BBG und Partner
Rechtsanwälte

Dr. Hubertus Baumeister/Dr. Janna Ringena*

Einheitlicher Rahmen für eine integrierte und regionale Verkehrsplanung der Kommunen

Sustainable Urban Mobility Plan gemäß der VO (EU) 2024/1679

Der *Sustainable Urban Mobility Plan*, kurz SUMP, ist ein kommunaler Verkehrsplan, der schon 2005 durch die Europäische Kommission entwickelt,[1] aber erst 2024 für u.a. 78 deutsche Großstädte („städtische Verkehrsknoten") gemäß Art. 41 Abs. 1 lit. b) i.V.m. Annex V VO (EU) 2024/1679 (TEN-V- VO) verbindlich Anwendung findet. Der SUMP erweitert die lokale Mobilitätsplanung der städtischen Verkehrsknotenpunkte um die regionalen verkehrlichen Verflechtungen und verfolgt dabei einen umfassenden Ansatz zur Integration verschiedener Verkehrsträger. Ziel ist es, eine nachhaltige Mobilität, insbesondere in Zusammenarbeit mit den Umlandkommunen und den Aufgabenträgern des schienengebundenen ÖPNV, in der gesamten Region zu fördern. Damit wird europaweit wegweisend ein einheitlicher und verbindlicher Rahmen für die kommunale Verkehrsplanung auf lokaler und regionaler Ebene geschaffen, um einen Einstieg in eine Verkehrswende mit mehr Klimaschutz zu finden.

Im Folgenden wird der SUMP in seinen Grundzügen dargestellt (I.). Hervorzuheben sind sein regionaler und strategischer Ansatz (II.), der ihn u.a. von bestehenden Plänen abgrenzt (III.). Sein Potenzial für die Stadtentwicklung (IV.) kann insbesondere dann entfaltet werden, wenn die Kommunen von den angebotenen Finanzierungsmöglichkeiten Gebrauch machen (V.). Der Beitrag schließt mit einem Ausblick auf Chancen für Verkehrswende und Klimaschutz in den Kommunen durch SUMPs (VI).

I. Definition eines SUMP

Der SUMP ist legal definiert als ein

> *„Dokument für die strategische Mobilitätsplanung, mit dem auf nachhaltige Weise die Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des funktionalen Stadtgebiets*

---

* Die Autoren sind Rechtsanwält/innen der Kanzlei BBG und Partner, Bremen. Der Beitrag basiert auf ihrem Vortrag am 17.06.2025 für die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät der Universität Greifswald im Rahmen der Ringvorlesung „*Klimaschutz in Zeiten des Wandels – Welche Rolle spielt das Recht*?" im Jahr 2025; Vorträge abrufbar unter https://rsf.uni-greifswald.de/forschung/forschungsschwerpunkte/ifeus/veranstaltungen/ringvorlesung-sose-2025/. Sämtliche Internetquellen sind zuletzt geprüft am 26.08.2025.

1 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 10, abrufbar in deutscher Sprache hier: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/10/8fb8d53612545374a0306cdaa669aaad/sump-guidelines-deutsch-2020___6091400b48526.pdf.

einschließlich der Pendlerzonen in diesem Stadtgebiet oder in dessen Nähe für Menschen, Unternehmen und Güter insbesondere im Hinblick auf eine bessere Lebensqualität verbessert werden soll", Art. 3 Nr. 13 TEN-V- VO.

Die Kommission führt hierzu ergänzend aus, dass der SUMP einen integrierten Ansatz mit zwei Dimensionen umfasst:

> Einbeziehung der städtischen Mobilität in die Planung des Verkehrsnetzes (netzbasierter Ansatz)

> Einbeziehung in die sektorübergreifende Strategie für nachhaltige Stadtentwicklung (ortsbasierter Ansatz).[2]

Die „European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans" definiert den SUMP wie folgt:

„*Ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan ist ein strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Kommunen und deren Umgebung mit dem Ziel einer besseren Lebensqualität erfüllen soll. Er baut auf bewährten Planungssätzen auf und berücksichtigt in besonderem Maße Zusammenarbeits-, Beteiligungs- und Evaluationsprinzipien*."[3]

Daraus herleiten lassen sich folgende wesentliche Merkmale, die einen SUMP auszeichnen:

> Planung nachhaltiger Mobilität unter Einbezug von Stadtgebiet und Umgebung („Pendlerzonen"),

> Bewertung aktueller und zukünftiger Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems,

> Ausrichtung auf die menschlichen (und unter Berücksichtigung des Güterverkehrs auch auf die unternehmerischen) Mobilitätsbedürfnisse,

> Integrierte Betrachtung aller Verkehrsträger,

> strategische Verbesserung der Lebensqualität,

> mittel- und langfristige Dimensionen und klarer Umsetzungsplan,

> Integration von Monitoring und Evaluation (unter Nutzung von Indikatoren),

---

[2] Empfehlung (EU) 2023/550 der Europäischen Kommission v. 08.03.2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität – C(2023) 1524, ABl. 2023 L 73, 25 (1.4).

[3] European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 10.

> stete Zusammenarbeit mit Stakeholder/innen und der Öffentlichkeit.

Nachfolgend werden die rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen des SUMP aufgezeigt (1.), bevor sodann die vier Phasen des SUMP dargestellt werden (2.).

1. Grundlagen

Rechtsgrundlage des SUMP ist die TEN-V-VO (VO (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes). Neben den SUMPs beinhaltet die Verordnung Regelungen für den weiteren Ausbau eines kohärenten Netzes aus Straßen, Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen, See- und Flughäfen, was die gesamte EU miteinander verbinden und den Binnenmarkt stärken soll.

Gemäß Art. 41 Abs. 1 lit. b) TEN-V-VO sind die Mitgliedstaaten u.a. verpflichtet, zu gewährleisten, dass bis zum 31.12.2027 alle in ihrem Gebiet befindlichen „städtischen Knoten“ einen SUMP aufgestellt haben. Eine Umsetzung in deutsches Planungsrecht ist nicht erforderlich, da die TEN-V-VO als Verordnung im Sinne von Art. 288 UAbs. 2 AEUV bereits unmittelbare Wirkung entfaltet.[4] Daraus kann man folgern, dass die Erstellung eines SUMP für die 78 deutschen Städte im Anhang II der Verordnung bis zum 31.12.2027 rechtlich verpflichtend ist.[5]

Ein „städtischer Knoten“ besteht gemäß Art. 40 Abs. 1 TEN-V-VO insbesondere aus der Verkehrsinfrastruktur in den städtischen Knoten, die Teil des TEN sind, und Zugangspunkten zum TEN (insbesondere Häfen, Flughäfen sowie Bahnhöfe, Busbahnhöfe und multimodale Güterterminals, siehe auch die Legaldefinition in Art. 3 Nr. 6 TEN-V-VO). Städte im Mittelpunkt der einzelnen städtischen Knoten des TEN sind gemäß Art. 40 Abs. 2 TEN-

---

4 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1035).

5 Ansonsten müssten die Mitgliedstaaten gesetzgeberische Aktivitäten entfalten, um die Aufstellung eines SUMPs für die Städte in Anhang II verbindlich zu gestalten. Nationale Umsetzungsakte von EU-Recht sind jedoch grundsätzlich nur bei EU-RL geboten (vgl. Calliess/Ruffert/*Ruffert*, 6. Aufl. 2022, EUV/AEUV, Art. 288 AEUV Rn. 21 ff.). Eine gegenteilige Auffassung würde bedeuten, dass die Vorschriften der TEN-V-VO bezüglich der SUMP-Kommunen nur Richtliniencharakter hätten. Ein solches Verständnis stellt aber die Einheitlichkeit der EU-Rechtsordnung und damit der europäischen Integration in Frage, weil damit Grauzonen bei der Umsetzung des EU-Rechts in das nationale Recht der Mitgliedstaaten entstehen würden. Zu beachten ist, dass – sofern eine Kommune einen SUMP nicht aufstellt – ein Vertragsverletzungsverfahren sich gemäß Art. 259 AEUV nur gegen den Mitgliedstaat richten kann.

