Projekte

Land als Träger von Netzwerken?

zusammen mit örtlicher Klimaschutzinitiative

>> Was braucht es, damit ein Netzwerk aktiv ist und funktioniert?

Ressourcen für Betreuung

Druck und Energie für den Klimaschutz oder Mitarbeiter?

Unterstützung von oben

Statusgleich + Regelmäßigkeit

Beispiele Weitertragen

Fachstellen + Verlasten

Institutionen (z.B. Landkreise, Vereine, Trustvolle Strukturen)

Voraussetzung: Einstellungsfrage...

bei rein praktischen Anforderungen geht es um zu realisieren

AG muss entstehen werden

bestehende Netzwerke (→ Treiben)

persönliche Begegnung

>> In welcher Form sind angrenzende Gebietskörperschaften einzubeziehen?

Netzwerke mit angrenzenden Gemeinden

z.B. LEADER-Region

Beispiel: Metropolregion Marburg

interkommunale Kooperation

>> Welchen Mehrwert haben Netzwerke?

"therapeutische Wirkung"

Ideen für Projekt bekommen, Unsicherheiten

eigene Situation besser einordnen

informelle Austauschkanäle formelle Kooperation initiieren

Gemeinschaftsgefühl stärken

Synergien, Wissen austauschen

informelle Netzwerke  
 a) Verständigung  
 b) Strukturhaft  
 => Synergien

**Workshop A**  
**Ressourcen, Verantwortlichkeiten und Neues Denken**

**Schwerpunkt**  
 Netzwerke und gegenseitiges Lernen

## Workshop B: Themen der integrierten Planung

>>> Wie unterscheiden sich die **relevanten Handlungsfelder** für die unterschiedlichen Typen von Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden, Kreise)? Wo bestehen Ähnlichkeiten?

Eingeschnittene  
Einfluss auf  
ÖPNV  
für  
neue Kommunen

Aufenthalts-  
qualität  
Definition

ÄHNLICHKEITEN  
Übergreifend, regional  
- Ausbau Rad-  
- Ausbau ÖPNV  
- Eigenplanung  
- lokale Akteure

ÄHNLICHWEIT  
Anhangig weit  
von  
Zurücksetzen

Planungen  
im  
Verflechtungs-  
raum

Formate  
schaffen  
- Zuständig-  
keiten  
schaffen

Beispiel  
Stadt:  
Politik  
konzepte  
wenn  
sich  
mit  
Zentral

Beispiel  
Kreis:  
Kommun-  
al-  
strategie

>>> Wie sehen im Sinne eines Werkzeugkoffers „**Handlungsfeld-Sets**“ aus, die von „Beginner-Kommunen“ übernommen werden können?

Owner-  
ship-  
definition

Verkehrs-  
versuche

ÖPNV  
Erweiterung

Fahrrad-  
parken

Radverkehr-  
infrastruktur

Fußver-  
kehr  
Barrierefreiheit

ÖPNV  
Angebot

Beispiel:  
Evaluierung  
von Bussen  
(welcher Einfluss-  
bereich  
Kommune?)

Mobilitäten-  
Tool Box

Verkehr  
den  
umstrukturiert

Neue Mobilitäts-  
angebote  
(Sharing, ...)

MIV-  
verkehr

Plan  
publ. der  
Verkehr

Mobilitäten-  
Tool  
Kommunen

Belastungs-  
konzept

Kommunales  
konzept

>>> Wann und wozu benötigen Kommunen eine **individuelle Definition** ihrer Themen/Handlungsfelder?

Einblick  
sind die  
Maßnahmen?

görs. Maß-  
nahmen  
frist und der  
klarung in  
Zusammenhang

Apfteilung  
der An-  
forderungen?

Vergleiche  
konkret, z.B.  
bisherige  
Maßnahmen

politische  
Anpassung  
bedarf.

>>> Wie können Erfahrungen mit anderen **integrierten Planungen** (z.B. Kommunale Wärmeplanung, Lade-Infrastruktur, Klimaanpassung) die Entwicklung integrierter Mobilitätspläne fördern?

Problem:  
zu viele  
Konzepte 2

Länd. Raum:  
zu wenig  
integrierte  
Planung

Konzepte  
zahlen auf  
darstellen

Planierung  
von Leit-  
bildern

Dialog  
Werke

burkhard horn

HESSEN  
TRADE & INVEST  
Wirtschaftsförderer für Hessen

HESSEN  
Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr, Wohnen  
und ländlichen Raum

