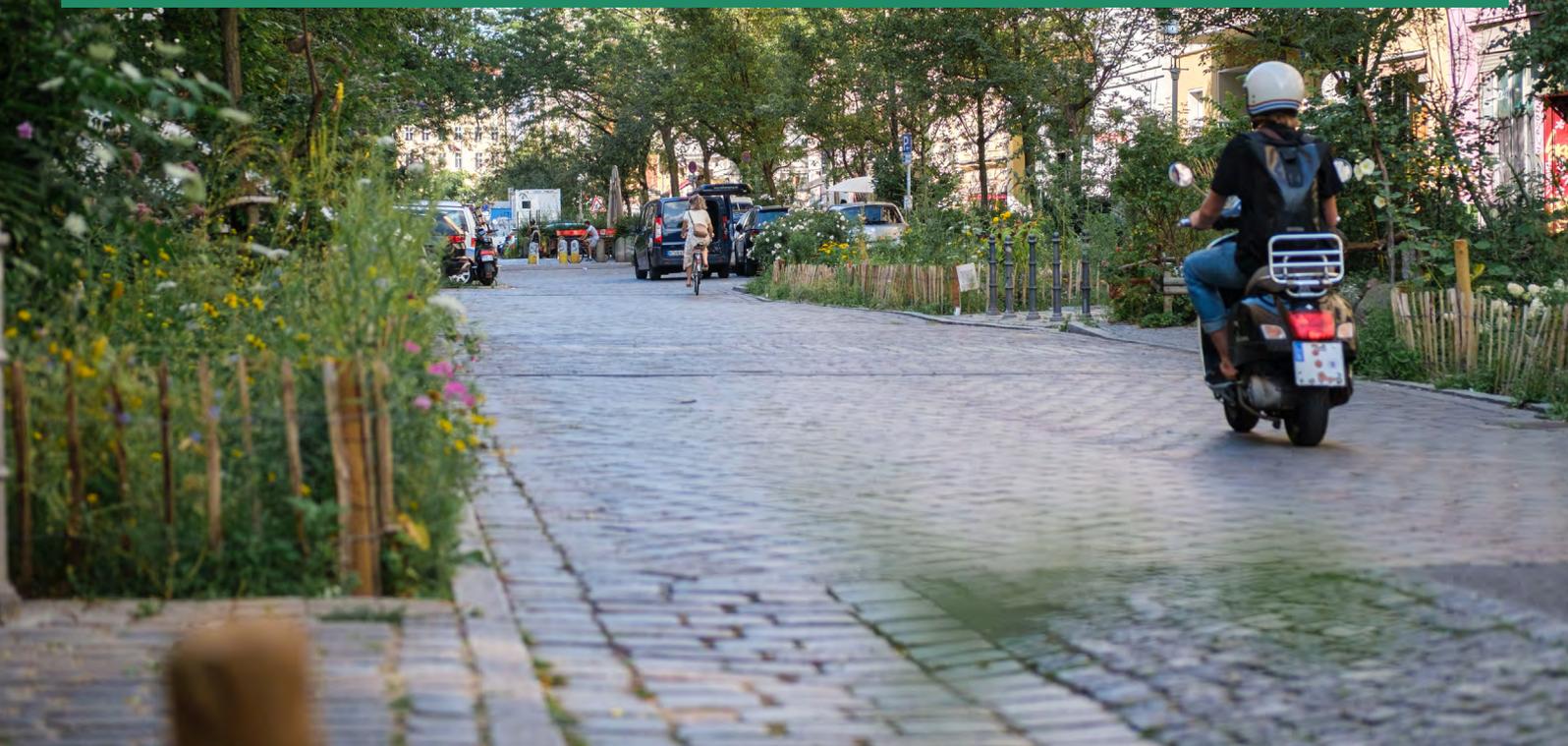


Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum


NACHHALTIGE
— MOBILITÄTSPLANUNG
— HESSEN
FÜR KREIS UND KOMMUNE

KLIMASCHUTZ UND MOBILITÄTSPLANUNG

Eine Handreichung zur integrierten
kommunalen Planung



Projekträger:



Im Auftrag von:





Workshop „Neue Planungskultur für Kommunen – Klimaschutz und Mobilität gemeinsam denken“ vom 13.06.2024 in Marburg

Über diese Handreichung

Um die notwendigen und verbindlichen Klimaziele im Sinne der Zukunftssicherung für Mensch und Umwelt zu erreichen, ist das Engagement aller politischen Ebenen gefragt: EU, Bund, Länder, Regionen und Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreise) **müssen in ihrem Verantwortungsbereich Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen ergreifen und dabei effizient zusammenarbeiten**. Gerade im Verkehrssektor ist der Handlungsbedarf groß, da hier seit 1990 kaum Reduktionen erzielt wurden.

Die vorliegende Handreichung gibt praktische Hinweise für die strategische klimaorientierte Mobilitätsplanung auf kommunaler Ebene. Denn diese setzt für mehrere Jahre den Rahmen für die Mobilitätsentwicklung vor Ort und beeinflusst maßgeblich, ob und wie Treibhausgase im Verkehrssektor im Wirkungsbereich der Kommunen reduziert werden. Darüber hinaus werden durch solches strategisches Handeln weitere kommunale Ziele positiv beeinflusst. Dazu gehören die Vermeidung von Staus durch Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems (und damit einhergehend auch eine Erhöhung der Verlässlichkeit z. B. für die Wirtschaft), die Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität. Des Weiteren fördern zahlreiche Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität auch die Resilienz gegenüber Hitze und Starkregenereignissen und tragen zur Attraktivitätssteigerung von Innenstädten bei. Die Kommunen haben somit einen starken Hebel in der Hand, um den Alltag und die Lebensqualität der Menschen vor Ort zu verbessern.

Um Verkehr und Mobilität vor Ort zielorientiert, langfristig und integriert zu steuern, ist eine strategische Mobilitätsplanung unerlässlich. Hierfür bietet sich die Erstellung eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans nach den

SUMP-Richtlinien der Europäischen Union an, der auch darauf abzielt, Klimaschutz und Mobilität stärker zusammenzudenken. Für die erfolgreiche Erstellung eines solchen Mobilitätsplans sowie für die gelungene Umsetzung der im Aufstellungsprozess erarbeiteten und abgestimmten Maßnahmen müssen strukturelle und personelle Vorbereitungen getroffen werden. Die vorliegende Handreichung richtet sich daher in erster Linie an Kommunen, die den Klimaschutz in der Mobilitätsplanung erstmals stärker berücksichtigen oder von Grund auf neu denken wollen. Sie zeigt in Anlehnung an den SUMP-Ansatz auf, wie verwaltungsinterne Ressourcen, Strukturen und Prozessen effizienter und zielorientierter weiterentwickelt werden können und soll dazu anregen, bestehende Strukturen kritisch zu reflektieren.

Neben einer Einführung und einer Übersicht über weiterführende Unterstützungsangebote umfasst die Handreichung zwei zentrale Schwerpunkte:

- **Schwerpunkt I: Ressourcen, Strukturen und Prozesse** beschäftigt sich mit der Organisation von Kommunen, um effektive Arbeits- und Lernprozesse für eine starke Verankerung von Klimaschutz in der Mobilitätsplanung zu ermöglichen.
- **Schwerpunkt II: Effiziente Planung** legt den Fokus auf elementare inhaltliche Bestandteile der integrierten Mobilitätsplanung und gibt Hinweise für eine einfache Ausführung.

Die Handreichung ist als Ergebnis des **Workshops „Neue Planungskultur für Kommunen – Klimaschutz und Mobilität gemeinsam denken“ vom 13.06.2024 in Marburg** entstanden, zu dem das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum eingeladen hatte. Das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen ist Ansprechpartner für nachhaltige, integrierte Mobilitätsplanung für hessische Kommunen und Kreise.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
Einführung: Warum integrierte kommunale Mobilitätsplanung für den Klimaschutz so wichtig ist	7
Schwerpunkt I: Ressourcen, Strukturen und Prozesse	10
Schwerpunkt II: Effiziente Planung	18
Netzwerke und Kooperationen	29
Weiterführende Hinweise	32



VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Vertreterinnen und Vertreter der hessischen Kommunen,

wir leben in einer herausfordernden Zeit, in der wir gleichzeitig akute Probleme vor Ort lösen und uns um langfristige Aufgaben kümmern müssen. Wir müssen die Grundversorgung in allen Bereichen sicherstellen und gleichzeitig für die Zukunft planen. Wir müssen unsere bestehende Infrastruktur modernisieren und uns gleichzeitig auf Veränderungen vorbereiten, zum Beispiel durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und den Ausbau des ÖPNV-Angebots. Wir müssen das Mobilitätsangebot insbesondere für einkommensschwache Haushalte und mobilitätseingeschränkte Menschen sichern. Bei der Umsetzung all dieser Prozesse sind die Kommunen gefragt und federführend. Aber auch sie stehen vor großen Herausforderungen wie beispielsweise Personalmangel, Bürokratie und hohe Umsetzungskosten.