V-VO in Anhang II aufgeführt und haben in der Regel[6] mindestens 100.000 Einwohner/innen. In Deutschland betrifft das 78 städtische Knoten.[7]

Hintergrund ist, dass gerade städtische Knoten im TEN wichtige Rollen als Ausgangs-, Übergangs- und Endpunkte im Bewegungsradius der privaten und gewerblichen Mobilität einnehmen. Innerhalb dieses Radius soll der Verkehr möglichst nahtlos fließen und dafür multimodale Lösungen anbieten.[8] Für Kommunen, die nicht zur Aufstellung eines SUMP verpflichtet sind, kann der SUMP-Planungsprozess Vorbild für die eigene lokale Verkehrsplanung zur Sicherstellung ihrer „nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung“ (§ 1 Abs. 7 BauGB) sein.[9]

Gemäß Art. 41 Abs. 1 lit. b) TEN-V-VO müssen die SUMPs daher „*unter anderem **Maßnahmen zur Integration** der verschiedenen Verkehrsträger und zum **Wechsel hin zu nachhaltiger Mobilität**, zur Förderung effizienter **emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität** einschließlich Stadtlogistik, zur **Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung** und gegebenenfalls zur Bewertung des Zugangs der Nutzer zu Verkehrsmitteln*“ umfassen [Herv. d. Verf.].

Ziel ist es, für jeden städtischen Knoten einen wirksamen einheitlichen Rahmen zu schaffen, der die Herausforderungen im Bereich der urbanen Mobilität zu bewältigen vermag. Dazu soll der SUMP langfristig, allumfassend und integriert auf die Mobilität im funktionalen Stadtgebiet ausgerichtet sein.[10]

---

6 Bergisch Gladbach, Moers, Remscheid, Reutlingen, Salzgitter und Hanau müssen als einzige Städte in Deutschland mit mehr als 100.000 Einwohner/innen keinen SUMP aufstellen. Gießen und Landshut sind die einzigen Städte in Deutschland, die als Hauptknoten eines Regierungsbezirks auch unter 100.000 Einwohner*innen einen SUMP aufstellen müssen.

7 424 städtische Knoten EU-weit sind hier einsehbar: ANNEX II, List of Nodes oft he Trans-European Transport Network, https://transport.ec.europa.eu/document/download/91a49a1e-d350-4295-84e3-3f67038fefcc_en?filename=TEN-T-revision-2023-annex-2.pdf; in Deutschland werden folgende Knotenpunkte verpflichtet: Aachen, Augsburg, Berlin, Bielefeld, Bochum, Bonn, Bottrop, Braunschweig, Bremen, Bremerhaven, Chemnitz, Darmstadt, Dortmund, Darmstadt, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Erfurt, Erlangen, Essen, Frankfurt am Main, Freiburg im Breisgau, Fürth, Gelsenkirchen, Gießen, Göttingen, Gütersloh, Hagen, Halle (Saale), Hamburg, Hamm, Hannover, Heidelberg, Heilbronn, Herne, Hildesheim, Ingolstadt, Jena, Kaiserslautern, Karlsruhe, Kassel, Kiel, Koblenz, Köln, Krefeld, Landshut, Leipzig, Leverkusen, Lübeck, Ludwigshafen am Rhein, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Mönchengladbach, Mülheim an der Ruhr, München, Münster, Neuss, Nürnberg, Oberhausen, Offenbach am Main, Oldenburg, Osnabrück, Paderborn, Pforzheim, Potsdam, Recklinghausen, Regensburg, Rostock, Saarbrücken, Siegen, Solingen, Stuttgart, Trier, Ulm, Wiesbaden, Wolfsburg, Wuppertal, Würzburg.

8 Siehe dazu Erwägungsgrund Nr. 63 TEN-V-VO.

9 Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gesellschaft (ARL), Positionspapier 153: Aktuelle verkehrsrechtliche Entscheidungen – Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende, 2025, S. 3.

10 Erwägungsgrund Nr. 64 TEN-V-VO; *Ellerbrok/Allien* leiten daraus eine Koordinations-, Zielverwirklichungs-, Partizipations- und Kontrollfunktion des SUMP ab, siehe ausführlich *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1033 ff.).

Überdies sind Daten zur städtischen Mobilität bzgl. Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit für jeden städtischen Knoten zu erheben und gemäß den Indikatoren des Art. 41 Abs. 2 TEN-V-VO bis zum 31.12.2027 an die Europäische Kommission zu übermitteln. Die Indikatoren legt die Kommission in einem Durchführungsrechtsakt fest. Bislang wurde ein solcher Durchführungsrechtsakt nicht veröffentlicht. Eine Gruppe an Sachverständigen hat zur Vorbereitung des Durchführungsrechtsakts jedoch sieben Datenblätter verfasst, die Vorschläge zur Ausgestaltung der Indikatoren enthalten[11] und von der Expertengruppe für urbane Mobilität (EGUM) in einer Stellungnahme bewertet wurden.[12] Es zeichnet sich ab, dass folgende Kernindikatoren als geeignet erachtet werden:

> Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Mobilitätsmodi (Modal Split/Modal Share, gemessen durch Haushaltsbefragungen o.ä.),

> Barrierefreiheit und Reisezeiten,

> Jährliche CO_2-äquivalente Emissionen aus dem Straßentransport,

> Fahrzeugbestand nach Antriebsform/Energiequelle/EURO-Emissionsnorm,

> Gesamtlänge des Straßennetzes,

> Bevölkerungszahl,

> Anzahl der Todes- und Schwerverletzten im Straßenverkehr,

> Flottengröße von Shared-Mobility-Diensten und

> Anzahl der Passagier-Kilometer im öffentlichen Verkehr.[13]

2. Planung in vier Phasen

Der Planungsprozess erfolgt entsprechend der Empfehlung der Europäischen Kommission[14] in vier Phasen (a)–d)), die methodisch ineinandergreifen und durch eine verstetigte Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet werden (e)). Entscheidungsträger/innen können sich u.a. auf der Internetseite des Bundesverkehrsministeriums nachhaltig-mobil-planen.de

---

[11] European Commission, Sustainable urban mobility planning and monitoring, abrufbar hier: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en#UMIfiches.

[12] EGUM, Opinion on the Sustainable Urban Mobility Indicators, 04.07.2024, abrufbar hier: https://transport.ec.europa.eu/document/download/cb890007-af95-46e8-8f9c-1a29c1efefac_en?filename=EGUM_SUMP_subgroup_SUMI_opinion.pdf.

[13] Siehe im Einzelnen EGUM, Opinion on the Sustainable Urban Mobility Indicators, 04.07.2024, S. 5 f.

[14] Empfehlung (EU) 2023/550 der Europäischen Kommission v. 08.03.2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität – C(2023) 1524, ABl. 2023 L 73, 23.

oder im Leitfaden der European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans[15] umfassend zum SUMP informieren. Der Planungsprozess wird im Folgenden skizziert.

a) Phase 1: Vorbereitung und Analyse

In einer ersten Phase ist der SUMP vorzubereiten. Dazu bedarf es einer Analyse des Ist-Zustandes als wesentlichen Ausgangspunkt für die weitere Planung. Diese betrifft nicht nur die verkehrliche Situation, sondern auch die vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung. Es empfiehlt sich, Arbeitsstrukturen für den Planungsprozess einzurichten und ggf. externe Unterstützung einzuholen. Potenzielle Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Defizite in den Planungskapazitäten sollen ermittelt werden. Die Politik ist in die Planungsvorbereitungen einzubeziehen, um langwierige Überarbeitungsschleifen im Nachgang zu minimieren. Der Planungsrahmen bzw. das Planungsgebiet sind festzulegen; die weiteren Planungsprozesse sind zu planen und finanzielle Förderungen (siehe dazu V.) einzuholen.[16] Ggf. lassen sich hier auch Synergieeffekte zu anderen Planungsprozessen herstellen (siehe dazu auch III.). Insbesondere die Ergebnisse der strategischen Umweltprüfung (SUP) haben einen erheblichen Einfluss auf den Erfolg der SUMP-Planung (dazu sogleich Phase 4, d)).

b) Phase 2: Strategie- und Zielentwicklung

Inhaltlich soll der SUMP die in Annex V TEN-V-VO aufgestellten Leitlinien für die Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität in städtischen Knoten berücksichtigen. Ziele des SUMP sollen daher

> die Zugänglichkeit von Mobilität für alle Nutzenden,

> die Bereitstellung einer emissionsfreien oder -armen Mobilität und

> eine verbesserte Gesamtleistung des TEN (insb. nahtloser Verkehr, der die Einbindung der ersten und letzten Meile erleichtert)

sein. Dafür sind – gemeinsam mit allen relevanten Akteur/innen – langfristige Visionen und kurzfristige Umsetzungspläne zu entwickeln. Sowohl die vorhandene urbane Logistik als auch bereits bestehende Planungswerke (insbesondere Flächennutzungs- und Raumplanung) sind zu berücksichtigen. Finanzielle Fragen sollen direkt adressiert werden. In Annex V TEN-V-VO, der als inhaltlicher Mindeststandard des SUMP fungiert, heißt es dazu:

---

15 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 10.

