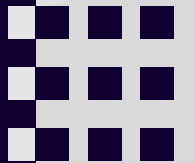


# Sustainable Urban Mobility Planning – SUMP

Dr. Susanne Böhler-Baedeker. Rupprecht Consult.

Kommunalpolitik trifft Wissenschaft – Dialog Mobilitätswende. 02. April 2025



# Themen

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

Warum ist SUMP so **bedeutsam** für nachhaltige Mobilität?

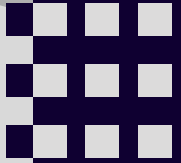
Wie sind die **Erfahrungen** und der **Stand**?

Was sind die **Effekte**?

**Planungsverpflichtung** für 27 Städte in NRW, und was jetzt?



Anlass einen SUMP zu entwickeln



# Was ist der Startpunkt von SUMP?

## Harte Faktoren. Weiche Faktoren

- **Interesse** der Stadtgesellschaft an der Gestaltung der städtischen Mobilität für heute. Weichenstellung für die Zukunft.
  - Was sind unsere Strategien, um ein **besseres Verkehrssystem und Mobilitätsmöglichkeiten** für unsere Bürgerinnen und Bürger und für unsere Wirtschaft zu schaffen?
  - Wie können wir kohärente **langfristige Strategien** entwickeln und gleichzeitig die **täglichen Anforderungen** bewältigen?
- Konkrete **Mobilitätsprobleme** auf einer planerischen Ebene angehen, um eine reflektierte und abgestimmte Verkehrs- und Mobilitätspolitik sicherstellen und einen Pfad zur Ausgestaltung der städtischen Verkehrspolitik in den Folgejahren vorzuzeichnen
- Auseinandersetzung der Verkehrspolitik und zuständigen Behörden mit der Verkehrsplanung **zur Erreichung städtischer Nachhaltigkeitsziele.**
- **Planungsverpflichtung** nach der neuen EU-Verordnung zur Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.
- **Förderung** zur Entwicklung eines Mobilitätsplans nach SUMP-Kriterien.



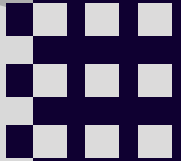
# SUMP im Planungssystem

## Rahmenplan(ung) für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

- **Integriertes Leitbild** mit hoher Kontinuität, hinterlegt mit **überprüfbaren Zielen**, dass sich in passende Maßnahmen für bessere Erreichbarkeit und Lebensqualität umsetzt.
- Oft in einem **Strategiedokument** (SUMP, VEP, Mobilitätsstrategie, o.ä.) zusammengefasst, aber nicht notwendigerweise.
- Wichtig ist, dass es eine klare Strategie gibt, an der sich die **Fachplanungen** orientieren.



# Zielsetzungen und Anforderungen



# Städte und Verkehr im Wandel

Aktive Veränderung für mehr nachhaltige Mobilität findet statt.



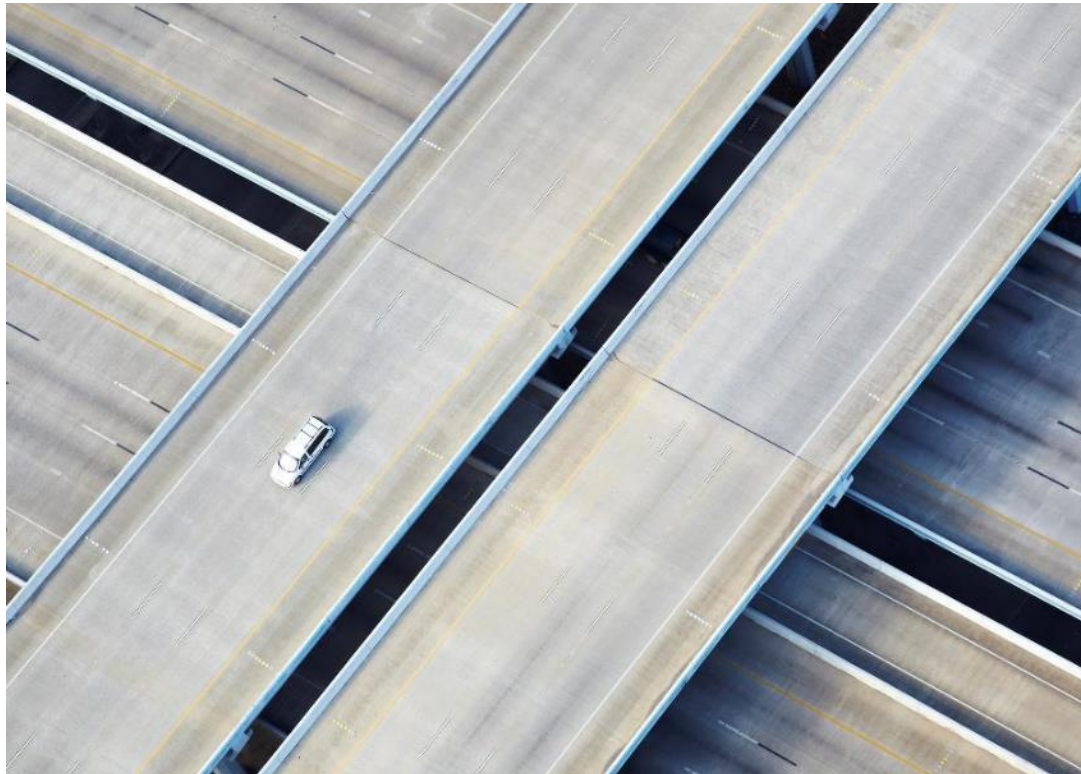
Quelle: Rotenturmstraße - Begegnungszone wurde neugestaltet - Stadt Wien