Der Aufbau einer integrierten Mobilitätsplanung kann helfen, die Probleme insbesondere im Verkehrsbereich effizienter zu lösen. Durch geeignete Strukturen und Prozesse können Mobilitätsprobleme vor Ort strategisch und ganzheitlich betrachtet werden. Dieser Prozess beginnt innerhalb der Kommunen und darauf aufbauend auch zwischen den Kommunen. Eine einleitende Analyse der Situation vor Ort kann helfen, Kernprobleme zu identifizieren und strategische Ziele abzuleiten. Die Beteiligung der betroffenen Akteure ist dabei ein zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsplanung und Voraussetzung für die Erarbeitung von Leitzielen, wie wir uns in Zukunft bewegen und leben wollen. Anschließend werden Maßnahmenpakete mit entsprechenden Zeit- und Finanzierungsplänen entwickelt. Und auch bei Veränderungen auf Straße, Schiene, Rad- oder Fußwegen müssen

weiterhin alle betroffenen Akteure eingebunden werden, gerade weil Maßnahmen ohne die Menschen vor Ort nicht erfolgreich umgesetzt werden können.

Verkehrsplanung ist weit mehr als Klimaschutz, es ist eine Frage des sozialen Zusammenlebens. Aber Klimaschutz und Klimaanpassung sind unverzichtbar, wenn wir unser Verkehrssystem zukunftsfähig gestalten wollen. Dieser Leitfaden soll Sie, liebe Vertreterinnen und Vertreter der hessischen Kommunen, dabei unterstützen, Klimaschutz und Mobilität erfolgreich zusammenzudenken. Gemeinsam mit Ihnen hat das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen im Juni 2024 in Marburg die zentralen Inhalte dieses Leitfadens erarbeitet.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und viele Impulse für Ihre tägliche Arbeit. Denn nur gemeinsam können wir unser Verkehrs- und Mobilitätssystem zukunftsfähig gestalten.

Herzlichst Ihr

Kaweh Mansoori

Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum



© Peter Jülich / HMWW

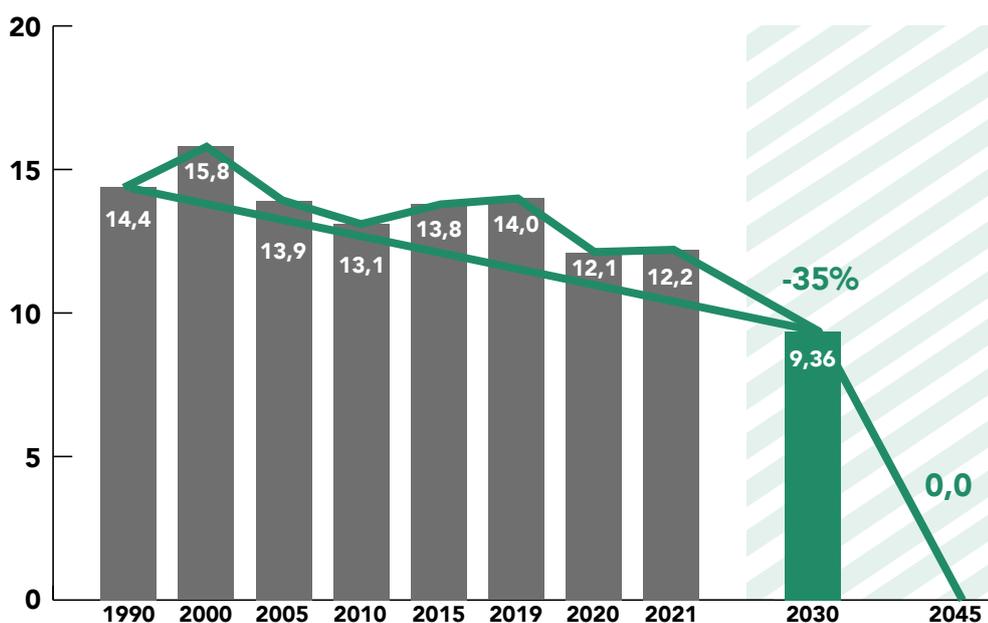
EINFÜHRUNG: Warum integrierte kommunale Mobilitätsplanung für den Klima- schutz so wichtig ist

Der Klimaschutz im Verkehrssektor ist bislang nur bedingt erfolgreich. Erreichte **Effizienzsteigerungen** (vor allem technologischer Art) werden durch die **Bevölkerungs- und Gewerbeentwicklung sowie gesellschaftliche Trends** kompensiert. In der Folge hinkt der Verkehrssektor beim Klimaschutz (weiterhin noch) anderen Sektoren hinterher.

Das Hessische Klimaschutzgesetz sieht vor, dass **Hessen im Jahr 2045 netto treibhausgasneutral** ist. Das bedeutet, dass zu diesem Zeitpunkt die Emission von CO₂ und anderen Treibhausgasen auf ein Maß begrenzt wird, das durch Bindung in der Atmosphäre kompensiert wird. Hessen hat seine jährlichen Treibhausgase zwischen dem Referenzjahr 1990 und 2019 sektorübergreifend um 19 % senken können.

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor (Hessen)

CO₂-Emissionen in Mill. t



Quelle: Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2023): **Treibhausgasbilanz für das Land Hessen. Bilanzjahr 2021.**

Im **Verkehrssektor** betrug die Reduktion bis 2019 bislang lediglich 3 %. Nach einer Reduktion in den „Corona-Jahren“ 2020 und 2021 sind die Zahlen nach vergleichbaren Analysen ab 2022 wieder gestiegen. Der Reduktionspfad sieht für das Jahr 2030 eine Einsparung an jährlichen Treibhausgasemissionen um 65 % für alle Sektoren gegenüber 1990 vor. Für den anspruchsvollen Verkehrssektor hat die hessische Landesregierung im Jahr 2021 eine Reduktion von 35 % bis 2030 beschlossen.

Treibhausgasemissionen im Verkehr (Hessen)



Quelle: Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2023): **Treibhausgasbilanz für das Land Hessen. Bilanzjahr 2021.**

Im Verkehrssektor in Hessen entfallen 98% der CO₂-Emissionen (ohne den internationalen Luftverkehr) auf den **Straßenverkehr**. Zu berücksichtigen ist dabei die geografische Lage Hessens als Transitland sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Ursprung der meisten CO₂-Emissionen sind jedoch die **Quell- und Zielverkehre** innerhalb des Landes und dort vor allem **innerhalb der Regionen**. Damit kommt neben dem Bund und dem Land auch den hessischen Kommunen eine wichtige Rolle beim Klimaschutz im Verkehrssektor zu. **Um die ambitionierten Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss auf allen drei Ebenen konsequent gehandelt werden.**

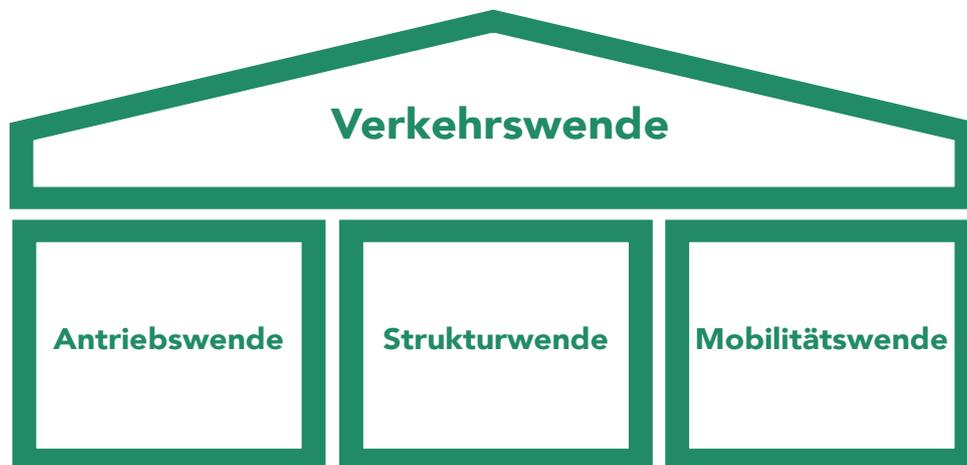
Für die **hessischen Kreise, Städte und Gemeinden** bedeutet dies, den **Klimaschutz** in ihrer Verkehrs- und Mobilitätsplanung zu berücksichtigen und als **eines der zentralen Ziele** zu definieren. Die Verkehrs- und Mobilitätsplanung enthält dadurch eine klarere Orientierung für die Maßnahmenplanung, beispielsweise durch die Festlegung eines **Reduktionspfads mit Zwischenzielen**. Der jeweilige Fortschritt kann im Folgenden durch ein regelmäßiges **Monitoring** überprüft werden.