16 Siehe ausführlich BMV, Der SUMP-Prozess, Vorbereitung und Analyse, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Loslegen/vorbereitung-analyse.html; European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 33 ff.

> *„Ein SUMP sollte eine **langfristige Strategie** für die künftige Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und multimodalen Diensten enthalten oder mit einer solchen bereits bestehenden langfristigen Strategie verknüpft sein. Er sollte darüber hinaus Vorgaben enthalten, wie sich mit dieser Strategie **kurzfristig Ergebnisse** erzielen lassen. Der Plan sollte in einen **integrierten Ansatz** für die nachhaltige Entwicklung des Stadtgebiets eingebettet und mit dem jeweiligen **Flächennutzungsplan** und der entsprechenden **Raumplanung** verknüpft sein. Sowohl die langfristige Vision als auch der kurzfristige Umsetzungsplan sollten auch in finanzieller Hinsicht direkt im SUMP oder alternativ unter Bezugnahme auf andere bestehende übergeordnete oder damit zusammenhängende Planungen angegangen werden, ohne finanzielle Verpflichtungen vorwegzunehmen.*“ [Herv. d. Verf.]

Die Kommission hat ergänzend zum Annex V ein „Aktualisiertes Konzept für Pläne für nachhaltige städtische Mobilität“ in ihren Empfehlungen zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für SUMPs vorgestellt.[17]

Insbesondere Zielsetzungen hinsichtlich der Verminderung von THG-Emissionen müssen klar formuliert werden und messbar sein.[18] Im Fokus stehen derzeit etwa 42 Mio. privat genutzte Verbrenner-PKW,[19] die im Jahr 2023 insgesamt 88,9 Mio. Tonnen klimaschädlicher THG-Emissionen verursacht haben,[20] was etwa 13,7 % aller bundesdeutschen THG-Emissionen im Jahr 2024 in Höhe von 649 Mio. Tonnen[21] entspricht. Da die 78 SUMP-Städte zusammen mit den Umlandkommunen in den verkehrlichen Verflechtungsräumen mit ihren PKW-Pendler/innen etwa 71 % der Bevölkerung (60 Mio. Bürger/innen) umfassen,[22] wird klar, dass der SUMP in besonderem Maße zur Reduktion der THG-Emissionen beitragen kann.

Das BMV schlägt sog. SMARTe Ziele vor. Diese sind

---

[17] Siehe Anhang zur Empfehlung (EU) 2023/550 der Europäischen Kommission v. 08.03.2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität – C(2023) 1524, ABl. 2023 L 73.

[18] Vgl. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 100 ff.

[19] Kraftfahrtbundesamt, Fahrzeugzulassungen, FZ 27.5 Bestand an Personenkraftwagen am 1. April 2025 nach Bundesländern, gewerblichen und privaten Halterinnen und Haltern und Kraftstoffarten, abrufbar hier : https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz27_b_uebersicht.html?nn=835828.

[20] Vgl. DESTATIS, Pressemitteilung Nr. N044 v. 21.08.2025: Pkw-Dichte 2025 erneut leicht gestiegen, abrufbar hier: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/08/PD25_N044_46_85.html?nn=2110 m. w. N. auf umfangreiche Berechnungen des Statistischen Bundesamtes.

[21] Umweltbundesamt, Pressemitteilung Nr. 11/2025 v. 14.03.2025: Klimaziele bis 2030 erreichbar, abrufbar hier: https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimaziele-bis-2030-erreichbar.

[22] Vgl. BBSR, Karte zu Zentren und Pendlereinzugsbereichen von Großstädten im Rahmen der laufenden Raumbeobachtung, abrufbar hier: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/regionen/Grossstadtregionen/Grossstadtregionen.html.

> ***S**pecific*/spezifisch, d.h. mit Kennzahlen und Eigenschaften genau beschrieben,

> ***M**easurable*/messbar, d.h. sie können mithilfe von Kennzahlen und Indikatoren gemessen werden

> ***A**chievable*/erreichbar, d.h. sie sind realistisch und berücksichtigen technische, organisatorische und finanzielle Möglichkeiten

> ***R**elevant*/einschlägig, d.h. sie fördern nachhaltige Mobilität, widersprechen sich nicht und sind ambitioniert

> ***T**ime bound*/terminiert, d.h. ihr Zeitrahmen/Meilensteine sind klar festgelegt.[23]

Dabei kann der sog. *backcasting*-Ansatz verfolgt werden: Zunächst wird ein Einsparungsziel festgelegt: Welches Ziel wollen wir bis zum Zeitpunkt X erreichen? Hier kann z.B. festgelegt werden, dass der Anteil von Kfz-Fahrenden im Pendelverkehr und/oder die davon ausgehenden THG-Emissionen bis 2035 um x % vermindert werden soll. Im Anschluss ist der Status quo zu berechnen (siehe auch Phase 1, a)): Wie viele Emissionen verursacht der Kfz-Verkehr aktuell? Wie hoch ist sein Anteil am Pendelverkehr? Davon ausgehend können dann die notwendigen Schritte und Zwischenziele ermittelt werden, die notwendig sind, um das gesteckte Ziel zu erreichen. Das anschließende Monitoring (siehe auch Phase 4, d)) oder auch etwaige Zielanpassungen können dann daran anknüpfen.[24]

c) Phase 3: Maßnahmenentwicklung

In der dritten Phase sind konkrete Maßnahmen zu erarbeiten, Zuständigkeiten festzulegen und Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen.[25] Laut Annex V TEN-V-VO soll der SUMP

> *„Maßnahmen enthalten, die den Anteil nachhaltigerer Verkehrsträger — beispielsweise des öffentlichen Verkehrs, der geteilten Mobilität, der aktiven Mobilität und gegebenenfalls der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs — erhöhen. Auch sollte er Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Ökologisierung der urbanen Flotte, die Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzer und die Verringerung der Verkehrsüberlastung sowie die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit gemäß den Straßenverkehrssicherheitsstandards in der Union, vor allem für besonders gefährdete*

[23] Siehe ausführlich BMV, Der SUMP-Prozess, Strategieentwicklung, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Loslegen/strategieentwicklung.html.

[24] Zum Backcasting-Ansatz allgemein siehe Bundesakademie für Sicherheitspolitik: Methoden zur Strategischen Vorausschau: Backcasting, 2021, abrufbar hier: https://www.baks.bund.de/de/aktuelles/methoden-zur-strategischen-vorausschau-backcasting.

[25] Siehe ausführlich BMV, Der SUMP-Prozess, Maßnahmenplanung, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Loslegen/massnahmenplanung.html; European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 106 ff.

Verkehrsteilnehmer, gegebenenfalls einschließlich Nutzern aktiver Verkehrsträger, enthalten."

Hintergrund ist, dass der SUMP verschiedene Verkehrsträger miteinander kombinieren und einen multimodalen Verkehr fördern soll, indem *„verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen zur Erleichterung einer zugänglichen, nahtlosen und nachhaltigen Mobilität integriert werden.*"[26] Der Maßnahmenbegriff ist weit gefasst und kann vom Ausbau der Mobilitätsstruktur über raumplanerische Veränderungen zu finanziellen Anreizen und Informationskampagnen reichen.[27] In der Praxis als besonders effektiv für eine Steigerung der Lebensqualität bei gleichzeitiger Reduktion von THG haben sich sog. „Push- & Pull-Maßnahmen" erwiesen, die die Verkehrsteilnehmenden dazu motivieren, zugunsten des ÖPNV oder Fahrrades auf die Nutzung des eigenen PKW zu verzichten.[28]

Als konkrete Maßnahme[29] kommt zunächst die interkommunale Entwicklung des schienen- und straßengebundenen Nah- und Regionalverkehrs in der Region des jeweiligen städtischen Verkehrsknotens in Betracht. Einführbar sind etwa:

> Halbstunden-Takt und zusätzliche Haltepunkte im SPNV und ÖPNV,

> zusätzliche Buslinien, insbesondere auch Schnell-Bus-Systeme (BRT – „Bus Rapid Transit"[30])

> die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs unter gemeinwirtschaftlicher Einbeziehung des Taxi-/Mietwagengewerbes,

> die Schaffung von Park & Ride- oder Bike & Ride-Angeboten

> Schaffung von Ladeinfrastruktur und

> der Ausbau von Fußwegen und Fahrradstraßennetzen.