# SUMP als technisch-politischer Prozess

Technische Infrastruktur,  
Verkehrsträger und Organisation



Einbezug der Interessen und  
Entscheidungen von Stakeholdern und  
Kooperation

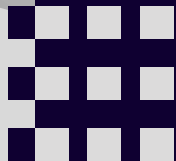


# Zusammenarbeit zur Problemlösung als wesentliches Kennzeichen

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



# Der Prozess



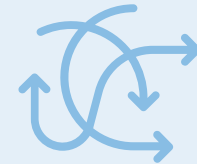
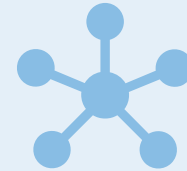
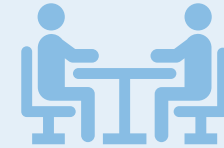
# Für eine strukturierte Vorgehensweise hilft der Planungszyklus.



# Organisation und Vorbereitung des Planungsprozesses. Phase 0.

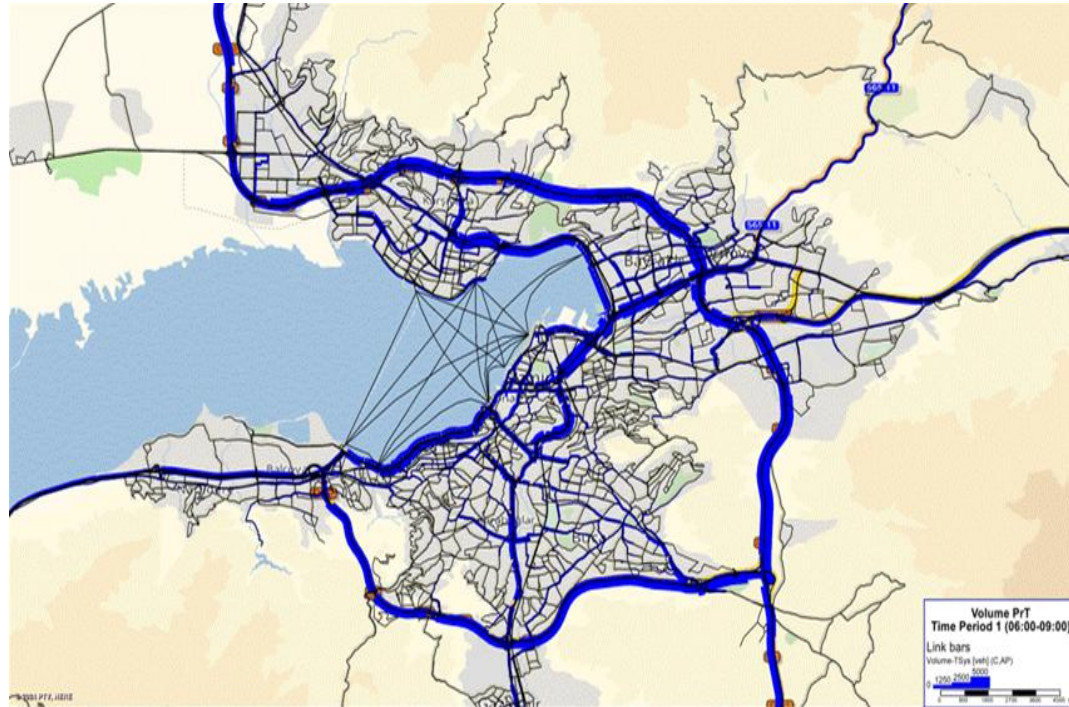
Entwicklung eines lokal gut angepassten Prozesses bzw. Plans und nicht eines „perfekten Plans“.

