



Klimamobilitätspläne

Ein Leitfaden für klimagerechte Verkehrsplanung
in Städten, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen
in Baden-Württemberg



Eine
Initiative
von



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Klimamobilitätspläne

Klimagerechte Mobilität gemeinsam und datenbasiert möglich machen

Baden-Württemberg steht für eine auf Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit ausgerichtete Mobilität. Das Land hat sich dabei ein konkretes Ziel gesetzt: Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors sollen im Jahr 2030 um 55 % niedriger sein als im Jahr 1990. Bis 2040 will das Land klimaneutral sein. Dieses Ziel ist ambitioniert, aber erreichbar. Für die Zielerreichung müssen Land, Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger gemeinsam, konsequent und zielgerichtet handeln. Insbesondere die kommunale Verkehrswende spielt eine entscheidende Rolle. Hierbei unterstützt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Kommunen durch ein maßgeschneidertes Instrument: den Klimamobilitätsplan.

Der Klimamobilitätsplan richtet sich vor allem an größere Kommunen, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse ab einer Bevölkerungszahl von etwa 50.000. Zusammen mit den auf kleine und mittlere Kommunen ausgerichteten Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz stehen in Baden-Württemberg somit passende Instrumente für verkehrlichen Klimaschutz in Kommunen jeglicher Größe zur Verfügung. In einem Klimamobilitätsplan wird der Verkehrssektor mit einem datenbasierten, strategischen und langfristigen Planungsansatz ganzheitlich betrachtet. Die Anwendung eines multimodalen Verkehrsmodells ist dabei ein wichtiger Bestandteil. Auf dieser Basis können Kommunen gezielt Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen aus dem kommunalen Verkehr entwickeln, die an die örtlichen Gegebenheiten angepasst sind und Chancen und Herausforderungen der lokalen Verkehrssituation ebenso berücksichtigen wie relevante Planwerke und -prozesse. Im gesamten Prozess werden die Öffentlichkeit und Interessengruppen aktiv beteiligt.

Mit einem Klimamobilitätsplan können Kommunen einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes leisten und gleichzeitig die Lebensqualität vor Ort verbessern.

Inhaltsverzeichnis

Auf einen Blick:

Was ist ein Klimamobilitätsplan und welche Vorteile bietet er?	5
---	----------

1 Einführung: Klimaschutz mit dem Klimamobilitätsplan	9
--	----------

2 Bestandteile und Rahmenbedingungen eines Klimamobilitätsplans	11
--	-----------

3 Planerstellung	16
-------------------------	-----------

3.1	Arbeitsstrukturen	17
3.2	Zeit- und Ressourcenplanung	20
3.3	Planungsrahmen	23
3.4	Beteiligungskonzept und Kommunikationsstrategie	25
3.5	Status quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation	30
3.6	Multimodales Verkehrsmodell	33
3.7	Strategieentwicklung: Leitbild, Leitziele und Indikatoren	35
3.8	Maßnahmenplanung: Maßnahmenentwicklung und -modellierung	36
3.9	Umsetzungsplanung	41
3.10	Monitoring- und Evaluationskonzept	44
3.11	Fertigstellung und Beschluss	46

4 Planumsetzung, -evaluation und -fortschreibung	50
---	-----------

4.1	Umsetzungsmanagement	50
4.2	Evaluation und Fortschreibung	52

Anhang	56
---------------	-----------

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	63
--	-----------



**Auf einen Blick:
Was ist ein Klimamobilitätsplan
und welche Vorteile bietet er?**

Auf einen Blick: Was ist ein Klimamobilitätsplan und welche Vorteile bietet er?

Was ist ein Klimamobilitätsplan?