Während klassische Verkehrsentwicklungspläne (VEP) bzw. ihre Vorgängerprodukte in der Vergangenheit häufig für 10 Jahre oder mehr bis zu einer Neufassung galten und überwiegend den Straßenverkehr berücksichtigten, werden **nachhaltige integrierte Mobilitätspläne nach den SUMP-Leitlinien** unter Berücksichtigung des laufenden Monitorings **beständig fortgeschrieben**. Dabei berücksichtigen sie neben dem Straßenverkehr auch alle weiteren Mobilitätsformen.

Zur Identifikation und Festlegung sowie zum Verfolgen geeigneter Maßnahmen ist in den Kommunen oftmals ein **neues Denken** erforderlich. So bedarf es einer abgestimmten **Zusammenarbeit mit dem Umland**, um Verflechtungsräume abzubilden und verschiedene Interessen zu berücksichtigen. Zudem müssen die **Maßnahmen über Legislaturperioden** hinaus gedacht und gesichert werden. Dabei gilt es zu gewährleisten, dass die Mobilität auch während und nach der Transformation **sichergestellt wird und dabei zugänglich und sozial gerecht** bleibt. Die kommunale Mobilitätsplanung muss daher mit Bedacht erfolgen und die vielfältigen Vorstellungen und Bedarfe der Menschen sowie der Wirtschaft berücksichtigen.

Eine integrierte Planung dieser Art erfordert **Fachwissen** sowie **Prozess- und Beteiligungskompetenz**. Eine **geeignete Form der Organisation und Zusammenarbeit** ist zudem innerhalb der Verwaltung erforderlich, um die verschiedenen vom Thema betroffenen Ämter und Dienststellen einzubeziehen.

Für die Umsetzung der Verkehrswende sind Maßnahmen in den Bereichen Antrieb und Mobilität, aber auch auf struktureller Ebene erforderlich: Die **Antriebswende** bezeichnet die Substitution fossiler Kraftstoffe durch emissionsneutrale Alternativen. Die **Mobilitätswende** zielt auf ein verändertes, nachhaltigeres individuelles Mobilitätsverhalten ab. Die **Strukturwende** bezeichnet die Veränderung der wirtschaftlichen, fiskalischen, planerischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen.



Quelle: eigene Darstellung nach Prof. Wilko Manz (Institut für Mobilität und Verkehr | imove, Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern Landau) beim Workshop „Neue Planungskultur für Kommunen – Klimaschutz und Mobilität gemeinsam denken“ am 13.06.2024 in Marburg.

SCHWERPUNKT I: Ressourcen, Strukturen und Prozesse

Damit Klimaschutz und nachhaltige Mobilität Hand in Hand gehen können, benötigen Kommunen neben ausreichenden Ressourcen vor allem geeignete Strukturen und Prozesse. Damit diese Strukturen und Prozesse die Grundlage für eine neue Planungs- und Umsetzungskultur und damit für einen erfolgreichen Wandel bilden können, müssen sie individuell unter Berücksichtigung der lokalen Politik und Verwaltung, der vorhandenen Fachakteure sowie der Zivilgesellschaft entwickelt werden.

Eine große Herausforderung besteht darin, dass klassische Ämterstrukturen bei interdisziplinären Prozessen häufig an ihre Grenzen stoßen. Die klimaschutzorientierte Mobilitätsplanung erfordert jedoch genau diese Zusammenarbeit von verschiedenen Fachämtern und Dezernaten (ggfs. auch parteiübergreifend). Hinzu kommt, dass bei einer hohen regionalen Verflechtung neben den intrakommunalen Strukturen und Prozessen auch die Entwicklungen in Nachbarkommunen zu berücksichtigen sind.

Um sich für die klimaschutzorientierte Mobilitätsplanung gut aufstellen zu können, sollten Kommunen vor allem die folgenden drei Aspekte betrachten, die im Folgenden näher beschrieben werden.

- 1. Ressourcen und Verantwortlichkeiten:** Welche Ressourcen sind erforderlich und wie lassen sich Verantwortlichkeiten am besten organisieren?
- 2. Interne Zusammenarbeit und Management:** Wie sollte die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und mit anderen Akteuren strukturiert werden? Wie lassen sich diese Prozesse gut managen?
- 3. Netzwerke und gegenseitiges Lernen:** Wie kann der erforderliche Austausch von Wissen und Erfahrungen erfolgen? Welche Netzwerke innerhalb der Verwaltung helfen den Akteuren dabei?

1. Ressourcen und Verantwortlichkeiten

In vielen Verwaltungen sind noch keine oder nur unzureichende Strukturen vorhanden, die ein integriertes Handeln der Themenfelder Klimaschutz/Klimaanpassung und Mobilität/Verkehr ermöglichen. Grund hierfür ist die häufig noch vorhandene **monothematische Aufgabenzuordnung** (z. B. nach Verkehrsträgern), die ein Aufbrechen des praktizierten **Silodenkens** erschwert.

Für die Verknüpfung von Klimaschutzkonzepten und Mobilitätsplänen wird es in Zukunft notwendig sein, dass die Kommunen verstärkt auf **agilere Planungseinheiten** und **modularisierte Planwerke** setzen. Dies erfordert einen entsprechenden **Umbau der Verwaltungsstrukturen**, für den es jedoch keine Patentrezepte gibt. Die Kommunen müssen für ihre spezifischen Rahmenbedingungen die jeweils passende Struktur finden. Dies hängt u.a. von der Größe der Kommunen und den dort angesiedelten Zuständigkeiten ab.

Stabsstellen im Sinne einer zentralen Kümmerer-Einheit (vergleichbar mit der Funktion eines Projektsteuerers) können den Stellenwert der Aufgabe innerhalb der Verwaltung stärken und die notwendigen Prozesse (auch hinsichtlich der notwendigen Entscheidungen) organisieren und beschleunigen. Durch die Bündelung können für ein integriertes und übergreifendes Vorgehen Reibungsverluste reduziert und Synergien geschaffen werden.

Stabsstelle Mobilität der Landeshauptstadt Hannover

Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität bis 2035 wird der Verkehrswende in Hannover eine besonders hohe Priorität zugeschrieben. Um die städtischen Aktivitäten zu beschleunigen, hat die Stabsstelle Mobilität die Aufgabe erhalten, den fachübergreifenden Austausch innerhalb der Verwaltung zum Thema Mobilität zu fördern und zu moderieren. Dafür entwickelt sie eine städtische Gesamtstrategie zur Verkehrswende, überwacht die Strategieumsetzung und begleitet Verkehrswendeprojekte.

Stabsstellen sind aber kein Allheilmittel. Sie müssen gut integriert sein, damit die **Schnittstellen zu den anderen fachlich betroffenen Ressorts** funktionieren. Auch **übergreifende Projektgruppen** mit klar geregelten Zuständigkeiten und Abläufen sowie Unterstützung durch die Verwaltungsspitze können hilfreich sein („raus aus der Linienstruktur“) und ggf. eine Alternative zu einer Stabsstelle darstellen.

Unabhängig davon, welche Struktur in der Kommune besser geeignet ist: Damit Prozesssteuerung und interne Zusammenarbeit funktionieren, ist **Kontinuität** notwendig. Entsprechend der Bedeutung des Themas und der oft langen Planungs- und Finanzierungshorizonte sollten Fördermittel möglichst leicht zugänglich, auskömmlich ausgestattet und längerfristig angelegt sein. Während die Vielzahl an Einzelförderungen von EU, Bund und Land häufig schwer zu koordinieren sind, kann insbesondere die Förderung von Personalstellen hilfreich sein, um eine erforderliche Kontinuität in der Personalausstattung herzustellen.