- **Schaffung lokaler, schlagkräftiger Arbeitsstrukturen** innerhalb der Verwaltung auf Basis politischer Entscheidungen.
- **Herstellung von Verbindungen** zwischen verschiedenen Verkehrspolitiken, mit anderen Abteilungen, Nachbargemeinden, nationaler Planung, verschiedenen Planungszeiträumen.
- **Aufbau von Schnittstellen** zu lokalen Planungspraktiken und –entscheidungen.
- **Entscheidungen und Priorisierung** auf Basis bestehender Prozesse und Planungsdokumenten, z. B. Verkehrsmasterplänen und im **Dialog mit Stakeholdern und der Stadtgesellschaft**.
- **Vorbereitung und Umsetzung** wichtiger Vorhaben und Input für die sektorale Mobilitätsplanung.



# Erste Phase. Fakten schaffen.

- Stärken und Schwächen und den Handlungsbedarf verstehen.



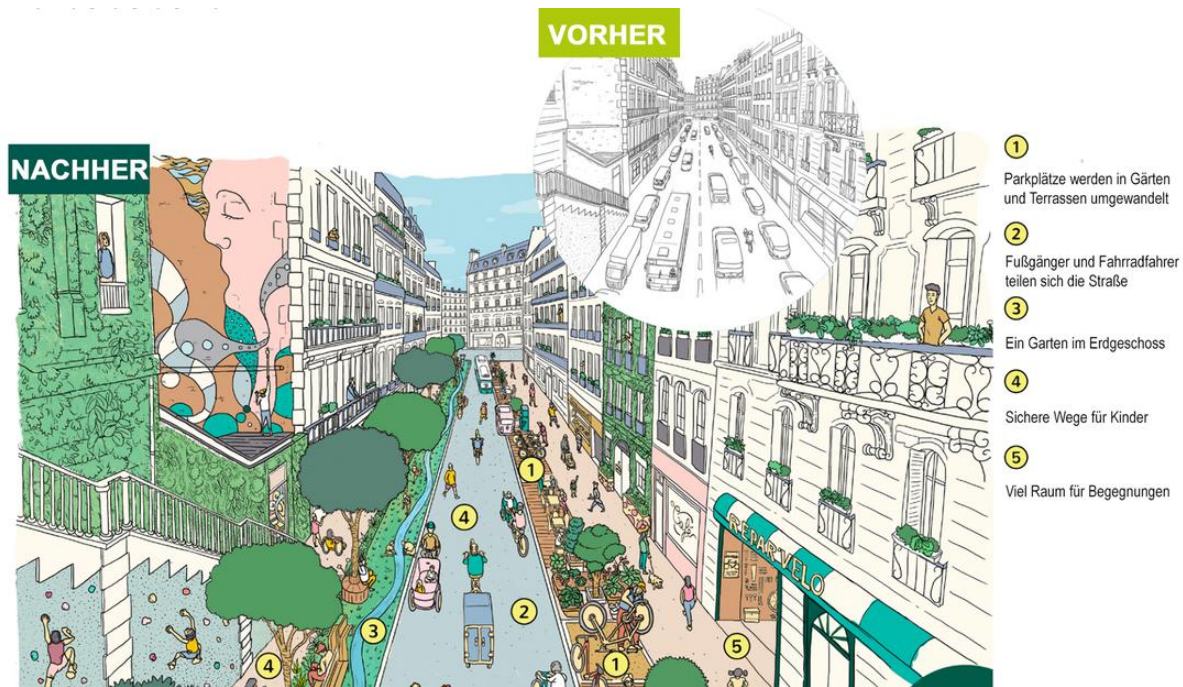
- Die Interessen und Planungen von Akteuren einbeziehen.



# Zweite Phase. Gemeinsam entwickelte Leitbilder und Strategien bilden die Basis.

- Passende Leitbilder und ambitionierte Ziele für eine langfristige Mobilitätsentwicklung festlegen.