Ein Klimamobilitätsplan ist ein Instrument zur klimaschutzorientierten Verkehrsplanung für Kommunen in Baden-Württemberg. Mit einem Klimamobilitätsplan können Städte, kommunale Zusammenschlüsse und Landkreise effektive Maßnahmenpakete entwickeln und umsetzen, die sich an den Klimaschutzziele des Landes orientieren und in denen alle Verkehrsmittel berücksichtigt werden. So kann eine dauerhafte und signifikante Reduktion der CO₂-Emissionen im kommunalen Verkehr erreicht und die Lebensqualität vor Ort erhöht werden. Die Inhalte und der Erarbeitungsprozess des Klimamobilitätsplans orientieren sich dabei am Konzept für „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP) der EU.

In einem Klimamobilitätsplan werden sowohl Chancen und Herausforderungen der lokalen Verkehrssituation als auch vorhandene Planwerke im Bereich Mobilität und Klimaschutz berücksichtigt. Dabei werden auch lokale Interessengruppen sowie Bürgerinnen und Bürger mit in den Planungsprozess einbezogen, um ein nachhaltiges und gut funktionierendes Mobilitätsangebot für alle zu schaffen. Die Erarbeitung eines Umsetzungsplans und eines Monitoring- und Evaluationskonzepts erleichtert den Übergang von der Planung zur Umsetzung und ermöglicht es, Fortschritte bei der Umsetzung zu verfolgen sowie bei Bedarf Nachjustierungen vorzunehmen.

Welche Vorteile bietet ein Klimamobilitätsplan für meine Kommune?

- 1. Synergien durch Verknüpfung mit anderen Planungen:** Bereits bestehende Planwerke, Planungsprozesse und Strategien einer Kommune werden auf Berührungspunkte mit dem Klimamobilitätsplan untersucht. Dabei werden Koordinierungsbedarfe abgeleitet und die Kohärenz und wechselseitige Einbettung der Planwerke und Prozesse sichergestellt. Dies ermöglicht die Nutzung von Synergieeffekten sowohl im Bearbeitungsprozess als auch bei den Planinhalten. Bestehende Planwerke und Prozesse können mit einem Klimamobilitätsplan zusammengeführt werden.
- 2. Umfassender Überblick über die lokale Verkehrssituation:** Zu Beginn des Planungsprozesses eines Klimamobilitätsplans werden der Ist-Zustand sowie die Potenziale und Veränderungsbedarfe der lokalen Mobilitäts- und Verkehrssituation ausführlich untersucht. Dabei wird auf bereits vorhandenem Wissen aufgebaut, um ein fundiertes Lagebild zu erhalten. So gewinnt die Kommunalverwaltung einen umfassenden Überblick über die Stärken und Schwächen der Verkehrssituation vor Ort.
- 3. Wirksame Maßnahmen durch ganzheitlichen, modellbasierten Ansatz:** Im Klimamobilitätsplan werden Mobilitätsformen ganzheitlich anstatt separat betrachtet. Diese Gesamtbetrachtung sorgt für Optimierungs- und Synergieeffekte. So werden Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln besser berücksichtigt und Maßnahmen können gezielter und effektiver entwickelt werden. Die Anwendung eines detaillierten Verkehrsmodells hilft, die Realität genauer abzubilden, schärft die Präzision von Vorhersagen und ermöglicht somit eine Planung wirksamerer Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich des Klimaschutzes.
- 4. Mehr Effekt durch Zusammenarbeit mit dem Umland:** Verkehrliche Verflechtungen zwischen Kommunen, v. a. Pendelverkehre, verursachen häufig einen beträchtlichen Anteil an lokalen Verkehrsemissionen. Eine Kommune allein kann diese Emissionen nicht effektiv reduzieren. Deshalb ermöglicht das Instrument Klimamobilitätsplan eine gemeinsame Planerstellung von mehreren Kommunen, z. B. als kommunaler Zusammenschluss oder als Landkreis, um gemeinsam die Emissionen im Bereich verkehrlicher Verflechtungen zu adressieren.
- 5. Effiziente Nutzung von Ressourcen:** Die datenbasierte, strategische und langfristige Ausrichtung eines Klimamobilitätsplans ermöglicht es, finanzielle und zeitliche Ressourcen zielorientiert und effizient einzusetzen. Zudem schafft die langfristige Planung Investitionssicherheit für Kommunen und Unternehmen vor Ort und hilft, wichtige Investitionen zu priorisieren.