AG Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung Marburg an der Lahn

In Marburg an der Lahn wird die Verkehrsplanung innerhalb der Verwaltung in der AG Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung abgestimmt. Dieser gehören die Fachdienste Stadtplanung und Denkmalschutz, Straßenverkehr, Tiefbau, Umwelt, Klima- und Naturschutz, Fairer Handel, Bürgerbeteiligung sowie das Referat für Stadt-, Regional- und Wirtschaftsentwicklung und die Stadtwerke Marburg Consult GmbH als Träger des ÖPNV an.

Die erfolgreiche **Akquise von Fördermitteln** setzt aufgrund der zum Teil hohen Anforderungen der Verfahren engagierte Persönlichkeiten und einschlägiges Erfahrungswissen in den Verwaltungen voraus. Personelle Konstanz ist auch hier besonders wichtig. Dies kann auch abteilungsübergreifend organisiert werden. Externe Beratung (Workshops, Beratungsstelle o.ä.) kann unterstützend hilfreich sein.

Hessische Personalstellenförderung für nachhaltige, integrierte Mobilitätspläne

Hessische Kommunen können sich sowohl eine Personalstelle zur Aufstellung als auch zur Umsetzung eines integrierten, nachhaltigen Mobilitätsplans nach den SUMP-Prinzipien fördern lassen. Hierbei geht es insbesondere um die Organisation des Prozesses innerhalb der Kommune, um z. B. alle relevanten Perspektiven abzubilden (z. B. auch Klimaschutz).

Förderberechtigt sind alle hessische Städte, Gemeinden, Landkreise und interkommunale Zusammenschlüsse.

Weitere Informationen finden Sie unter:

<https://www.innovationsfoerderung-hessen.de/mobilitaetsplaene>

Für die erfolgreiche Umsetzung einer ambitionierten Klimaschutz- und Mobilitätspolitik spielt unabhängig von den Rahmenbedingungen die enge **Anbindung an die Verwaltungsspitze** eine wichtige Rolle. Klimaschutz und Mobilität müssen „Chefsache“ sein und bedürfen einer entsprechend sichtbaren politischen Unterstützung. Dabei geht es nicht nur um die politische Willensbekundung (nach außen und innen), sondern auch um die **Legitimation des notwendigen Prozesses**, die **Gewährleistung kurzer Entscheidungswege** und die **Bereitstellung der notwendigen Ressourcen**.

Förderscouting-Plattform vom Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen betreibt eine Förderscouting-Plattform für verschiedene Förderprogramme aus Hessen, des Bundes und der EU für Themen der Mobilität und des Verkehrs. Interessierte können nach thematischen Anliegen filtern und erhalten die wichtigsten Informationen zu den Förderprogrammen auf einen Blick.

Zur Förderscouting-Plattform gelangen Sie hier: <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/foerderscouting-plattform/>

2. Interne Zusammenarbeit und Management

Bei einer erfolgreichen klimaschutzorientierten Verkehrsentwicklung geht es zunächst vor allem um **Qualität und Zielorientierung** – weniger um einen quantitativen Arbeitsnachweis. So zeigen Beobachtungen, dass vielerorts – auch aufgrund des großen öffentlichen Interesses an den Themen Klima und Mobilität – häufig zu viel gleichzeitig auf den Weg gebracht und oft nebeneinander geplant wird. Dies führt in der Regel jedoch nicht zu der notwendigen Beschleunigung der Prozesse. Stattdessen sind zeitliche Verzögerungen und Frust über den schleppenden Fortschritt die Folge. Dies hat vor allem mit den vielen **Einflussfaktoren auf die Einzelprozesse** zu tun: Vorgaben aus der Förderung (Antrags- und Abrechnungsfristen), Wahl- und Sitzungszyklen politischer Gremien, Intensität der verwaltungsseitigen Prozessbegleitung und Mitarbeit, Verfügbarkeit externer Dienstleister und Gutachter etc.

Für die parallele Umsetzung mehrerer Vorhaben ist ein **gutes Projektmanagement** aufzubauen. Die **Prozesse** sind **schlank und transparent** zu gestalten und von Anfang an **umsetzungsorientiert** auszurichten. **Zeitpläne** müssen realistisch sein und Zeitpuffer für Verzögerungen berücksichtigen. Je mehr Vorhaben verfolgt werden, desto wichtiger ist es, klare **Prioritäten** zu setzen. Entsprechende Vorschläge werden von der Fachebene erarbeitet, während die Entscheidungen von der Verwaltungsspitze bzw. der Politik getroffen werden. Dies erfordert geeignete Abstimmungsformate, ein gutes Datenmanagement und eine transparente Kommunikation innerhalb der Verwaltung.

Beschleunigung von Planungsprozessen im Radverkehr

Das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) hat im Rahmen des Forschungsvorhabens „**Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten (KoRa)**“ gemeinsam mit anderen Beteiligten der Radverkehrsförderung einen zentralen Baustein klimaorientierter kommunaler Verkehrsplanung hinsichtlich der strukturellen und prozessualen Aspekte des Verwaltungshandelns untersucht. Viele daraus abgeleitete Empfehlungen sind auch auf Verkehrsplanungsprozesse generell anwendbar.

Zur Umsetzung einer integrierten Klimaschutz- und Mobilitätsplanung gehört auch eine „**Kultur des Ausprobierens**“. Experimente und Verkehrsversuche liefern nicht nur wichtige Erkenntnisse, sondern können auch zu mehr **Akzeptanz in der Zivilgesellschaft** im Sinne einer stärkeren „**Ownership**“ für den **Veränderungsprozess** beitragen. Beispiele sind meistens temporärer Natur und reichen von Sperrungen von Straßen für andere Nutzungen, wie die **Untere Königsstraße in Kassel** oder der **Mainkai in Frankfurt am Main**, über Superblocks wie im **Rheingauviertel Wiesbaden** oder Geschwindigkeitsreduzierungen wie auf dem **Marbacher Weg in Marburg**. Im Mittelpunkt solcher Aktivitäten sollte die Vermittlung des Mehrwerts im Sinne einer Verbesserung der Lebensqualität für die Stadtgesellschaft stehen.

Dabei muss auch das Scheitern zugelassen werden. Häufig können bestimmte **Anlässe als Treiber für Veränderungen** genutzt werden (z.B. langfristig geplante Großveranstaltungen). Dies gilt z.B. für Maßnahmen im öffentlichen Raum, aber auch für die Einbindung neuer Akteure oder personelle/strukturelle Veränderungen in der Verwaltung.

Förderrichtlinien des Landes Hessen

Mit der **Nahmobilitätsrichtlinie** fördert das Land Hessen Verkehrsversuche und damit das Ausprobieren von veränderten Mobilitäts-Situationen.

Mit der **Innovationsrichtlinie für Logistik und Mobilität** werden Modellprojekte im Bereich Wirtschaftsverkehr und E-Mobilität gefördert.

Letztlich entscheidet immer die Politik - sie ist damit ein zentraler Akteur. Um sachgerecht entscheiden zu können, benötigt sie einen entsprechenden Wissensstand im Rahmen einer **transparenten Kommunikation**. Dazu gehört das **Angebot von Workshops oder Fachgesprächen** seitens der Verwaltung außerhalb von Entscheidungsprozessen, die aktive Abfrage von Informationsbedarfen oder auch eine umfassende Einführung zu Beginn einer Legislaturperiode. Im Einzelfall kann es auch sinnvoll sein, für bestimmte Botschaften an die Politik externe Fachleute hinzuzuziehen.

Informelle Politik-Workshops im Rahmen des Klimamobilitätsplans Freiburg

Um dem Gemeinderat der Stadt Freiburg die Beschlussfassung der fachlich erarbeiteten Ergebnisse des Klimamobilitätsplans zu erleichtern, sollte die Politik neben den Ergebnissen auch den Erarbeitungsprozess verstehen. Abseits von formellen Terminen und ohne Protokoll wurden daher im Erarbeitungsprozess zwei digitale Workshops angeboten. Im Mittelpunkt des ersten Workshops standen die Analyse sowie das methodische Vorgehen. Der zweite Workshop befasste sich mit der Maßnahmenbewertung sowie der Modellierung. Der Gemeinderat Freiburg hat den **Klimamobilitätsplan** schließlich im Juli 2023 mit großer Mehrheit beschlossen.

Für die **Öffentlichkeitsbeteiligung** sollten frühzeitig klare Regeln definiert und kommuniziert werden. Da Beteiligung kein Selbstzweck ist, sollten die begleitenden Prozesse immer auch evaluiert werden. Für ein professionelles Vorgehen ist es sinnvoll, externe Fachleute hinzuzuziehen, um fehlende Kompetenzen innerhalb der Verwaltung auszugleichen.