- Dialoge mit Betroffenen und Beteiligten führen.



# Dritte Phase. Städtische Vorhaben priorisieren und vorbereiten.

- Wichtige städtische Ziele und Projekte bei der Auswahl von Maßnahmen voranbringen.



Quelle: L'Echo (Vor: Maxime Delrue / Nach: Kristof Vadino), Brussels

# Phase vier. Umsetzung steuern mit SUMP und Effekte kontinuierlich messen.



*At first it was harder for public transport to get around , Source: STIB*

2 MIN READ | 2023-04-03 15:20:40 (LAST EDIT 2023-04-10 09:41:09) | DENIS BALGARANOV

## Report: Good Move plan in Brussels cuts public transport travel times by up to a quarter

*It reduced car traffic through the city centre by redirecting it and by making more one-way streets*

Last week, **Brussels' public transport company**, the STIB, published a report on the city's [Good Move plan](#). The report states that trams and buses have been able to shave off from one to five minutes from their travel times thanks to the improved traffic plan. According to the city, a five-minute travel time reduction

Quelle: Good Move (Brüssel)

Quelle: [The Mayor](#)

**BXL good move MOBILITE - MOBILITEIT**

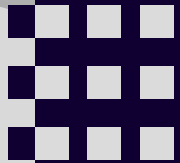
Le 14 août 2022, le nouveau schéma de circulation du Pentagone prendra effet. Grâce à de nombreuses mesures, comme la modification de sens de circulation, l'organisation de petites zones piétonnes ou encore la création de zones à accès limité ou de bandes de bus, le trafic de transit sera réduit dans les quartiers résidentiels. Tous les résidents, visiteurs, clients, commerçants et écoles bénéficieront ainsi de quartiers plus agréables et accessibles, avec un arrêt et des rues sères.

Utilisez la carte interactive sur [www.bruxelles.be/mobilité](#) pour découvrir ce qui change pour vous.

- Place de l'Yser**  
Trafic à double sens vers le Quartier Commercial vers le sens principal de Boulevard de Drouin/Garde Meublier accessible via la Porte Centrale.
- Porte du Rivage**  
Contrôle piétonne entre le square Marguerite Dorval et Porte du Rivage.
- Rue du Marché aux Porcs**  
Mise en sens unique à partir de Rue Longuegalerie vers la Rue des Lippes. Bande de bus vers l'arrêt de la Porte Centrale.
- Rues de Flandre, d'Opheim et de la Cité**  
Zone d'accès limité avec bande réservée Rue de Flandre à hauteur de la Rue des Lippes. Réorganisation des trottoirs, passages piétons avec garage et services d'urgence garbés accès.
- Rue du Rempart des Moines**  
Restriction d'accès à la place après développement dans la zone du Central Bus.
- Rue de la Senne**  
La tenue centrale à signal devient une nouvelle zone. Accès aux garages et pour les services de secours est maintenu.
- Rue des Foulons**  
La rue est mise en sens unique opposé à hauteur de la Rue de Valenciennes, créant une bande de bus.
- Rue des Six-Journaux**  
Accès limité à la Place Foyers aux services de secours et bus au moyen d'un accès limité.
- Rue des Riches-Claires**  
Restriction avec Rue de l'Éclairage et Rue de la