- 6. Breite Unterstützung durch Beteiligung:** Die lokale Bevölkerung, Interessengruppen und die Politik vor Ort werden im Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans von Anfang an intensiv beteiligt und informiert. Durch die Einbindung der lokalen Expertise sind Probleme und Lösungsmöglichkeiten deutlicher zu erkennen. Zudem steigert die Beteiligung die Akzeptanz durch eine erhöhte Identifikation der Menschen mit dem Planungsprozess und den entwickelten Maßnahmen.
- 7. Versachlichung von Diskussionen:** Mithilfe der Verkehrsmodellierung wird sichtbar, welche Vermeidungs- und Verlagerungseffekte erreichbar sind und wie viel CO₂ mit bestimmten Maßnahmenkombinationen eingespart werden kann. Verkehrliche Klimaschutzmaßnahmen können mithilfe der umfangreichen Datengrundlage leichter gegenüber Politik, Interessengruppen sowie Bürgerinnen und Bürgern begründet und Diskussionen so versachlicht werden.
- 8. Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität vor Ort:** Mit Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verbesserung sorgt ein Klimamobilitätsplan für weniger und umweltfreundlicheren Verkehr und weniger verkehrsbedingte Emissionen. So kann die Luftqualität vor Ort verbessert werden. Außerdem führt weniger motorisierter Individualverkehr (MIV) zu reduziertem Verkehrslärm. Durch gezielte Verbesserungen der Streckenführung im Rad- und Fußverkehr kann sich ein Klimamobilitätsplan zudem positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken.
- 9. Stets aktuelle und zukunftsichere Planung:** Regelmäßiges Monitoring und Evaluierungen halten den Klimamobilitätsplan entsprechend den aktuellen Entwicklungen und Erkenntnissen auf dem neuesten Stand. Durch den zirkulären Planungsprozess und die laufenden Fortschreibungen wird der Klimamobilitätsplan an veränderte Rahmenbedingungen angepasst und eine stetige Weiterentwicklung für eine maximale Relevanz des Planwerks gewährleistet.
- 10. Attraktive Förderungen:** Das Land Baden-Württemberg stellt speziell für Klimamobilitätspläne attraktive finanzielle Fördermöglichkeiten für Personal- und Sachmittelkosten bereit. Eine Förderung ist dabei sowohl für die Planerstellung als auch für die Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans möglich.

Schritt für Schritt zum Klimamobilitätsplan

Der Klimamobilitätsplan wird in vier Phasen erarbeitet und umgesetzt (vgl. Abb. 1): „Vorbereitung und Analyse“, „Strategieentwicklung“, „Maßnahmenplanung und Fertigstellung“ sowie „Umsetzung und Monitoring“. Ergänzt werden diese Phasen um die parallele Beteiligung der Öffentlichkeit sowie den Aufbau und die Anwendung eines Verkehrsmodells.

In jeder Phase gibt es zentrale Punkte, die zu bearbeiten sind. In diesem Leitfaden werden die einzelnen Schritte des Prozesskreislaufs eines Klimamobilitätsplans erläutert.

Gut zu wissen

Thematische Hinweise und Praxiserfahrungen

Um diesen Leitfaden so anwendungsbezogen wie möglich zu gestalten, enthält er zahlreiche Praxistipps von Kommunen, die bereits Erfahrungen mit der Erstellung eines Klimamobilitätsplans sammeln konnten. Auf diese Praxistipps macht das Symbol  aufmerksam. Zusätzlich finden sich spezifische Hinweise zum Thema Akteursbeteiligung, auf die das Symbol  aufmerksam macht, und allgemeine Hinweise, zu erkennen am Symbol . Das Symbol  macht auf die Zusammenfassung der in jedem Handlungsschritt zu bearbeitenden zentralen Aufgaben aufmerksam.