Bürgerbeteiligung in Kommunen

Die „**Allianz Vielfältige Demokratie**“ ist ein 2015 gegründetes Netzwerk aus Praktikern aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft, die in Kommunen für das Thema Öffentlichkeitsbeteiligung verantwortlich sind. Das Netzwerk bietet auf seiner Webseite zahlreiche Publikationen an, u.a. zur Qualität der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, zur Verankerung der Beteiligung in den kommunalen Strukturen sowie zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung bei Infrastrukturprojekten.

3. Netzwerke und gegenseitiges Lernen

Netzwerke, Erfahrungsaustausch und **interkommunale Zusammenarbeit** in der Region sind von zentraler Bedeutung für das Gelingen und die langfristige Verankerung von Prozessen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen **„internen Netzwerken“**, die sich ausschließlich aus Mitarbeitenden der Kommunalverwaltung zusammensetzen und **„externen Netzwerken“**, in die auch zivilgesellschaftliche Akteure 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 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 und bieten die Basis für einen **regelmäßigen Wissensaustausch**.
- Informelle Zusammenarbeit in Netzwerken kann im Einzelfall auch eine **formelle Kooperation initiieren**, gerade bei der interkommunalen Zusammenarbeit.
- Sie können auch durch die bloße **Austauschmöglichkeit mit Gleichgesinnten** beinahe therapeutische Wirkung haben („You're not alone“) und ein Gemeinschaftsgefühl unter den Mitgliedern stärken.

Regionale Verflechtungen sollten als **Motor für eine intensive Abstimmungskultur** verstanden werden, um Planungen zusammenzuführen und Projekte zuständigkeitsübergreifend umzusetzen. Der regionale Gedanke sollte bei Mobilitätsfragen zukünftig eine stärkere Rolle spielen. Das Format der **Landesnetzwerke** wie in Hessen, NRW oder Baden-Württemberg hat sich in diesem Zusammenhang bewährt, um auch Kommunen im ländlichen Raum zu beraten und zu unterstützen. **Kommunal selbst organisierte Netzwerke** können jedoch im Einzelfall ggf. eine stärkere Verankerung vor Ort erreichen.

Mobilitätsnetzwerk Ortenau

„Nachhaltige Mobilität – über Gemarkungsgrenzen hinweg“. Das ist das Motto des **Mobilitätsnetzwerks Ortenau** in Baden-Württemberg. 14 Kommunen haben sich in dem Netzwerk zusammengeschlossen, um wirtschaftliche und organisatorische Synergieeffekte zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität zu nutzen. Durch den regelmäßigen Austausch und die gemeinsame Planung minimieren die Kommunen den Gesamtaufwand für Mobilitätsprojekte und sorgen so etwa dafür, dass die Nahverkehrsangebote besser ineinander greifen.

Das Mobilitätsnetzwerk ist bundesweit das erste seiner Art. Es wird gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative.

Für die Bildung und das Funktionieren von Netzwerken 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,
- Ggf. Nutzung bestehender **Institutionen als Hülle für ein Netzwerk**,
- Netzwerke als Ausgangspunkt für **kooperationsstiftende Projekte**.

Ein besonderer Teil des Lernens und des Erfahrungsaustausches ist die **Evaluierung von Projekten und Prozessen**. Meist sind nach Abschluss der Konzepterstellung keine zeitlichen Ressourcen, kein Personal und kein Budget eingeplant, um die Umsetzung zu evaluieren, bestenfalls im Sinne einer prozessbegleitenden Evaluation. Dabei ist die Evaluation häufig förderfähig, muss jedoch bereits in der Antragstellung mitgedacht werden.

Eine Nachsteuerung, Weiterentwicklung und/oder Verstetigung der umgesetzten Maßnahmen oder auch der Prozessstruktur erfolgt daher eher spontan und einzelfallbezogen (unabhängig von der eigentlichen Zielsetzung eines Mobilitätskonzeptes als strategischer Rahmen). Dies hat auch Auswirkungen auf die **Nachhaltigkeit der Entwicklung**. Lernerfahrungen sind dadurch ebenfalls begrenzt bzw. auf Best-Practice-Beispiele beschränkt.

Evaluation zum Dresdner Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Der VEP 2025plus wurde von 2009 bis 2014 unter breiter Beteiligung erstellt und vom Stadtrat beschlossen. Er zeigt die angestrebte Verkehrsentwicklung Dresdens bis 2025 und darüber hinaus auf, definiert Ziele und Prioritäten und legt Strategien, Grundsätze und Maßnahmen für deren Umsetzung fest. Drei Jahre nach Beginn der Umsetzung des Plans wurde eine Zwischenbilanz gezogen und 2018 ein ausführlicher Evaluationsbericht veröffentlicht. 2021 wurde mit der Fortschreibung des VEP 2025plus begonnen und der Planungsprozess zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+ gestartet. Weitere Informationen befinden sich auf der [Webseite der Stadt Dresden](#).

SCHWERPUNKT II: Effiziente Planung

Um Klimaschutz und Mobilität zusammenzudenken, bieten **integrierte Mobilitätspläne** eine geeignete Struktur. Dabei handelt es sich um umfassende Pläne, in denen **Ziele und Strategien für die zukünftige (klimaschutzorientierte) Mobilität** festgelegt werden. Neben der verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplanung werden die Akteure des Klimaschutzes frühzeitig eingebunden. Die Mobilitätspläne dienen somit als **Leitfaden für Politik, Kommunalverwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger**, um die Gestaltung der Mobilität vorausschauend zu planen. Darüber hinaus enthalten sie konkrete, an Handlungsfeldern orientierte **Maßnahmenprogramme** für die kommenden Jahre und bieten damit eine solide Grundlage, um zusätzliche Fördermittel zu akquirieren.

Die Erarbeitung eines Mobilitätsplans sollte sich mit der gegenwärtigen Situation und den daraus resultierenden Herausforderungen (im Sinne einer **Bestandsanalyse**), der Entwicklung eines **Leitbilds** („wo wollen wir hin“) mit einer **Zielstruktur**, der Erarbeitung eines **Maßnahmenkatalogs** sowie der Formulierung eines **Umsetzungskonzepts** (einschließlich Evaluierung) befassen. Diese Schritte sind eng miteinander verknüpft und müssen nicht zwingend als klar voneinander abgegrenzte Phasen verstanden werden. Zugleich sind alle Schritte durch ein gut strukturiertes Konzept für die **Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit** zu begleiten.

Für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätspläne stehen umfassende Hilfestellungen zur Verfügung.

Hilfestellungen zur Erarbeitung von nachhaltigen, integrierten Mobilitätsplänen

Die Erarbeitung eines nachhaltigen, integrierten Mobilitätsplans erfolgt in der Regel auf Basis des europäischen Konzepts des *Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)* (**Langversion | Kurzversion**). Auch die **Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)** und die **FGSV-Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung** liefern ergänzendes Grundlagenwissen für die Aufstellung und Umsetzung integrierter Verkehrspläne.

Einen weiteren SUMP-Leitfaden der EU gibt es für die **Entwicklung von nachhaltigen, integrierten Mobilitätsplänen in Klein- und Mittelstädten**. Darüber hinaus ist das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen hierfür erste Anlaufstelle für Fragen und Hilfestellungen.

Das Vorgehen und die vier Phasen zur Erstellung eines nachhaltigen, integrierten Mobilitätsplans sind zudem auf der **Webseite [nachhaltig.mobil.planen](https://www.nachhaltig.mobil.planen)** des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ausführlich beschrieben.

Unterstützungsangebote durch das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Das Fachzentrum berät und unterstützt bei der Implementierung von effizienten Strukturen in den hessischen Kommunen, um Mobilität integriert zu planen. Hierzu zählen u. a. Erstberatungen, Netzwerk- und Wissensveranstaltungen, Coachingangebote zu speziellen Fragestellungen oder Lehrgänge.

Moderne Mobilitätspläne sind auch nach ihrer Beschlussfassung durch das Kommunalparlament nicht für immer abgeschlossen. Vielmehr bedarf es auch nach der erstmaligen Erstellung eines **kontinuierlichen Monitorings** und einer **regelmäßigen Fortschreibung**.