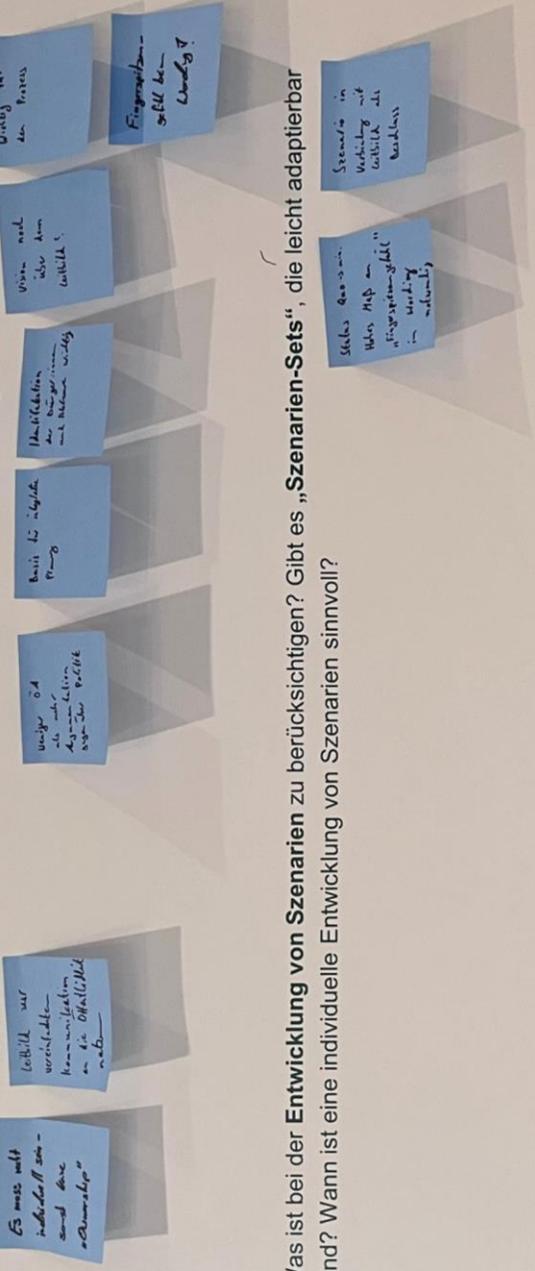
## Workshop B „Integrierte Planung“

Schwerpunkt  
Themen der  
integrierten Planung

### Workshop B: Arbeitsschritte der integrierten Planung

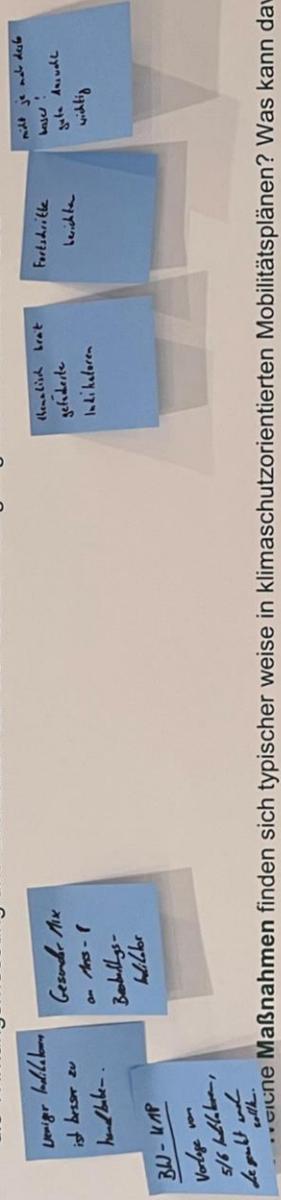
>> Welche Rolle spielt die **Erarbeitung eines Leitbildes** für die Stärkung des Klimaschutzes in der Mobilitätsplanung?

Wie individuell sollte dieses sein und wie viele Ressourcen sollten in die Erarbeitung fließen?

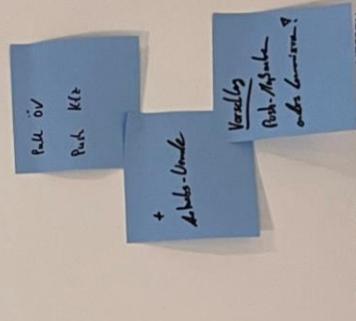


>> Was ist bei der **Entwicklung von Szenarien** zu berücksichtigen? Gibt es „**Szenarien-Sets**“, die leicht adaptierbar sind? Wann ist eine individuelle Entwicklung von Szenarien sinnvoll?

>> Welche klassischen **Indikatoren** werden für die Mobilitätsplanung herangezogen? Welche „**Indikatoren-Sets**“ können adaptiert werden und wann bedarf es eher einer individuellen Definition? Welchen Einfluss haben die Wirkungsmessung und Evaluation auf die Auswahl des geeigneten Indikatoren-Sets?



Welche **Maßnahmen** finden sich typischerweise in klimaschutzorientierten Mobilitätsplänen? Was kann davon adaptiert werden, was sollte selbst entwickelt werden? Welche Rolle spielen dabei die Intensität von Maßnahmen sowie die Perspektiven Push & Pull?



## Workshop B „Integrierte Planung“

### Schwerpunkt Arbeitsschritte der integrierten Planung