---

26 Annex V TEN-V-VO.

27 BMV, Der SUMP-Prozess, Maßnahmenplanung, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Loslegen/massnahmenplanung.html.

28 Siehe dazu *Kuss/Nicholas* Case Studies on Transport Policy 3/2022, 1494, abrufbar hier: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X22000281.

29 Die folgenden Beispiele sind Ergebnis des sog. „Salon Mobilité", in dessen Rahmen sich verschiedene Akteure aus dem Verkehrsbereich in Bremen zu einem SUMP ausgetauscht haben (Pakt für nachhaltige und klimaneutrale Mobilität für Bremen und die angrenzenden niedersächsischen Kommunen – Umsetzungsstrategie unter Bezugnahme auf den Abschlussbericht der Enquêtekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen" und auf die zweite Initiative der EU-Kommission für urbane Mobilität, 2021). Der Verf. Baumeister war daran aktiv beteiligt. Zu einer Umsetzung ist es mangels finanzieller Mittel bislang nicht gekommen.

30 Siehe dazu *Sieber*, Bus Rapid Transit, 04.10.2021, abrufbar hier: https://www.niklas-sieber.de/Presentations/BRT%20Sieber%2021-10-04.pdf.

Mithilfe digitaler Technologien können verkehrsträgerübergreifend Informationen übermittelt werden, die die Nutzung multimodaler Verkehrsmittel fördert. Dafür kommen etwa in Betracht:

> Apps mit Echtzeitinformationen zu allen verfügbaren Verkehrsträgern,

> Apps, die verfügbare Parkplätze anzeigen und deren Buchung ermöglichen und

> Apps, die individuelles und nachhaltiges Verkehrsrouting vornehmen, insb. auch zur Verkehrsführung bei Großveranstaltungen.[31]

Überdies bietet es sich für Kommunen an, Kooperationen mit Unternehmen zu forcieren, um z.B. eine Mitfinanzierung von Jobtickets durch Unternehmen oder den gemeinsamen Einsatz von Werk- und Shuttlebussen zu organisieren.

Auch Carsharing- und Bikesharing-Modelle können umfassend ausgebaut werden. Dafür sollte zunächst eine Studie zur Ermittlung von Rahmenbedingungen und Potenzial vergeben und Konzepte in anderen Regionen ausgewertet werden. Überdies können Carsharing- und Bikesharing-Stationen in Neuvorhaben integriert werden. Anreizmodelle und eine finanzielle Anschubfinanzierung haben das Potenzial, die Attraktivität für die Nutzenden zu erhöhen und sie dazu veranlassen, ihren eigenen PKW zu entbehren.

Auch sollten Rahmenbedingungen für eine nachhaltigere Mobilität in den einzelnen Kommunen entwickelt werden. Dafür kommen in Betracht:

> die Einrichtung von Tempo-30-Zonen,

> eine gerechtere Verteilung von urbanen Verkehrsflächen durch Modalfilter, Umwidmungen, Entsiegelungen u.a.m.

> Parkraummanagement von öffentlichen Verkehrsflächen und

> der Einbezug privater Betreiber/innen von Parkhäusern zur Entspannung des öffentlichen Raumes.[32]

Für das Voranbringen der Antriebswende ist überdies die Entwicklung einer hinreichenden Ladesäuleninfrastruktur, etwa durch Ausbau an Verkehrsknotenpunkten, bei großen Unternehmen und auf öffentlichen Flächen in den Kommunen essenziell. Weitere Beispiele

---

[31] Beispiel ist die NUNAV-App, die etwa in der Region Hannover genutzt wird, siehe Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen/Region Hannover, Die NUNAV-App, abrufbar hier: https://www.vmz-niedersachsen.de/wissenswertes/nunav-app.

[32] Beispiel „Feierabendparken“ aus Düsseldorf, Informationen dazu abrufbar hier: https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mobil-in-duesseldorf/mit-dem-auto/parken-in-duesseldorf/feierabend-parken.

können etwa im Klimamobilitätsplan der Stadt Freiburg eingesehen werden.[33] Für die Reduktion von THG haben sich insbesondere die Elektrifizierung der Busflotte, Parkbewirtschaftungsmaßnahmen im öffentlichen Raum und die Einführung einer City-Maut als wirkungsvoll erwiesen.[34] Es empfiehlt sich, eine Verkehrsmodellierung *ex ante* vorzunehmen, in der Potenziale zur Emissionsreduktion gemessen werden, um etwaige politische Diskussionen zu versachlichen.

Die Maßnahmen sind mit Blick auf ihre Effektivität, Langfristigkeit, Finanzierbarkeit, Umsetzbarkeit und Akzeptanz zu bewerten und zu priorisieren. Empfehlenswert ist es, sie als Maßnahmenpakete zu clustern und darüber mit Planer/innen aus anderen Städten in Austausch zu treten.[35] Vernetzungsmöglichkeiten bestehen etwa über das Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo).[36]

d) Phase 4: Umsetzung und Evaluation

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt sodann durch verschiedene Träger. Essenziell ist hier eine interkommunale Kooperation der Akteur/innen (siehe auch sogleich: regionaler Ansatz, II. 1.). Neben der *ex ante*-Modellierung ist eine Analyse *ex post* essenziell, um die Wirksamkeit der Maßnahmen prüfen zu können.

Mithilfe von Leistungsindikatoren (siehe bereits oben I.1.) soll das Erreichen der Ziele durch die umgesetzten Maßnahmen und deren Wirkung überwacht werden.[37] Der SUMP selbst fungiert insoweit als Maßstab,[38] der aber je nach Entwicklungen in der Umsetzungsphase an neue rechtliche Rahmenbedingungen oder technische Möglichkeiten angepasst

---

[33] Stadt Freiburg, Klimamobilitätsplan Freiburg 2030, 2023, S. 83 ff., abrufbar hier: https://www.freiburg.de/pb/1966574.html.

[34] Stadt Freiburg, Klimamobilitätsplan Freiburg 2030, 2023, S. 55 Abbildung 17; Fraunhofer ISI/ *Sieber/Krail/Hölzemann*, Working Paper Sustainability and Innovation – Klimawirkungen von Maßnahmen im Verkehr – Eine Literaturstudie zu Benutzervorteilen, Parkraummanagement und Maßnahmen zum massiven ÖPNV-Ausbau, No. S04/2024, S. 107 ff., abrufbar hier: https://publica-rest.fraunhofer.de/server/api/core/bitstreams/4e570148-400e-4fcf-a3b8-e64b9cefb2e3/content.

[35] BMV, Der SUMP-Prozess, Maßnahmenplanung, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Loslegen/massnahmenplanung.html.

[36] Eine Anmeldung ist über diesen Link möglich: https://www.nakomo.de/user/login?destination=/nachhaltig.mobil.planen.

[37] Annex V TEN-V-VO; siehe zu Indikatoren nachhaltiger Mobilität auch BMDV, Indikatoren leicht gemacht, 2025, abrufbar hier: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/urbane-mobilitaet-indikatoren-leicht-gemacht.pdf?__blob=publicationFile; Smart Urban Mobility Indicators, BMV, Der SUMP-Prozess, Strategieentwicklung, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Loslegen/strategieentwicklung.html.

[38] *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1034); siehe auch BMV, Der SUMP-Prozess, Umsetzung und Monitoring, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Loslegen/umsetzung-monitoring.html.

werden sollte.[39] Der Europäischen Kommission sind regelmäßige Statusberichte zu übersenden.

Der SUMP ist als verkehrsbezogener Plan gemäß Art. 2 lit. a) RL 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme SUP-pflichtig, d.h. er muss gemäß Art. 3 Abs. 2 lit. a) RL 2001/42/EG einer strategischen Umweltprüfung unterzogen werden.[40]

e) In allen Phasen: Partizipation

Der SUMP verfolgt über alle Phasen hinweg einen partizipativen Ansatz:

> *„Die Entwicklung und Umsetzung eines SUMP sollte nach einem integrierten Konzept mit einem hohen Maß an* ***Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation*** *zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen und den zuständigen Behörden erfolgen. Dabei sollten auch Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der Zivilgesellschaft und Wirtschaftsakteure einbezogen werden.“*[41] [Herv. d. Verf.]