Abhängig von der Größe der Kommune, der regionalen verkehrlichen Verflechtung und der personellen Kapazität kann es neben der ohnehin erforderlichen Einbeziehung der Nachbarkommunen in den Planungsprozess sinnvoll sein, einen Mobilitätsplan gleich auf regionaler Ebene und mit anderen Kommunen zusammen aufzustellen. Neben möglicher Synergien bei der Bereitstellung von Ressourcen für den Planungsprozess spricht eine Vielzahl inhaltlicher Aspekte für ein gemeinsames Agieren: von den vielfältigen Pendlerverflechtungen über die regionalen Zuständigkeiten für den ÖPNV bis zur Erarbeitung gemeinsamer Projekte (z. B. regionale Radvorrangrouten).

Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain

Die polyzentrische Wachstumsregion FrankfurtRheinMain ist von permanenter Bewegung und Dynamik geprägt. Um die Mobilitätsentwicklung über die kommunalen Grenzen hinweg zu planen und damit die Verkehrswende in der Region einzuleiten, wurde die **Mobilitätsstrategie Frankfurt-RheinMain** erarbeitet. Sie berücksichtigt neben den Städten Frankfurt a.M. und Offenbach a.M. sechs umliegende Kreise.

Klimamobilitätsplan Ortenaukreis

Auch bei dem Klimamobilitätsplan (s.u.) in Baden-Württemberg erfolgt die nachhaltige Mobilitätsplanung über die Gemeindegrenzen hinaus. Dazu betrachtet der **Klimamobilitätsplan Ortenaukreis** die Mobilität im gesamten Landkreis. Der Klimamobilitätsplan baut dazu auf bestehenden Planwerken aus den Städten und Gemeinden des Kreises auf. Als übergeordnete Gesamtstrategie vereint der Klimamobilitätsplan laufende und geplante Maßnahmen und berücksichtigt auch aktuelle Entwicklungen.

Die **Klimarelevanz** zieht sich durch alle Arbeitsschritte, von der Darstellung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der Gegenwart bis zur konkreten **Wirkung der einzelnen Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes** (und damit in der Gesamtheit auch auf die Zielerreichung). Dabei ist (auch aus kommunikativer Sicht) darauf zu achten, dass auch der **Mehrwert der Maßnahmen über den Klimaschutz hinaus** betont wird.

Klimamobilitätsplan für Kommunen in Baden-Württemberg

Das Instrument dient zur integrierten, klimaschutzorientierten Verkehrsplanung in Baden-Württemberg. Es richtet sich vor allem an größere Kommunen, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse ab einer Bevölkerungszahl von etwa 50.000. Der kommunale Verkehr wird in Anlehnung an das Konzept der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung und entsprechend der Klimaschutzziele des Landes geplant, um eine dauerhafte und signifikante Reduktion der CO₂-Emissionen zu erreichen.

Weitere Informationen finden Sie unter: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutzorientierte-verkehrsplanung/klimamobilitaetsplan/>.

Bestandsanalyse: Wo stehen wir?

Der erste Schritt bei der Erstellung eines integrierten Mobilitätsplans ist neben der **Analyse der Situation vor Ort** (auch durch Begehungen und Befragungen) die **Sichtung bereits bestehender Konzepte**. Denn fast jede Kommune verfügt über Planwerke, die sich in mehr oder weniger großem Umfang auch mit Mobilität und Verkehr bzw. mit dem Klimaschutz beschäftigen (z. B. Klimaschutzkonzepte, Nahverkehrs- oder Mobilitätspläne, Stadtentwicklungskonzepte). Die darin enthaltenen Ziele und Maßnahmen sind auf ihre Aktualität sowie mögliche Konflikte mit dem zu erstellenden Mobilitätsplan zu prüfen.

Treibhausgasbilanz als Grundlage für die Maßnahmenauswahl und Evaluation

Gerade für klimaschutzorientierte Mobilitätsplanung ist die Treibhausgasbilanz eine wichtige Informationsbasis, um effektive Maßnahmen auszuwählen und den Erfolg von Maßnahmen zu bewerten. In Hessen berät das Bündnisbüro Klima-Kommunen bei der Landesenergieagentur hierzu und unterstützt Mitglieder des Bündnisses mit kostenlosen Software-Lizenzen zur Bilanzierung. Zum Stand 07/2024 sind 396 von 421 Kommunen Mitglied und haben daher auch eine Treibhausgasbilanz.

Weitere Informationen finden Sie unter: <https://www.klima-kommunen-hessen.de/treibhausgasbilanz.html>

Zudem bietet das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen eine Broschüre explizit zur Treibhausgasbilanzierung im Verkehrssektor an. Sie finden diese auf der **Seite „Klimaschutz in der Mobilitätsplanung“** und direkt **hier**.

Potenziale, Leitbild & Ziele: Wo wollen wir hin?

Die Zielfindung stellt den ersten wichtigen Meilenstein im Erarbeitungsprozess eines integrierten Mobilitätsplans dar. So dient das zu entwickelnde **Zielkonzept** als Vorgabe und Argumentationsebene für die Maßnahmenentwicklung und -umsetzung, da auf seiner Grundlage immer wieder notwendige Argumente an die Entscheidungsebene herangetragen werden können. Vor diesem Hintergrund ist ein **politischer Beschluss des Zielkonzeptes** unbedingt anzustreben. Dabei sollte auf möglichst konkrete Formulierungen geachtet werden, so dass die Ziele

nicht später unterschiedlich interpretiert werden. Zur Ableitung des konkreten Zielkonzepts ist häufig die Entwicklung eines **qualitativen Leitbildes** sinnvoll. Es dient der Orientierung während des Planungsprozesses sowie der vereinfachten Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit. Über dem Leitbild kann zudem eine **Vision** stehen, die sich auf einen längeren Zeithorizont bezieht. Für die Kommunikation ist die Anwendung jedoch gut zu überlegen, da sie einen ohnehin komplexen Prozess unnötig verkomplizieren könnte.



Workshop „Neue Planungskultur für Kommunen – Klimaschutz und Mobilität gemeinsam denken“ vom 13.06.2024 in Marburg

Leitbild und Status quo Bericht zum nachhaltigen Mobilitätsplan Köln

Das **Leitbild des nachhaltigen Mobilitätsplans** formuliert einen klaren Anspruch: „Besser durch Köln“. Zur Konkretisierung bringen fünf Zielbilder das Kölner Mobilitätserlebnis im Jahr 2035 näher:

- Ich komme gut durch Stadt und Umland – Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt.
- Ich erledige vieles direkt im Veedel – Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen Erreichbarkeit sicher. (Anm. Mit Veedeln werden in Köln Viertel bezeichnet.)
- Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben – Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen.
- Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin – Mobilität ist sicher, sauber und Menschen nehmen Rücksicht aufeinander.
- Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima – Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.

Das Leitbild mit seinen fünf Zielbildern wurde im September 2023 politisch beschlossen. Daran anschließend wurden 24 Zielindikatoren abgeleitet, mit denen die Zielbilder messbar gemacht werden können. In einem umfassenden **Status Quo Bericht** wurde zudem herausgestellt, wo Köln heute im Vergleich zum Leitbild steht und welche Chancen und Mängel sich daraus ableiten. Die Ergebnisse der Analyse bildeten die Grundlage für die darauf folgende Strategieentwicklung.

Dabei ist auch zu überlegen, ob ein Leitbild bzw. Zielkonzept (ausschließlich) für die gesamte Kommune entwickelt werden soll oder ob auch **teilräumliche Leitbilder bzw. Ziele** sinnvoll sein können. Weiterhin ist zwischen **qualitativen und quantitativen Zielen** zu unterscheiden. Insbesondere vor dem Hintergrund einer späteren bzw. laufenden **Evaluation** empfiehlt es sich, zumindest einige quantitative Ziele zu definieren.

Zur Messung der Zielerreichung sollten geeignete **Indikatoren** mit ggf. unterschiedlichen Erhebungsintervallen gewählt werden. Wichtig ist dabei, dass Art und Anzahl der Indikatoren so gewählt werden, dass eine regelmäßige und belastbare Evaluation möglich ist, ohne die zuständigen Stellen zu überfordern. So sollten 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.

Das teilräumliche Leitbild der Stadt Bayreuth

Die Stadt Bayreuth entwickelt derzeit ein **gesamtstädtisches Mobilitätskonzept**. Das übergeordnete Leitbild umfasst dabei die Bereiche „Erreichbarkeit sichern“, „Mobilität nachhaltig verändern & Verkehrsräume transformieren“ sowie „Verlässliche Planungsgrundlagen schaffen“. Zur Operationalisierung hin zu Zielen wurde eine teilräumliche Differenzierung vorgenommen. So entstanden unterschiedliche Ziele und Handlungsprämissen von innen nach außen für die „(lebenswerte) Innenstadt“, die „Stadtteile (der Nahmobilität)“ sowie die „(vernetzte) Stadt“.