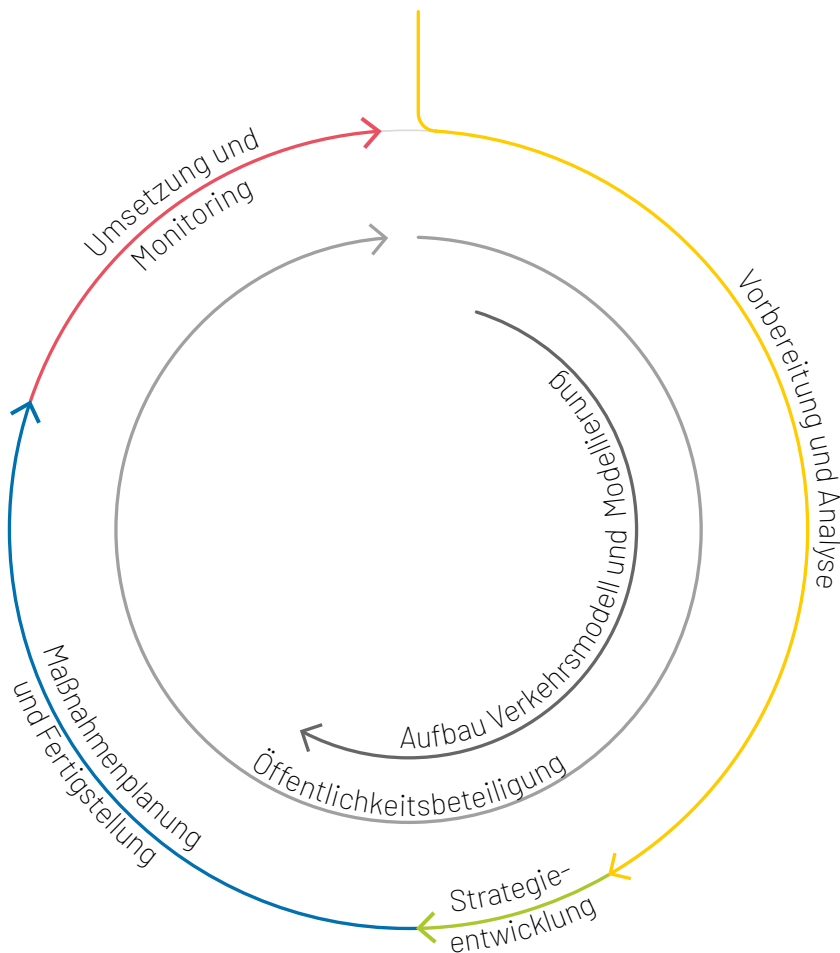
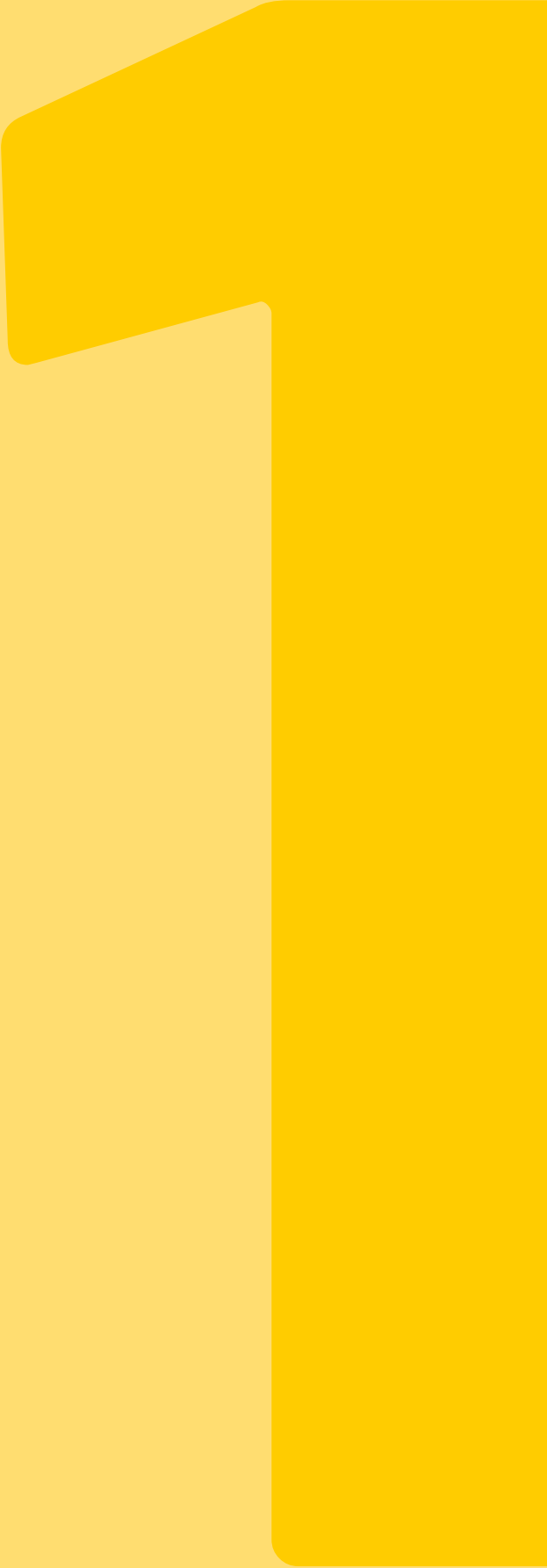