Neben einer fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit meint dies den Einbezug aller Stakeholder/innen sowie eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung. Ziel ist es, die Mehrheitsgesellschaft auf dem Weg zu einer Mobilitätswende mitzunehmen und Überforderungen zu vermeiden.[42] *Ellerbrok/Allien* kritisieren daran, dass diese umfassende Form der Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem Partizipationsparadoxon führe: Je mehr Beteiligungsmöglichkeiten es gebe, desto unübersichtlicher seien diese und desto geringer falle die Beteiligung aus, zumal die eigene Betroffenheit in frühen Planungszeiträumen oftmals noch vage ausfiele.[43] Umso wichtiger ist es daher, das Thema Öffentlichkeitsbeteiligung gezielt in den Fokus zu nehmen und derartige Phänomene in der Planung zu berücksichtigen. Es bietet sich an, dazu Expert/innen zu konsultieren.

II. Regionaler und strategischer Ansatz des SUMP

Neuheiten des SUMP gegenüber traditioneller Verkehrsplanung sind sein sowohl regionaler (1.) als auch strategischer Ansatz (2.).

---

39 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 154 ff.

40 Siehe dazu *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1037 f.).

41 Annex V TEN-V-VO.

42 Siehe ausführlich BMV, Der SUMP-Prozess, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Loslegen/loslegen.html.

43 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1034).

1. Regionalität

Der weite Bewegungsradius der Menschen, der oftmals über eine Kommune hinausreicht, macht eine regional integrierte Verkehrsplanung erforderlich.[44] Eine auf die einzelne Stadt fokussierte Planung wird den in die Städte führenden Pendlerströmen schlicht nicht mehr gerecht. Der SUMP bezweckt daher, bestehende Knotenpunkte, d.h. städtische Gebiete, in denen Elemente des Verkehrsinfrastruktur des TEN mit der Infrastruktur des lokalen Verkehrs verbunden sind,[45] sowie die einzelnen Knotenpunkte mit ihrer (oftmals ländlichen) Umgebung (Pendlerzonen, sog. commuting zones) multimodal miteinander zu verknüpfen.[46]

Oftmals stellt sich hier die Frage der Zuständigkeit. In Betracht kommen Kreise und Verbände, Verbünde, Regionen und Regionalplanungsverbände.[47] Die kommunale Planungshoheit stellt den Ausgangpunkt für den SUMP dar.[48] Da in aller Regel mehrere Träger innerhalb eines Knotenpunktes zuständig sein dürften, sind freiwillige Kooperationen zwischen den Akteur/innen unerlässlich. Die Landesgesetze zur kommunalen Kooperation liefern hierfür eine Reihe von Handlungsformen, in die auch private Akteur/innen einbezogen werden können. Andernfalls ist eine umfassende Planung in sog. „functional areas“[49] unter Einbezug aller verkehrsrelevanten Sektoren, aller zuständiger Planungsträger/innen und der öffentlichen und privaten Verkehrsdienstleister/innen[50] nicht möglich.

Positiv-Beispiele für regionale Kooperationen sind die Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig. Die Region Hannover ist ein eigener Rechtsträger, der in der Landeshauptstadt Hannover und den umliegenden Gemeinden Aufgaben im eigenen und übertragenen Wirkungskreis wahrnimmt (vgl. §§ 160, 161 NKomVG). Die Region ist Aufgabenträgerin des ÖPNV gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 lit. a) NNVG. Der Regionalverband Großraum Braunschweig besteht aus drei Städten und fünf Landkreisen zwischen dem Harz und der Heide gemäß § 1 Gesetz über den Regionalverband „Großraum Braunschweig“ (BraunschwG). Er ist gemäß § 2 Abs. 1 BraunschwG und § 4 Abs. 1 Nr. 1 lit. b) NNVG der Aufgabenträger des ÖPNV. Er soll eine einheitliche Nahverkehrskonzeption für den Harz entwickeln, einen Tarifverbund „Harz“ schaffen und die verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklung planen (§ 2 Abs. 1, 2, 3 Nr. 1 BraunschwG).

---

44 Regionale Verkehrsbedürfnisse sind überdies bereits gesetzlich anerkannt, siehe nur § 8 Abs. 1 PBefG, § 2 Abs. 1 RegG, § 2 Abs. 12 AEG.

45 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1034 f.).

46 Siehe auch *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1033).

47 Als Positivbeispiele sind hier der Klimamobilitätsplan des Landkreis Ludwigsburg, abrufbar hier: https://www.landkreis-ludwigsburg.de/de/umwelt-technik-klimaschutz/klimaschutz/nachhaltige-mobilitaet/klimamobilitaetsplan/ und der Klimamobilitätsplan des Gemeindeverbands Mittleres Schussental, abrufbar hier: https://gmschussental.de/klimamobilitaetsplan/, zu nennen.

48 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1035 f.).

49 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029, (1038).

50 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 12.

Eine niedrigschwellige Kooperationsform, die u.E. aufgrund ihres geringen Verwaltungsaufwandes besonders geeignet ist, stellt die kommunale Arbeitsgemeinschaft (ARGE) dar, siehe etwa § 2 GkG NRW oder § 3 HessGkG. Die ARGEs dienen dazu, in Angelegenheiten zu beraten, die ihre Mitglieder gemeinsam berühren; sie stimmen Planungen der einzelnen Mitglieder für diese Angelegenheiten und die Tätigkeit von Einrichtungen ihrer Mitglieder aufeinander ab; sie leiten Gemeinschaftslösungen ein, um eine möglichst wirtschaftliche und zweckmäßige Wahrnehmung der Aufgaben in einem größeren nachbarlichen Gebiet sicherzustellen (§ 2 Abs. 2 GkG NRW) und können neben Gemeinden und Gemeindeverbänden auch sonstige Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sowie natürliche und juristische Personen des Privatrechts aufnehmen (§ 2 Abs. 1 GkG NRW).[51] Damit eignen sie sich in hohem Maße, eine Kooperation verschiedenster Akteur/innen zu ermöglichen und Probleme auf regionaler Ebene zu lösen. Ihre Gründung erfolgt durch öffentlich-rechtlichen Vertrag.[52]

Daneben kommen Zweckverbände und Anstalten öffentlichen Rechts in Betracht, die hier nicht im Detail betrachtet werden sollen.

2. Strategie

Eine weitere Besonderheit des SUMP ist sein strategischer, ganzheitlicher Ansatz, der bereits oben (Phase 2, I.2.b) ausführlicher dargestellt wurde. Zusammengefasst erfolgt die Planung wie bereits oben ausgeführt

- netzbasiert, d.h. unter Einbeziehung der städtischen Mobilität in das transeuropäische Verkehrsnetz,[53]

- ortsbasiert, d.h. unter Einbeziehung einer sektorübergreifenden Strategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung, wobei das Planungsgebiet nicht nur ein lokales, sondern ein funktionales Stadtgebiet ist (Einbezug von Pendler/innen aus dem Umland, siehe oben II.1.)[54] und

- intermodal, d.h. unter Einbeziehung verschiedener Verkehrsmittel.[55]

---

[51] Held/Winkel/Wansleben/*Plückhahn*, Bd. 2, Stand 2019, Kommunalverfassungsrecht Nordrhein-Westfalen, § 2 GkG Rn. 2.

[52] Held/Winkel/Wansleben/*Plückhahn*, Bd. 2, Stand 2019, Kommunalverfassungsrecht Nordrhein-Westfalen, § 2 GkG Rn. 1 m.w.N.

[53] Empfehlung (EU) 2023/550 der Europäischen Kommission v. 08.03.2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität – C(2023) 1524, ABl. 2023 L 73, 25.

[54] Empfehlung (EU) 2023/550 der Europäischen Kommission v. 08.03.2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität – C(2023) 1524, ABl. L 73, 25.

[55] European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 13.