Indikatoren bei der Aachener Mobilitätsstrategie 2030

Die Stadt Aachen hat für ihre Mobilitätsstrategie ein robustes **Indikatoren-Set mit 25 Ziel- und Beobachtungsindikatoren** entwickelt. Neben einer Einordnung des Umsetzungsfortschritts (gering, mittel, stark) werden u. a. auch Datenquelle, Datenlieferant und Erhebungsturnus benannt bzw. festgelegt.

Maßnahmenentwicklung: Wie erreichen wir unsere Ziele?

Die Entwicklung von Maßnahmen fußt insbesondere auf drei Aspekten: Erstens die Status-Quo-Analyse (u.a. Bestandsanalyse der Mobilitätssituation vor Ort und übergeordneter Ziele, z. B. Klimaschutzzielen), zweitens die Inhalte und Maßnahmen bereits bestehender Konzepte sowie weitere bereits beschlossene Maßnahmen und drittens die Maßnahmenauswahl durch die Einbindung relevanter und betroffener Akteure aus der Stadtgesellschaft, der Wirtschaft etc. Sie sind so auszuwählen, zu erweitern und ggf. zu ergänzen, dass sie geeignet sind, die definierten Ziele zu unterstützen bzw. deren Erreichung sicherzustellen. Dabei spielt auch die Umsetzbarkeit eine wichtige Rolle. Häufig werden **Handlungsfelder** definiert, die die einzelnen Maßnahmen bündeln. Sie schärfen somit den Prozess vom Leitbild zu den Maßnahmen, sind aber selbst kein zentrales Ergebnis der Planung.

- Als **Struktur für Handlungsfelder** hat sich grundsätzlich die Orientierung an den Modi bewährt (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Multimodalität, MIV), dies ist aber nicht zwingend. Zu berücksichtigen ist, dass kleinere Kommunen auf die Gestaltung des ÖPNV einen geringeren Einfluss haben als größere Kommunen. Dem für das Funktionieren des Alltagslebens in den Kommunen unverzichtbaren Wirtschaftsverkehr ist ein angemessener Stellenwert einzuräumen.
- Zusätzliche **(Querschnitts-)Themen** sind etwa Digitalisierung, Raumplanung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, 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 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.
- 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.

Bei der Maßnahmenentwicklung sind unter-

schiedliche **Maßnahmentypen** zu beachten. Welche Art zum Einsatz kommt, hängt zum einen von der Ausrichtung des Konzeptes (eher umsetzungsorientiert oder eher strategisch) und zum anderen von der Größe der Kommune ab. Mögliche Maßnahmentypen sind:

- **Einzelmaßnahmen**
(z. B. infrastrukturell / direkt verortet / konzeptionell)
- **Maßnahmenprogramme / -bündel**
(z. B. laufende Maßnahmen / Daueraufgaben (baulich oder organisatorisch) / aufeinander aufbauende Maßnahmen)
- **Leuchtturm- / Schlüssel- / Fokusmaßnahmen**
(z. B. für die Kommune besonders bedeutende Maßnahmen / höherer Detaillierungsgrad der Ausarbeitung / Übertragbarkeit für weitere Bereiche)
- **Projektoptionen / Prüfaufträge**
(z. B. Abwägungen zwischen unterschiedlichen Umsetzungen von Maßnahmen / Machbarkeits- & Umsetzungsstudien)

E Klima 2022 der FGSV

Im Jahr 2022 hat die FGSV die „**Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele**n“ herausgegeben. Gemeinsam mit den für einzelne FGSV-Veröffentlichungen entwickelten Steckbriefen zur Anwendung der E Klima sind so für das aktuelle Regelwerk neue klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen entstanden. Auch die bereits erwähnten „Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse“ und „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“ der FGSV bekommen so eine neue Relevanz. Der Stellenwert des Klimaschutzes im Regelwerk wurde deutlich erhöht.



Um eine möglichst hohe Zielerreichung der Maßnahmen zu gewährleisten und deren Gesamtwirkung sichtbar zu machen, kann die Zusammenführung von unterschiedlichen Maßnahmen-Bündeln in Form von **Szenarien** einen wichtigen Schritt darstellen. Damit haben diese neben der fachlichen Bedeutung auch einen stark kommunikativen sowie einordnenden Charakter. Mögliche Szenarien könnten z. B. so aussehen:

- 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. Es ist maßgeblich für die Ausgestaltung der Maßnahmen, weswegen ein hohes Maß an Fingerspitzengefühl gefragt ist. Zudem bietet es sich an, das Zielszenario (wie auch die Ziele) politisch beschließen zu lassen.
- Die Erarbeitung von Szenarien erfordert eine umfassende fachliche Bearbeitung und bedarf daher **entsprechender Ressourcen**. Insbesondere für kleine und mittlere Kommunen kann es daher sinnvoll sein, auf die Szenarien-Entwicklung zu verzichten und den Prozess so schlanker zu gestalten.

Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz (AMKL) Baden-Württemberg

Der AMKL ist ein Instrument für kleinere und mittlere Kommunen mit etwa 50.000 Einwohnenden. Durch die Kombination von Klima- und Lärmschutz werden Synergien zwischen beiden Planungsansätzen genutzt. Das strukturierte Vorgehen ist bewusst schlank gehalten und verzichtet auf die Entwicklung von Szenarien.

Weitere Informationen unter <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutzorientierte-verkehrsplanung/aktionsplaene-fuer-klima-mobilitaet-und-laermschutz>

Zur **Abschätzung der Maßnahmenwirkung** kann erneut ein qualitativer wie auch ein quantitativer Ansatz gewählt werden. Für eine genaue Prognose etwa eingesparter CO₂-Emissionen wird empfohlen, die Einschätzungen mit Hilfe eines **Verkehrsmodells** zu untermauern, falls die dafür notwendigen zeitlichen, personellen und finanziellen Ressourcen zur Verfügung stehen.

Handlungs- und Umsetzungskonzept: Was müssen wir dafür konkret tun?

Der für viele Entscheidungstragende, aber auch für die Kommunalverwaltungen wichtigste Teil folgt nach Abschluss der Maßnahmen-erarbeitung. Denn diese müssen nun zu einem schlüssigen Handlungs- und Umsetzungskonzept zusammengeführt werden. Dabei ist es wichtig, **die monetären und personellen Ressourcen** der jeweiligen Kommune zu berücksichtigen und die Maßnahmen entsprechend ihrer **Priorität** in eine für die Kommune umsetzbare Reihenfolge zu bringen.

Im Ergebnis steht ein Umsetzungshorizont für alle Maßnahmen. Dabei ist es wichtig, **Schlüsselmaßnahmen** mit besonders hoher Wirkung im Hinblick auf die Ziele zu identifizieren. Diese können eine besondere Strahlkraft haben. Eine wichtige Rolle spielen aber auch Maßnahmen, von denen eine schnelle Umsetzung erwartet wird. Letzteres ist auch für die **Kommunikation und Außenwahrnehmung** des Mobilitätsplans und der Maßnahmen wichtig. Weitere wichtige Entscheidungsfaktoren können der Wirkungsgrad der Maßnahme, die Kosten, die Datenverfügbarkeit und die Einflussmöglichkeiten sein.

Beteiligung: Wie binden wir bestehenden Wissen und Ansprüche ein?

Der Kommunikation und damit der öffentlichen Wahrnehmung kommt eine Schlüsselrolle zu. Dies gilt sowohl während der Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes als auch danach. Daher sollte für die Erstellung eines Mobilitätsplans auch ein **spezifisches Beteiligungskonzept** entwickelt werden, welches für die verschiedenen Phasen (während und nach der Erarbeitung) unterschiedliche Beteiligungsformate vorsieht und dabei möglichst viele unterschiedliche Akteure anspricht.

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** und zur **Anschlussfähigkeit der Ergebnisse** bei.

Die konkrete **Ausgestaltung der Beteiligung** ist in der Regel abhängig von der Größe der Kommune und dem Einzugsgebiet, dem vorhandenen 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** spielen die Kommunikation und das Angebot niedrigschwelliger Formate eine wichtige Rolle. Das komplexe Vorhaben muss erklärt werden und es muss insbesondere zum Auftakt des Prozesses für die Mitwirkung geworben werden.

Im Rahmen der **regionalen Betrachtung** dienen private Arbeitgeber als gute Multiplikatoren zur Einbeziehung der Pendelnden. Darüber hinaus sollten idealerweise andere Gebietskörperschaften aus der näheren Umgebung eingebunden werden, da Mobilitätspläne einer Gebietskörperschaft Einfluss auf die Mobilitätssituation anderer haben können.