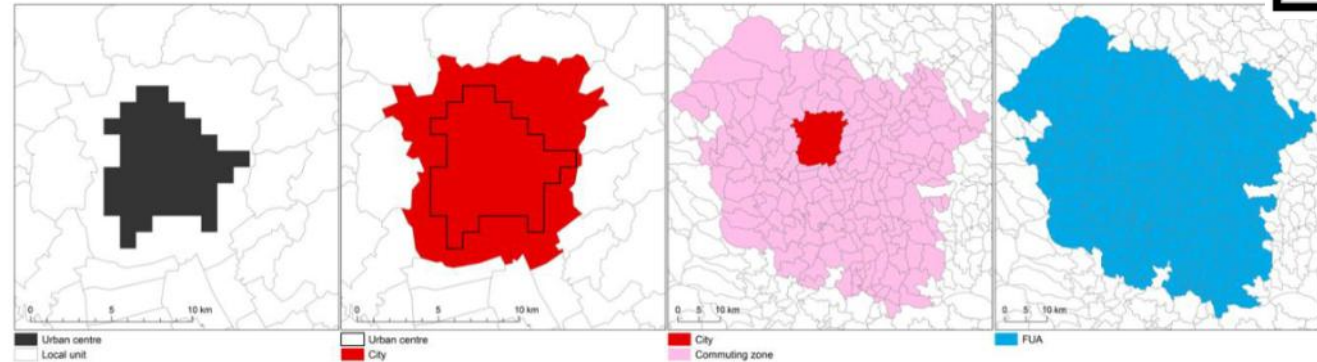
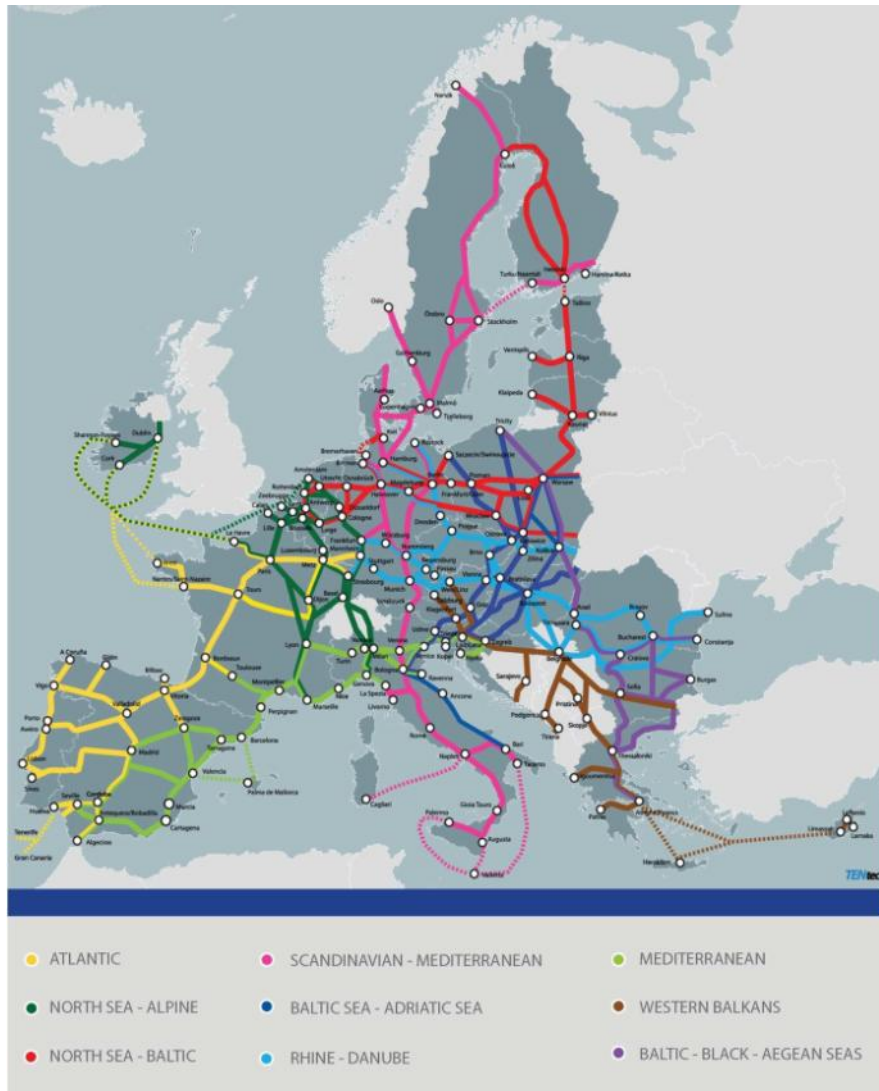
—> Axe principal à sens unique   ←> Axe principal à double sens   - - - - Zone piétonne  
● Parking vélos   ● Parking public   ● Gare   ● Métro

# SUMP-Planungsverpflichtung



# Wer SUMP's entwickeln soll, laut TEN-V Verordnung.

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



## Urban Nodes. Städtische Knoten.

- Städte über 100.000 und eine Stadt pro NUTS2-Region werden Städtische Knoten des TEN-V.
- Planungsverpflichtung nach SUMP-Kriterien bis 2027.
- Datenerfassung und Berichtspflicht nach einem Standardset an Urban Mobility Indicators.
- Erwartung (der EU) an **besonderem Beitrag zu den EU-Politikzielen.**
- Erleichterter **Zugang zur EU-Förderung (mit SUMP).**