Überdies hat der SUMP einen langfristigen Horizont: Er soll ein langfristiges Leitbild verfolgen, sein Monitoring eine stetige Anpassung und Verbesserung der einzelnen Maßnahmen ermöglichen und im Ergebnis zu einer Verbesserung von Erreichbarkeit und Lebensqualität möglichst vieler Stakeholder/innen führen.[56]

III. Abgrenzung zu bestehenden Plänen

Der SUMP ist ausgehend von EU-Recht als eigenständiges Planungsinstrument des Landverkehrs konzipiert. Sein integrativer Anspruch wird in bisherigen nationalen Planungen so nicht berücksichtigt.[57] Der SUMP zeichnet sich insbesondere durch ein hohes Maß an Einbindung von Bürger/innen und Stakeholder/innen aus: Sein Fokus liegt auf den Menschen und ihren Mobilitätsbedürfnissen, während der traditionelle **Verkehrsplan** den Verkehr und die Verkehrsträger in den Fokus rückt.[58] Etwaige sektorale Planungen, z.B. Fahrradverkehrskonzepte, die nur einzelne Verkehrsbelange betreffen, können in den SUMP eingebunden werden.[59]

Verbindliche Wirkung entfaltet der SUMP nur verwaltungsintern, da ihm nach deutschem Recht die Rechtsnatur eines bloßen Handlungskonzepts zukommt.[60] Fehlerhafte oder ausbleibende Umsetzungen des SUMP können demnach nicht von Bürger/innen eingeklagt werden. Denkbar ist dagegen ein kommunaler Rechtsschutz auf Planvollzug als Ausprägung der Planungshoheit, die durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG geschützt wird.[61] Der SUMP wird gerade nicht – wie etwa der Bebauungsplan, siehe § 10 Abs. 1 BauGB – als Satzung erlassen.

Im Bebauungsplan können nach Maßgabe von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB zwar ebenfalls Verkehrsflächen u.a.m. ausgewiesen werden. Zudem sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB bei der Bauleitplanung auch Belange der „Mobilität der Bevölkerung“ zu berücksichtigen – einer Mobilitätsplanung im Sinne des SUMP kommt dies jedoch nicht gleich, wenn auch teilweise Überschneidungen mit dem SUMP erwartbar sind.[62]

Im Gesetzesentwurf der ehemaligen Ampel-Regierung für ein Gesetz zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung[63] wird der SUMP an mehreren Stellen aufgegriffen. Zunächst soll im Rahmen der Abwägung bei der Erstellung von Bauleitplänen nach Maßgabe von § 1b Abs. 1 BauGB-E auch die Mobilität im Sinne der sog. Dreifachen

---

56 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 11 ff.
57 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1037).
58 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 11.
59 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1038 f.).
60 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029, (1038).
61 Dazu *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1039).
62 *Ellerbrok/Allien* DÖV 2024, 1029 (1039).
63 BT-Drs. 20/13091.

Innentwicklung[64] berücksichtigt werden. Zum Abwägungsmaterial gehören gemäß § 1c Abs. 2 Nr. 4 BauGB-E zudem auch die „Belange der Mobilität der Bevölkerung einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs“. Gemäß § 1c Abs. 6 BauGB-E sind im Rahmen der Bauleitplanung die Ergebnisse eines SUMP als „nachhaltiges Mobilitätskonzept“ zu berücksichtigen. Der SUMP muss demnach lt. Gesetzesentwurf im Rahmen der Bauleitplanung umfassend berücksichtigt werden. Inwieweit der Gesetzesentwurf von der schwarz-roten Bundesregierung weiter verfolgt werden wird, ist derzeit noch offen.

Vor dem Hintergrund einer Bauleitplanung mit der besonderen Berücksichtigung des lokalen Verkehrs mit der Möglichkeit eines nachhaltigen kommunalen Verkehrskonzeptes sind dem SUMP gewisse Grenzen gesetzt. Zwar hat der SUMP auch einen ortsbasierten Ansatz, der mit dem netzbasierten Ansatz eines städtischen Verkehrsknotens aufgrund der verkehrlichen Wechselwirkungen im direkten Zusammenhang steht. Der ortsbasierte verpflichtende SUMP kann jedoch im Lichte der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG in rein innerörtlichen Verkehrsplanungen - ohne jegliche regionale Verkehrsverflechtung - im Kontext einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung z. B. für den lokalen Fuß- und Radverkehr oder Sharing Economy nicht hineinragen. Allerdings haben Bauleitplanung und SUMP in verkehrlicher Hinsicht wichtige Überschneidungsbereiche. Lokale Stärkungen von ÖPNV und Parkraumbewirtschaftung etc. schaffen z. B. Anreize für die Pendler/innen eben nicht mehr mit dem Auto in die Stadt zu fahren, sondern entweder vollständig den ÖPNV zu nutzen oder den PKW an einer Park & Ride Station stehen zu lassen und von dort in den ÖPNV o.a. zu wechseln.

Ein regionaler SUMP kann deshalb als Rahmenplanung für die örtliche Bauleitplanung zur städtebaulichen Stärkung der Verkehrswende auf lokaler Ebene herangezogen werden. Kommunale Verkehrspläne im Rahmen der Bauleitplanung und der regionale SUMP geben sich dann dauerhaft Impulse im Rahmen des planerisches „Gegenstromprinzips“. Für die SUMP-Städte bietet es sich zur Vereinfachung von Planungsprozessen an, auch die rein innerörtliche Mobilität mit Blick auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung über das Instrument des SUMP zu steuern.

IV. Erhebliches Potenzial für eine nachhaltige Stadtentwicklung

Konkrete Verbesserungen durch eine konsequente SUMP-Planung lassen sich insbesondere mit Blick auf die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen feststellen. So bringt der SUMP eine Verbesserung der Luftqualität mit sich – in Madrid konnte etwa die Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung in drei Monaten um 15 % gesenkt werden.[65] Die Schaffung von Anreizen, mehr Fahrrad zu fahren oder zu Fuß zu gehen, sich also insgesamt mehr im öffentlichen Raum zu bewegen, trägt zu mehr Gesundheit der Menschen

[64] Siehe dazu Umweltbundesamt, Dreifache Innenentwicklung - Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung, 2. Aufl. 2023, abrufbar hier: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/dreifache-innenentwicklung.

[65] European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 14.

bei. In Tartu/Estland konnte im Wege des SUMP der Fahrradanteil am Modal Split von 4 % auf 8 % verdoppelt werden.[66] Auch hat der SUMP das Potenzial, die Verkehrssicherheit zu steigern. In Warschau sind nach Etablierung des SUMP die Verkehrsunfälle um 21 %, die Anzahl der Verkehrstoten um 60 % gesunken,[67] in Helsinki konnte man die Anzahl der Verkehrstoten sogar auf Null reduzieren.[68]

Auch für den Klimaschutz entfaltet der SUMP erhebliches Potenzial, zumal der Verkehrssektor wie gezeigt (siehe oben I.2.b)) einen erheblichen Anteil an den ausgestoßenen Emissionen in Deutschland ausmacht.[69] Dies lässt sich durch eine Attraktivitätssteigerung emissionsärmerer Mobilität bei gleichzeitiger Reduktion der Attraktivität von klimaschädlicher Mobilität (Push- & Pull-Maßnahmen, siehe oben I.2.c)), die eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und einen Umstieg auf den Umweltverbund zur Folge haben, herbeiführen. Wesentlich ist, dass sich Verkehrsmodi komplementär ergänzen und nicht zueinander in Konkurrenz stehen.

Nicht zuletzt verbessert eine Verringerung der Dauer, die die Menschen im öffentlichen Straßenverkehr zubringen müssen, also eine Zunahme der Erreichbarkeit von Knotenpunkten, die Lebensqualität im Wege von Zeitgewinnen.[70]

Schließlich bringt der SUMP auch wirtschaftliche Chancen mit sich. Ertragssteigerungen ansässiger Gewerbe und Steigerungen von Tourismus lassen sich insbesondere dann verzeichnen, wenn die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit in Städten besonders gut sind.[71]

V. Finanzierungsmöglichkeiten für Kommunen

Die Förderungsmöglichkeiten eines SUMP erstrecken sich auf eine Förderung der Planaufstellung zum einen und eine Förderung von Umsetzungsmaßnahmen zum anderen. Neben finanziellen Förderungen geben öffentliche Institutionen Hinweise, die als

---

66 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 15.

67 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 15.