Abbildung 1: Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans

Die Erstellung eines Klimamobilitätsplans erfolgt in vier Phasen, ergänzt um die Durchführung einer Modellierung des Verkehrs sowie eine stetige Beteiligung der Öffentlichkeit am Prozess.

A large, stylized yellow graphic on the right side of the page, consisting of a thick vertical bar and a horizontal bar at the top, forming an L-shape with rounded corners.

Einführung: Klimaschutz mit dem Klimamobilitätsplan

1 Einführung: Klimaschutz mit dem Klimamobilitätsplan

Mit dem Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz des Landes Baden-Württemberg (KlimaG BW 2023) setzt sich das Land ambitionierte Ziele: Bis 2030 sollen die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors um 55 % sinken, bis 2040 soll die Klimaneutralität erreicht werden. Dazu hat das Ministerium für Verkehr konkrete Ziele für die Verkehrswende entwickelt, die zeigen, dass sich unsere Mobilität bis zum Jahr 2030 an vielen Stellen verändern muss (vgl. [Abb. 2](#)).

Die Verkehrswende und die Klimaschutzziele können nur erreicht werden, wenn sich alle beteiligen und gemeinsam handeln. Eine klimaschutzorientierte Verkehrsplanung auf allen Ebenen – von der EU und dem Bund über das Land bis hin zu den Kommunen – ist dabei ein zentraler Schlüssel. Hier setzt der Klimamobilitätsplan an, der eine klimaschutzorientierte Verkehrsplanung in Kommunen unterstützt. Ziel eines Klimamobilitätsplans ist die Zusammenstellung wirksamer Maßnahmenpakete, mit denen die kommunalen Verkehrsemissionen gemäß den Landeszielen gesenkt werden können.