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.

Beteiligungsbeispiele aus Gießen und Kronberg

Die Stadt Gießen hat verschiedene Beteiligungsformate für ihren Verkehrsentwicklungsplan (VEP) durchgeführt. Zum einen gab es eine dauerhafte Lenkungsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der politischen Fraktionen, um einen größtmöglichen politischen Konsens zu erreichen. Zudem wurden lokale und regionale Akteure über ihre Erwartungen und Zielvorstellungen einzeln befragt. Die aufgenommenen Aspekte mit entsprechender Beantwortung sind transparent online aufrufbar. Auch Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Ideen z.B. über einen „Ideenmelder“ und in Beteiligungsforen einbringen.

Weitere Informationen zum VEP Gießen finden Sie hier: <https://www.giessen.de/Leben/Verkehr-und-Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan/>

Die Stadt Kronberg im Taunus hat bei ihrem SUMP-Prozess neben Stakeholder-Workshops und Bürgerbeteiligungen mit Online-Karten einen sogenannten aleatorischen Bürgerworkshop durchgeführt und hierbei zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger eingeladen, um auch eine „schweigende Mehrheit“ zu adressieren. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Maßnahmen zu entwickeln und zu bewerten, die in den Maßnahmenkatalog des SUMP einfließen.

Weitere Informationen zum SUMP Kronberg finden Sie hier: <https://www.kronberg.de/de/planen-bauen-umwelt/stadtentwicklung-umwelt/nachhaltiges-mobilitaetskonzept/#accordion-1-4>

Netzwerke und Kooperationen

Hessen

Strom bewegt



Strom bewegt ist die erste Ansprechstelle für Elektromobilität in Hessen für Kommunen und Unternehmen. Ihr Angebot umfasst Erstberatungen, Schulungen für Mitarbeitende, Online-Veranstaltungen und Fördermittelberatung.

<https://www.strom-bewegt.de/>

Landesstelle Wasserstoff



Die Landesstelle Wasserstoff bei der LEA LandesEnergieAgentur Hessen berät zu den Grundlagen des Wasserstoffs, bei Förderanträgen und zu Möglichkeiten des Einsatzes in der kommunalen Mobilität.

<https://www.lea-hessen.de/aufgabenbereiche/landesstelle-wasserstoff/>

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)



Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ist ein Zusammenschluss insbesondere aus Kommunen und dem Land Hessen und stärkt mit ihren Angeboten den Fuß- und Radverkehr vor Ort. Die Mitgliedschaft ist für Kommunen kostenfrei. Das Spektrum der Angebote reicht von Qualitätsstandards und Musterlösungen für Infrastruktur über Fortbildungsangebote und Erfahrungsaustausch sowie Unterstützungsangebote für die Öffentlichkeitsarbeit bis hin zum Verleih von Zählstellen.

<https://www.nahmobil-hessen.de/>

Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm GmbH)



Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain

Als öffentliche Gesellschaft bietet die ivm Beratung und Unterstützung im schulischen, betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement sowie im Verkehrsmanagement und betreibt verschiedene Mobilitätsdienste zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.

<https://ivm-rheinmain.de/>

Hessen Mobil

HESSEN



Als Straßenbaubehörde verantwortet Hessen Mobil die komplette Wertschöpfungskette des Straßenbaus und kümmert sich um Mobilitätsstrategien, Planung, Bau, Straßenbetrieb und das Verkehrsmanagement. Zudem berät und betreut man Kommunen bei landes- oder bundesweiten Förderprogrammen zum Straßenbau, dem ÖPNV, der Nahmobilität und der Schieneninfrastruktur.

<https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung>

Klima-Kommunen



Die Fachstelle der Klima-Kommunen betreut das Thema kommunaler Klimaschutz und Klimaanpassung und berät auch hierzu. Kommunen können sich u. a. zur Treibhausgasbilanzierung beraten lassen. Zudem finden sie dort vorbereitete Unterstützungsmaterialien, eine Maßnahmenbank, diverse Veranstaltungsformate und können am alle zwei Jahre stattfindenden Wettbewerb der Klima-Kommunen mit ihren umgesetzten Maßnahmen teilnehmen.

<https://www.klima-kommunen-hessen.de/startseite.html>

Fachzentrum Klimawandel und Anpassung



Das Fachzentrum Klimawandel und Anpassung ist der Ansprechpartner für Anpassungsmaßnahmen in Hessen und stellt Informationen zu Klimawandel und Klimafolgen zur Verfügung. Für eine integrierte Mobilitätsplanung ist der Einbezug von Klimaanpassung sehr wichtig.

<https://www.hlnug.de/themen/klimawandel-und-anpassung/>

Bund

Nationale Klimaschutz Initiative (NKI)

Die NKI bündelt die kommunalen Klimaschutzaktivitäten und -förderprogramme auf Bundesebene. Dort finden Sie Beratungsangebote und Förderprogramme von verschiedenen Akteuren, auch zu den Themen Logistik und Mobilität.

<https://www.klimaschutz.de/de>

Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)

NaKoMo

NaKoMo ist ein Netzwerk und eine Austauschplattform aus überwiegend kommunalen Akteuren. Dort werden von den Mitgliedern Veranstaltungen, Hilfestellungen oder Updates zu laufenden Prozessen der Mobilitätsplanung geteilt und zur Diskussion gestellt.

Eine Anmeldung ist kostenfrei möglich.

<https://www.nakomo.de/>

EU

Net Zero Cities (Englisch)

Net Zero Cities ist ein Programm der EU, um Städte bei ihrem Weg hin zur Treibhausgasneutralität zu unterstützen. Wichtig ist u.a. das „Knowledge Repository“, eine Wissensdatenbank, bei dem man Informationen bekommt, wie andere europäische Städte bestimmte Themen angehen.

<https://netzerocities.eu/>

WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- **Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz:** Leitfaden kommunaler Klimaschutz – Kapitel Mobilität und Transport (<https://leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de/handlungsfelder-im-kommunalen-klimaschutz/mobilitaet-und-transport/>)
- **Deutscher Städtetag:** Vom Wissen zum Tun – Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene (<https://www.staedtetag.de/publikationen/weitere-publikationen/2022/vom-wissen-zum-tun>)
- **Deutsche Akademie der Technikwissenschaften acatech:** Ankommen statt unterwegs sein – Projekt integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung (<https://www.acatech.de/publikation/ism-studie/>)
- **Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen:** Kommunale Treibhausgasbilanzierung für den Verkehrssektor (https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2024/04/240410_HTAI_Broschue_re_Verkehrsbilanzierung_Final.pdf)
- **Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen:** Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP) (deutsche Übersetzung) (<https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2023/01/SUMP-Guidelines.pdf>)
- **Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen:** Leitfaden Nachhaltige Urbane Mobilitätsplanung für Klein- und Mittelstädte (deutsche Übersetzung) (https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2024/05/Klein_Mittelstaedte_WEB.pdf)
- **Kompetenznetz Klima Mobil:** Leitfaden für Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz des Landes Baden-Württemberg (<https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutz-orientierte-verkehrsplanung/aktionsplaene-fuer-klima-mobilitaet-und-laermschutz/>)
- **Kompetenznetz Klima Mobil:** Leitfaden für Klimamobilitätspläne des Landes Baden-Württemberg (<https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutzorientierte-verkehrsplanung/klimamobilitaetsplan>)
- **Umweltbundesamt (UBA):** Themenseite „Klimaschutz im Verkehr“ (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#undefined>)

IMPRESSUM

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin

Hessen Trade & Invest GmbH
Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen
Bessie-Coleman-Straße 7
60549 Frankfurt am Main

www.htai.de
www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Inhalte & Redaktion

Christian Klasen,
Maren Mayer de Groot,
DialogWerke GmbH

Burkhard Horn,
freiberuflicher Berater

Dr. Chelsea Tschoerner-Budde
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr, Wohnen

David Stoitner,
Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Co-Autoren

Dennis Jaquet,
Planersocietät Frehn
Steinberg Partner GmbH

Felix Kühnel,
plan:mobil
Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Gestaltung

Designstudio Stein

www.annestein.de

Bildrechte

Titelfoto:
Phillip Böhme | Graefekiez Berlin

Workshopfotos:
@DialogWerke

Rückseite:
Petra Holländer

September 2024

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessen Trade & Invest GmbH herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfenden während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie Wahlen zum Europaparlament. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlkampfveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl die Druckschrift den Adressaten zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