68 Siehe dazu City of Helsinki, Sustainable and smooth traffic, abrufbar hier: https://www.hel.fi/en/urban-environment-and-traffic/urban-planning-and-construction/planning-and-building-goals/sustainable-and-smooth-traffic#traffic-safety; NDR, keine Verkehrstoten: Was Helsinki richtig macht, 29.09.2020, abrufbar hier: https://www.ndr.de/nachrichten/info/Keine-Verkehrstoten-Was-Helsinki-richtig-macht,visionzero110.html.

69 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 14.

70 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 16.

71 European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 16; zum Potenzial weggefallener Parkplätze für die Innenstadtentwicklung siehe auch *Merten/Kuhnimhof* Journal of Transport Geography Vol. 113, 2023, 103733; dazu Future Lab Aachen: Fahren, Gehen, Parken, abrufbar hier: https://futurelab-aachen.de/fahren-gehen-parken/.

Hilfestellung bei der Aufstellung eines SUMP fungieren. Als solche stehen auch die Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bereit, die von den Kommunen genutzt werden können.[72]

Auf Bundesebene wurden über das Unterstützungsprogramm „nachhaltig.mobil.planen“ des ehemaligen Bundesministeriums für Verkehr und Digitalisierung knapp 13 Mio. EUR Fördergelder in insgesamt 49 Projekte investiert.[73] Eine Neuauflage des Förderprogramms steht derzeit aus, wenn auch gemäß Art. 41 Abs. 4 TEN-V-VO die Pflicht besteht, der Kommission bis zum 19.07.2025 eine nationale SUMP-Kontaktstelle zu benennen und ein nationales SUMP-Programm zur Unterstützung der städtischen Knoten bei der Annahme und Umsetzung der SUMP einzurichten.

Auf Landesebene[74] fördert das Land Baden-Württemberg die Kommunen bei der Erstellung von Klimamobilitätsplänen nach § 28 KlimaG BW i.V.m. Anlage 20 zur VwV-LGVFG BW[75] durch die Übernahme von sowohl Sach- und Personalkosten in der Planungsphase als auch von Investiv- und Personalkosten in der Umsetzungsphase.[76] Ein Klimamobilitätsplan soll gemäß der SUMP-Methodik erstellt werden.[77] Eine zusätzliche Förderung zur max. Festbetragsfinanzierung von 50 % nicht nur für SUMP-Städte ist dann mit einem zusätzlichem Klimabonus von bis 25 % nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG BW) möglich. § 4 Abs. 1 Sätze 2 und 3 LGVFG BW enthalten folgende Regelung:

> *„[…] bei Vorhaben, die im Interesse des Landes oder eines anderen Aufgabenträgers des Schienenpersonennahverkehrs […] durchgeführt werden, sowie bei Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten, ist die Förderung mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten […] zulässig. Ein Vorhaben leistet dann einen*

---

72 FGSV, Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, 2013, Inhaltsverzeichnis abrufbar hier: http://fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/162.i.pdf.

73 BMV, Nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) – Nationales Unterstützungsprogramm „nachhaltig.mobil.planen“, abrufbar hier: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderprogramm-sump.html.

74 Mehr Infos hier: BMV, Förderung der Bundesländer, abrufbar hier: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Informieren-Vernetzen/SUMP-Foerderung-Laender/sump-foerderung-laender.html.

75 Regierungspräsidium Baden-Württemberg, Anlage zur VwV-LGVFG über Mobilitätspläne, abrufbar hier: https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Themenportal/Wirtschaft/Foerderprogramme/_DocumentLibraries/RuF_VwV-LGVFG_200904/20_Anlage_20_Klimamobilitaetsplaene.pdf.

76 Siehe dazu die Internetseite https://www.klimaschutz-bewegt.de/, die auf Initiative des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg eingerichtet worden ist.

77 Kompetenznetz Klima Mobil, Klimamobilitätspläne, abrufbar hier: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/Leitfaden_Klimamobilitaetsplaene.pdf.

besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz, wenn es Bestandteil eines Klimamobilitätsplans[78] *ist oder wenn dieser durch einen Einzelnachweis belegt werden kann.*"

§ 1 Abs. 1 LGVFG BW unterstellt die gesamte Förderung des kommunalen Verkehrs folgendem Ziel:

„Ziel der Zuwendungen ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität."

Hierzu stellt das Land Baden-Württemberg 300 Mio. € p.a. zur Verfügung. Damit wird bundesweit eine wegweisende Grundlage für eine Verkehrswende und einen aktiven Klimaschutz in den Kommunen geschaffen. Den Kommunen werden hierzu auch Arbeitshilfen zur Verfügung gestellt, um die Verminderung der klimaschädlichen Treibhausemissionen zu berechnen, die durch kommunale Maßnahmen u.a. im Straßenbau oder ÖPNV erzielt werden.[79]

Baden-Württemberg führt daneben über seine Klimaschutz- und Energieagentur (KEA) über den „Statusbericht Nachhaltige Mobilität"[80] ein Monitoring zu dem klimaschädlichen Treibhausemissionen auf kommunaler Ebene durch. Darin werden auch die Verkehrsemissionen erfasst.[81] Zusätzlich ist es ein Ziel, dass die Klimamobilitätsplan-Kommunen die Zielerreichung ihres SUMP regelmäßig evaluieren und damit auch die CO_2-Emissionen monitoren.

Auch das Land Hessen bietet die Förderung von Erstellung und Umsetzungsmanagement eines SUMP an.[82] Das Land NRW finanziert sowohl die Erstellung von Mobilitätsplänen als auch erste Projekte, die sich daran orientieren. Dafür setzt NRW im Rahmen der aktuellen Förderperiode des europäischen Fonds für Regional-Entwicklung (EFRE) [83] Landes- und EU-Mittel dafür ein, Kommunen bei der Realisierung von integrierten

---

78 Im Klimamobilitätsplan können Verkehrsprojekte gebündelt beantragt und genehmigt werden, was aufgrund der damit verbundenen Verwaltungsvereinfachung für Kommunen attraktiv ist.

79 VM Baden-Württemberg, Klimabonus: Einzelnachweise im LGFVG, abrufbar hier : https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme-und-aufrufe/klimabonus-einzelnachweis-im-lgfvg.

80 KEA-BW, Statusbericht Nachhaltige Mobilität, abrufbar hier: www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/statusbericht-nachhaltige-mobilitaet.

81 KEA-BW, CO2-Emissionen Pkw, abrufbar hier : www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/statusbericht-nachhaltige-mobilitaet/co2-emissionen-miv.

82 BMWE, Förderdatenbank, Förderung nachhaltiger integrierter Mobilitätspläne, https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Hessen/nachhaltige-integrierte-mobilitaetsplaene.html; umfassende Informationen und Beratungsangebote dazu gibt es von Seiten der hessischen Landesregierung auf der Internetseite https://mobilitaetsplanung-hessen.de.

83 BMWE, Förderdatenbank, Förderung nachhaltiger Mobilität (RL Mobilität EFRE/JTF 2021 bis 2027), abrufbar hier: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Sachsen/rl-mobilitaet-efre-jtf.html; BMWE, Förderdatenbank, Förderung eines nachhaltigen, innovativen und zukunftsfähigen Nahverkehrs, abrufbar hier: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Thueringen/nachhaltige-innovative-zukunftsfaehige-nahverkehr.html.

Maßnahmenbündeln zugunsten einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität zu unterstützen, sofern diese aus einem nachhaltigen integrierten Mobilitätskonzept im Sinne eines SUMP abgeleitet werden.[84]

Eine bloß (anteilige) Übernahme der Planungskosten für Kommunen durch Bund und Länder kann zum Scheitern des SUMP-Ansatzes in Deutschland führen, weil den Kommunen meistens die Finanzmittel für die Umsetzung der Maßnahmen in ihrem SUMP fehlen. Deshalb ist es u.E. zwingend erforderlich, dass die Bundesländer – wie Baden-Württemberg – Förderprogramme zur infrastrukturellen Umsetzung von Maßnahmen aus den SUMPs im Rahmen ihrer Landes-GVFG auflegen und auch der Bund seine Förderung fortsetzt. Bund und Länder müssen für die Finanzierung der Maßnahmen in Art. 41 Abs. 1 lit. a, lit. c) und lit. d) TEN-V-VO gemäß den dort genannten Fristen Sorge tragen, weil ansonsten grundsätzlich ein Vertragsverletzungsverfahren im Raum steht.

Begrüßenswert ist, dass davon abgesehen auch die Europäische Union ab 2027/2028 Gelder für die Planung, den Bau und Betrieb von bestehenden Verkehrsangeboten bereitstellen wird.