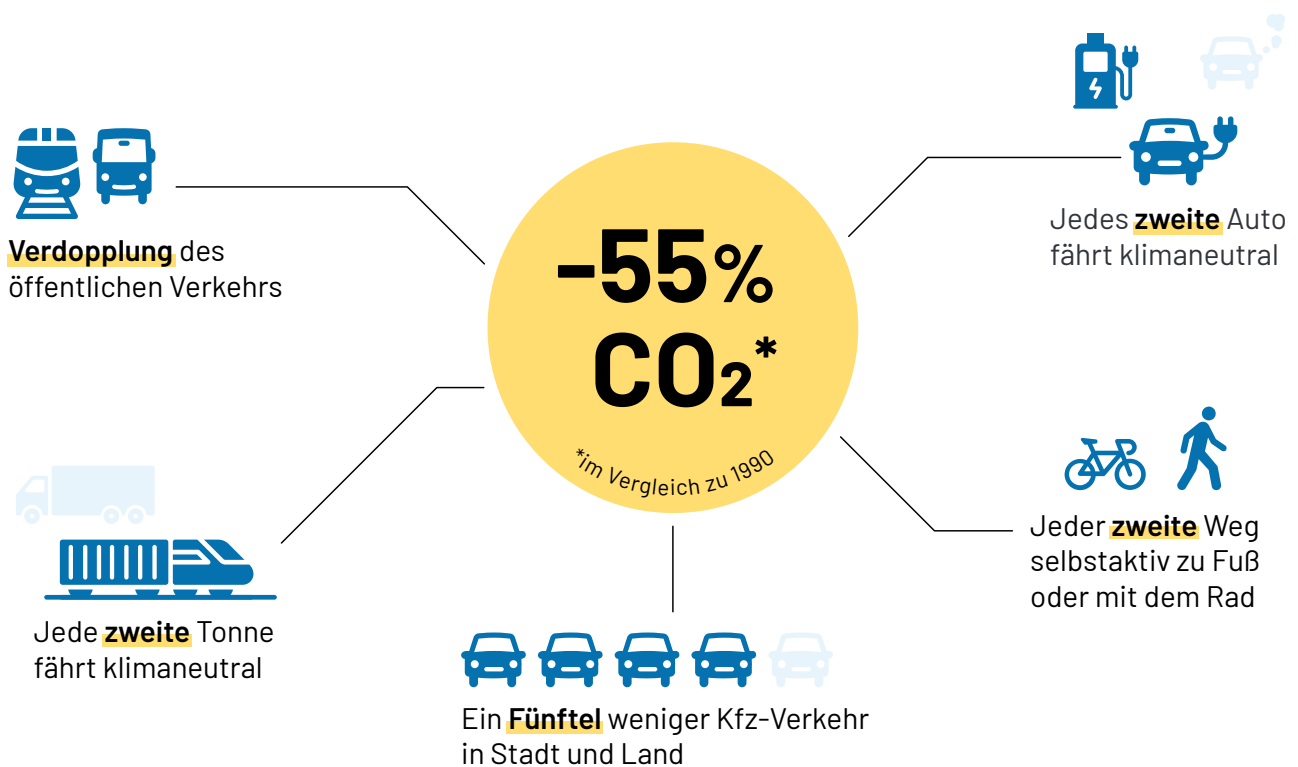


Abbildung 2: Die fünf Ziele für die Verkehrswende 2030 in Baden-Württemberg



Bestandteile und Rahmenbedingungen eines Klimamobilitätsplans

2 Bestandteile und Rahmenbedingungen eines Klimamobilitätsplans

Ein Klimamobilitätsplan zeichnet sich durch folgende Bestandteile aus:

- Ausrichtung auf das Ziel einer Reduktion der verkehrlichen CO₂-Emissionen (vgl. Abb. 3)
- Ganzheitliche, datenbasierte Betrachtung aller Verkehrsmittel
- Bewertung der Maßnahmen anhand deren CO₂-Wirksamkeit
- Konkrete Umsetzungsplanung
- Monitoring- und Evaluationskonzept sowie Fortschreibungsprozess
- Beteiligung der Öffentlichkeit sowie relevanter Akteurinnen und Akteure

Wesentlich für das Ziel einer Reduktion der verkehrlichen CO₂-Emissionen und die Bewertung der Effektivität der Maßnahmen ist die Verkehrs- und Emissionsmodellierung, mit der die Wirkung von Maßnahmen abgeschätzt wird. Dadurch können CO₂-Minderungspotenziale besser eingeschätzt und besonders effektive Maßnahmen ausgewählt werden.