# Entwicklung eines integrierten urbanen Mobilitätsplans nach SUMP-Kriterien

- Durch die TEN-V (Artikel 7) und insbesondere ihren Anhang V werden die Städte in Bezug auf ihre Mobilitätsplanung vor zusätzliche Herausforderungen gestellt.
- Sie müssen ihre entsprechenden Konzepte, Strategien und Pläne so weiterentwickeln, dass sie den auf europäischer Ebene festgelegten Anforderungen an Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) entsprechen. Dazu gehört
  1. die Stärkung nachhaltiger Mobilität,
  2. die Entwicklung einer langfristigen Vision und eines kurzfristigen Umsetzungsplans,
  3. die Integration verschiedener Verkehrsträger,
  4. die Gewährleistung des Funktionierens des Transeuropäischen Verkehrsnetzes,
  5. ein partizipativer Ansatz,
  6. die Überwachung der Umsetzung entlang von Leistungsindikatoren (Urban Mobility Indicators / UMI)
  7. sowie die Einbeziehung des jeweiligen Verflechtungsraums (Functional Urban Area / FUA) in die Planung.

# SUMP Deutschland

(2022-2023) – Auftraggeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

- Umfassende Bewertung der Mobilitätspläne (SUMP / VEPs & Co.) in deutschen Städten mit über 100.000 Einwohner\*innen anhand eines selbst entwickelten **Kriterienkatalogs, der sich an Anhang V der TEN-V-Verordnung sowie an den Fragen des SSAT orientiert.**
- Analyse von 84 Städten in Deutschland und einer Region (Frankfurt/Main) (120 Pläne)
- **Hauptergebnisse:**
  - Keine Kommune erfüllt alle Kriterien zu 100%. Mehr als die Hälfte übersteigt jedoch die 50%.
  - Zwei Städte erreichen 90% und sechs über 80%.
  - Den niedrigsten Wert erhält Partizipation, Kooperation (vertikal) und Funktion für das TEN-V.
  - **Wichtig**, Partizipationsprozesse sind kaum in den Plänen dokumentiert.
  - Weniger als 50% der Städte erfüllen das Kriterium für Monitoring & Evaluation.

Erfüllungsgrad	<=10%	<=20%	<=30%	<=40%	<=50%	<=60%	<=70%	<=80%	<=90%	<=100%
Anzahl der Pläne	12	5	15	11	16	13	17	5	6	2
Aufsummiert	102	90	85	70	59	43	30	13	8	2

# Auswertung der Steckbriefe von 27 städtischen Knoten in NRW

## Stärken und Schwächen in Bezug auf die europäischen Anforderungen an einen SUMP.

### ▪ Die **größten Schwächen**

- Stakeholderbeteiligung
- Einbeziehung des Verflechtungsraums
- Evaluierung der Maßnahmenumsetzung
- Einbindung in lokale Strategien und Pläne

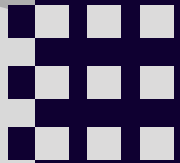


### ▪ Die **größten Stärken**

- Integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger, wobei die Bestimmung von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fuß- und/oder Radverkehrs eine besonders hohe Umsetzung erfährt.
- Entwicklung langfristiger Leitbilder und Mobilitätsziele und der Bewertung der aktuellen und zukünftigen Leistungsfähigkeit der Mobilitätssysteme.



# Planen für die Functional Urban Area (FUA)



# Das versteht man unter einer Funktionale Urban Area (FUA).

Funktionale urbane Räume (FUA) werden in der Regel anhand der Bevölkerungsdichte und der Pendelbewegungen zwischen Wohn- und Arbeitsort abgegrenzt, um sicherzustellen, dass die Planung den tatsächlichen Mobilitätsmustern entspricht.