VI. Chancen für Verkehrswende und Klimaschutz in den Kommunen durch SUMPs

Die Erstellung eines SUMP mit seinem einheitlichen Rahmen durch 78 rechtlich verpflichtete deutschen Großstädte mit ihren verkehrlichen regionalen Verflechtungsräumen (etwa 60 Mio. Menschen) birgt große Chancen für eine Verkehrswende und mehr Klimaschutz und ist als Planungsinstrument mangels nationaler Rechtsgrundlagen auch alternativlos. Die flankierende Unterstützung der Kommunen durch die Bundesländer im Rahmen von Umsetzungsmaßnahmen der SUMPs wird darüber entscheiden, inwieweit der Einstieg in eine Verkehrswende in den Kommunen mit mehr aktiven und passiven Klimaschutz gelingen wird.

Der effektivste Hebel für den Klimaschutz ist der infrastrukturelle Ausbau des ÖPNV auf Schiene und Straße zusammen mit einer deutlichen Angebotsverbesserung für die Fahrgäste (Verlagerung der Mobilität mit Verbrenner-PKW auf den ÖPNV mit ihren Sitzplatzkapazitäten). Dies ist notwendigerweise mit Push & Pull Maßnahmen zu kombinieren, um die aktuell in den Städten erheblichen Platz einnehmende PKW-Flotte zu reduzieren. Die Einrichtung von Fahrradstraßen unterstützt zusätzlich die Verminderung der klimaschädlichen Treibhausemissionen der privaten Verbrenner-PKW, die 13,7 % aller Treibhausemissionen in Deutschland ausmachen.[85]

---

[84] Zum Beratungsangebot in NRW siehe Zukunftsnetz Mobilität NRW, Kommunale Mobilitätskonzepte, abrufbar hier: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/schwerpunkte/kommunale-mobilitaetskonzepte-1.

[85] Siehe oben I.2.b).

Durch Reduzierung der privaten PKW-Flotte können zusätzlich im erheblichen Maße Verkehrsflächen zu Flächen der Wohnbebauung in den Kommunen genutzt werden.[86] Die derzeitige Wohnungsnot mit erheblich steigenden Mieten und kaum noch zu bezahlendem Wohneigentum führt dazu, dass immer mehr Familien in das Umland ausweichen und überwiegend mit dem PKW in die Stadt ein- und auspendeln, was zu einer Auslaugung der städtebaulichen Entwicklung von Kommunen führt und klimaschädlichen CO_2-Emissionen verursacht. Die Rückgewinnung von Flächen kann auch dem Rad- und Fußverkehr sowie der Schaffung von autofreien Begegnungsräumen der Bürger/innen und Räumen für Kinder mit Ihrem Bewegungsdrang[87] zugutekommen. Weiterhin können Freiflächen für den passiven Klimaschutz aufgrund steigender Hitze im Sommer und Starkregenereignisse eingerichtet werden. Zunehmend steht in diesem Zusammenhang die Versiegelung von Flächen durch Parkplätze mit damit der verbundenen erheblichen innerstädtischen Hitzesteigerung im Fokus.[88] Dieses Vorgehen führt zusätzlich zur spürbaren Verminderung gesundheitsschädlicher Emissionen (Schadstoffe, Lärm) und von Unfallgefahren („Vision Zero“).[89]

Damit steht jetzt die Umverteilung der urbanen Verkehrsflächen der Kommunen im Raum, um nicht die Kontrolle über ihre nachhaltige städtebauliche Entwicklung angesichts der Menge insbesondere der privaten PKW-Flotte zu verlieren.[90] Rechtliche Instrumente hierfür sind insbesondere

> die Zweckbestimmung von Verkehrsflächen über Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB,

> Widmungen nach dem jeweiligen Landesstraßenrecht in der Baulast von Kommunen,

> bauliche Maßnahmen in der Baulast der Kommunen zur Sicherstellung eines „regelmäßigen Verkehrsbedürfnisses“ aller Verkehrsträger gemäß Landesstraßenrecht und

> flankierende Anordnungen nach § 45 StVO durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

---

86 Vgl. die Forschungsarbeit am Beispiel Berlin von *Czeh*, The Potential of the Mobility Transition for Tackling the Housing Crisis (erscheint im Herbst 2025).

87 Grundlegend *Hüttenmoser*, Kindheit ohne Raum, 2023.

88 Vgl. Tagesschau/SWR/*Wieland*, Warum Parkplätze zum Klima-Problem werden, 13.08.2025, abrufbar hier : https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/parkplaetze-klimaschutz-100.html.

89 Die aktuelle Fachdiskussion im Rahmen einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung läuft unter dem Stichwort „Dreifache Innenentwicklung“ (Bauen/ Grünflächen/Verkehr), vgl. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/230515_uba_hg_dreifacheinnenentwicklung_2auflg_br.pdf

90 Siehe das anlaufende Projekt des Umweltbundesamt „Skalierung von Prozessen zur Förderung der Umverteilung urbaner Verkehrsflächen“, ReFoPlan 2025 (FKZ: 3724157030, Az. 69427/0014).

Um diese Ziele zu erreichen, ist es u. a. notwendig, den öffentlichen Straßenraum zu bepreisen. An erster Stelle steht ein weitgehend flächendeckendes Parkraummanagement für das Anwohner- und Zeitparken, wodurch auch Finanzmittel für die Verkehrswende freigesetzt werden, indem für die Bürger/innen Angebotsalternativen zum privaten PKW finanziert werden können (ÖPNV, Shared Mobility etc.). Bislang wird der öffentliche Straßenraum faktisch für die Parken der privaten PKW verschenkt. Unter diesen Bedingungen kann der ÖPNV seine Stärken nicht entfalten und bleibt hochdefizitär. Die 2024 novellierte StVO bietet den Kommunen neben Festsetzungsmöglichkeiten des BauGB und den Maßnahmen aufgrund der straßenrechtlichen Baulast der Kommunen eine Fülle von Push & Pull-Möglichkeiten gegenüber dem privaten PKW-Verkehr.

Dieses Vorgehen ist im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB zwingend erforderlich, damit die Kommunen sich nicht zu Lasten lebenswerter Städte dem immer mehr wachsenden privaten Autoverkehr mit immer größeren PKW ergeben. Hierzu wird es mit Sicherheit harte kommunalpolitische Debatten geben, da die individuellen Vorteile einer privaten PKW-Nutzung sehr hoch sind, die aber aufgrund der Größe der heutigen privaten PKW-Flotte mit den gravierenden gemeinwohlschädlichen Folgen massiv konfligieren. Studien haben aber ergeben haben, dass etwa 58 % der PKW-Besitzer/innen zumindest in Städten ihren PKW objektiv nicht brauchen[91] und davon sich etwa 32 % einen Umstieg auf andere Verkehrsträger vorstellen können.[92] Das Potenzial für den Einstieg in eine Verkehrswende ist also ohne Frage vorhanden, zumal etwa 69 % der Bürger/innen ein grundsätzliches Umdenken bezüglich Mobilität für notwendig erachten.[93]

---

[91] Forschungsergebnisse aus drei Großstädten des Karlsruher Institutes für Technologie (KIT) und des Institutes für Verkehrswesens (BMW Group) zusammengefast in den Mobilitätsskeletts-Erhebungen: KIT, Das Mobilitätsskelett, abrufbar hier: https://mobilitaetsskelett.ifv.kit.edu/index.php; zusammengefasst in einer Graphik von *Hansen* (Institut für Verkehrswesen/BMW Group) Februar 2023: „Auto Captives“ 10 %, „Überzeugte Autonutzer“ 32 %, „Autounabhängige Pragmatiker“ 33 % und „Autoaffine Pragmatiker“ 25 % anhand der Kriterien Subjektive PKW-Abhängigkeit und Objektive PKW-Abhängigkeit je nach Abhängigkeitsintensität.

[92] Siehe Präsentation der repräsentativen TÜV Mobility Studie 2024 mit 2500 Befragten: TÜV Verband, TÜV Mobility Studie 2024, Folie 12, abrufbar hier: https://www.tuev-verband.de/studien/tuev-mobility-studie-2024.

[93] TÜV Verband, TÜV Mobility Studie 2024, Folie 8, abrufbar hier: https://www.tuev-verband.de/studien/tuev-mobility-studie-2024.