Gut zu wissen

Unterschiedliche Bezugsjahre des Klimaziels des Landes und der Klimamobilitätspläne



Das CO₂-Minderungsziel in Klimamobilitätsplänen bezieht sich auf ein anderes Bezugsjahr als das allgemeine CO₂-Minderungsziel des Landes Baden-Württemberg: Während das Land bis 2030 verglichen mit 1990 mindestens 55 % CO₂-Emissionen im Verkehrssektor sparen will, zielen Klimamobilitätspläne auf eine Einsparung von mindestens 55 % CO₂-Emissionen bezogen auf das Bezugsjahr 2010 ab. Der Grund für die unterschiedlichen Bezugsjahre ist, dass sich die CO₂-Emissionen im Verkehr im Jahr 2010 kaum von denen im Jahr 1990 unterschieden haben – die Erhebungsmethoden aber schon. Die 2010 angewandten Methoden ähneln den heute angewendeten Methoden deutlich mehr. Gleichzeitig liegt den meisten Kommunen für 2010 eine bessere Datengrundlage vor, sodass die Arbeit mit dem Vergleichsjahr 2010 eine realitätsnähere und qualitativ hochwertigere Grundlage für Klimamobilitätspläne liefert.

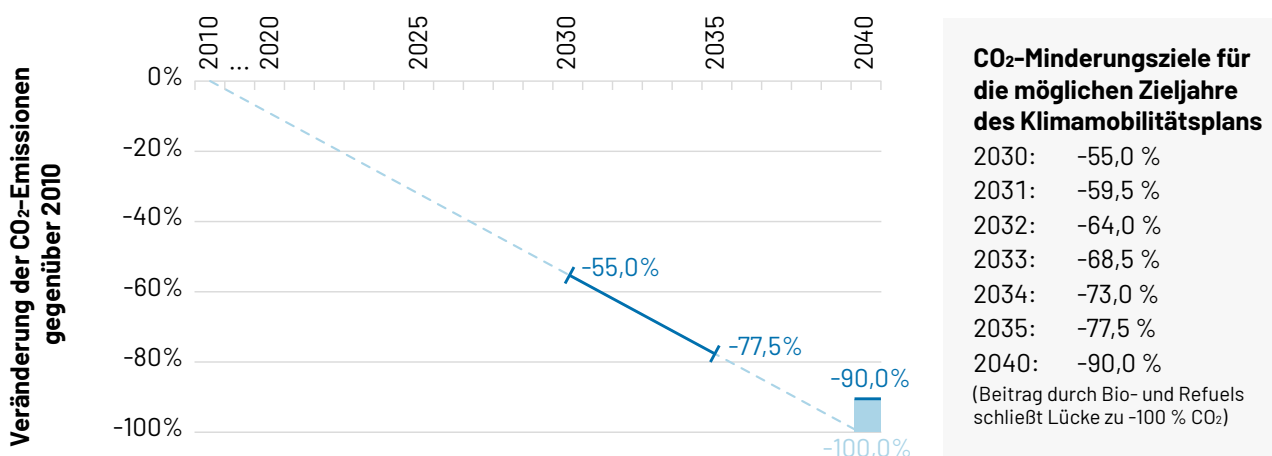


Abbildung 3: Zielpfad für die Minderung der CO₂-Emissionen

Zielpfad für die CO₂-Emissionen in Klimamobilitätsplänen und entsprechende Minderungsziele pro möglichem Zieljahr. Als Zieljahr kann die planerstellende Kommune eines der Jahre 2030–2035 oder 2040 frei wählen.