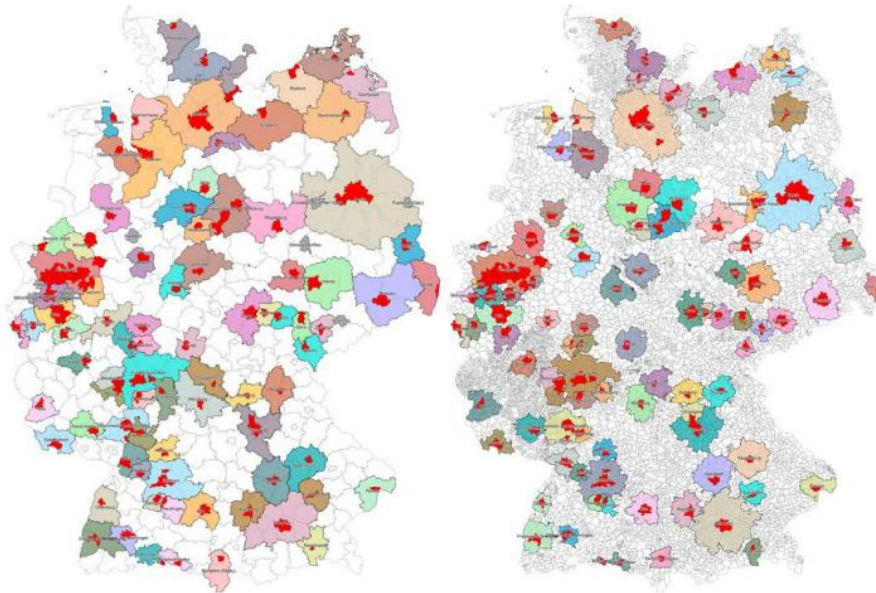
- Der **urbane Kern** besteht häufig aus einem Siedlungsgebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mindestens 1.500 Einwohnern pro km<sup>2</sup>.
- Eine Gemeinde gehört in der Regel zum urbanen Kern, wenn mindestens 50 % ihrer Bevölkerung in diesem Siedlungsgebiet leben.
- Das **Umland** wird oft als „Einzugsgebiet der Berufspendler“ des städtischen Arbeitsmarkts verstanden, das sich außerhalb des dicht besiedelten Kerns befindet.
- Alle Gemeinden, in denen mindestens 15 % der erwerbstätigen Einwohner\*innen in einem bestimmten urbanen Kern arbeiten, werden dem städtischen Umland zugeordnet.

# Planen im Regionalen Verflechtungsraum. Der FUA.

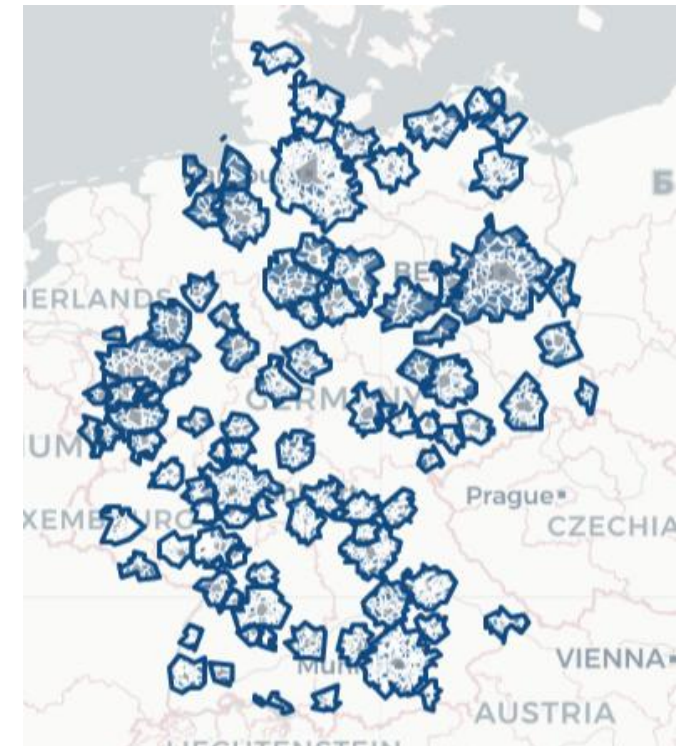
## Definitionen und Abgrenzungsproblematik

- Definition der OECD. The EU-OECD definition of a functional urban area (2029)  
[https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/12/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area\\_cef4a128/d58cb34d-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/12/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area_cef4a128/d58cb34d-en.pdf)
- Arbeiten von Urban Audit [UA\\_Broschuere\\_2023\\_Web.pdf](#) und der Urban Mapper  
<https://apps.urbanaudit.de/fuavis.html>

Abbildung 2.1: Vergleich neuer und alter FUAs



<sup>1</sup>[https://www.staedtestatistik.de/fileadmin/media/Kosis/Urban\\_Audit/PDF/Broschueren/UA\\_Broschuere\\_2021\\_DE.pdf](https://www.staedtestatistik.de/fileadmin/media/Kosis/Urban_Audit/PDF/Broschueren/UA_Broschuere_2021_DE.pdf)



# Formen der Zusammenarbeit für einen regionalen SUMP

Überlappung der Planungsgebiete und der Interessen und damit Ausgangspunkt für eine gemeinsame Planung und Umsetzung.

## 1. Informelle Zusammenarbeit

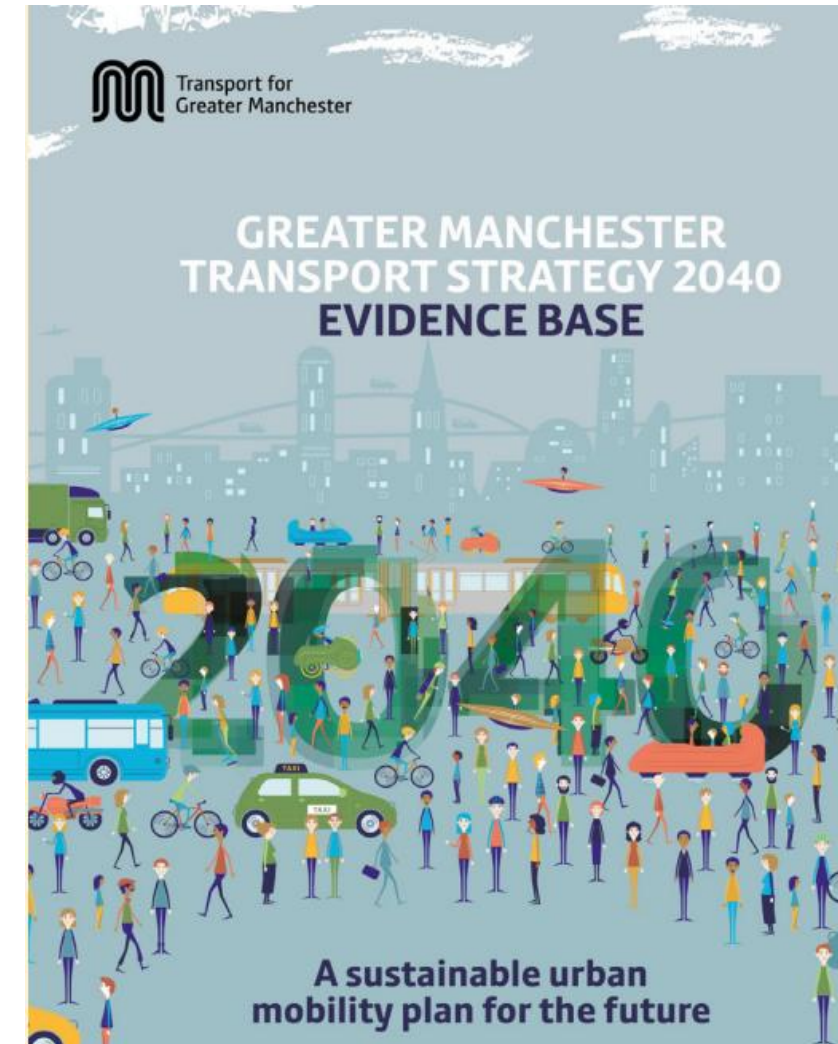
- Die formale Zuständigkeit für die SUMP-Entwicklung liegt bei den Kommunen. Eine führende Behörde bietet Koordination und eine Plattform für Zusammenarbeit und technische Unterstützung.

## 2. Interkommunale Zusammenarbeit

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

## 3. Suprakommunale Koordination

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



# In a nutshell.

## Das ist bekannt zur Planungsverpflichtung.

- Eine neue Ära beginnt für die Planungsmethodik SUMP.
- Die Planungsverpflichtung bis Ende 2027 für die urbanen Knoten ist da und damit die Anforderungen, die in der TEN-V-Richtlinie genannt sind.
- Weiterhin gilt, dass SUMP an die lokalen Verhältnisse angepasst werden muss und soll.
- Es gibt derzeit noch ein paar Unbekannte. Dies betrifft
  - Die Abgrenzung der Functional Urban Area.
  - Das Set der Urban Mobility Indicators.
- Städte/ urbane Knoten können im Prinzip direkt starten entweder in den SUMP-Prozess bzw. in die Qualifizierung ihrer bestehenden Planunterlagen und –prozesse.



[Wer wir sind](#) [Wofür wir stehen](#) [Unsere Themen](#)

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

Masterplan für das Thema Mobilität

KOMMUNALE MOBILITÄTSKONZEPTE



# Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

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