Wer kann einen Klimamobilitätsplan aufstellen?

Das Instrument des Klimamobilitätsplans richtet sich vor allem an größere Städte und kommunale Zusammenschlüsse ab einer Bevölkerungszahl von 50.000 sowie Landkreise. Diese Zahl ist keine strenge Vorgabe, sondern vielmehr ein Orientierungswert, der aus Erfahrungen zu den vorhandenen zeitlichen, finanziellen und personellen Ressourcen und Kapazitäten sowie Strukturen von Kommunen abgeleitet wurde. Speziell für kleinere Kommunen mit geringeren Kapazitäten und Ressourcen gibt es den „Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz“. Den entsprechenden [Leitfaden](#) stellt das [Kompetenznetz Klima Mobil](#) bereit. Bei Unsicherheit darüber, welches Instrument besser geeignet ist, wird eine kostenlose individuelle Beratung mit dem [Kompetenznetz Klima Mobil](#) empfohlen.

Der Klimamobilitätsplan im Kontext bestehender Planungsinstrumente: SUMP und VEP

Ein „Sustainable Urban Mobility Plan“, kurz SUMP, ist ein Konzept der Europäischen Kommission zur nachhaltigen, urbanen Mobilitätsplanung (die deutsche Version des dazugehörigen Leitfadens findet sich [hier](#)). Das Konzept des SUMP (vgl. [Anhang 1](#)) bildet die Grundlage für das baden-württembergische Instrument des Klimamobilitätsplans: Der Prozess der Erstellung eines Klimamobilitätsplans orientiert sich am SUMP-Zyklus sowie den SUMP-Prinzipien (vgl. [Abb. 4](#)). Klimamobilitätspläne unterscheiden sich von SUMPs vor allem in ihrem stärkeren Fokus auf den Klimaschutz.



Prinzipien der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung

- 1 Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
- 2 Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
- 3 Bürgerinnen und Bürger sowie Interessengruppen einbeziehen
- 4 Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
- 5 Langfristige Vision und klaren Umsetzungsplan definieren
- 6 Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
- 7 Monitoring und Evaluation vorbereiten
- 8 Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Abbildung 4: SUMP-Kreislauf und SUMP-Prinzipien

SUMP-Kreislauf und SUMP-Prinzipien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung (Quelle: [Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne \(SUMP\)](#)).

Ein „Verkehrsentwicklungsplan“, kurz VEP, ist ein deutsches Instrument zur langfristigen integrierten Verkehrsplanung. Neben dem europäischen SUMP ist er Grundlage der Entwicklung des Instruments Klimamobilitätsplan. Die Prozessstruktur und Zielsetzung von SUMP und VEP sind sich sehr ähnlich, ebenso wie die Bedeutung der Beteiligung der lokalen Öffentlichkeit und relevanter Akteurinnen und Akteure.

Gleich dem VEP ist die Erstellung eines Klimamobilitätsplans freiwillig. Ein wichtiger Unterschied besteht in der Model-

lierung: Im VEP besteht keine Pflicht zur Modellierung verschiedener Verkehrsmittel, oft wird einzig der motorisierte Individualverkehr (MIV) abgebildet. Außerdem sind im Unterschied zu den Planwerken SUMP und Klimamobilitätsplan Klimaschutzaspekte optional. Sowohl SUMP als auch VEP können zu einem Klimamobilitätsplan weiterentwickelt werden. [Abb. 5](#) veranschaulicht, in welcher Beziehung ein Klimamobilitätsplan zu weiteren Konzepten und Planwerken mit Verkehrsbezug steht.



Abbildung 5: Der Klimamobilitätsplan im Kontext weiterer Planwerke

Wie ist der Klimamobilitätsplan rechtlich verankert?

Die rechtliche Grundlage für Klimamobilitätspläne bildet § 28 des KlimaG BW 2023. Dort werden grundlegende Rahmenbedingungen und Anforderungen an Klimamobilitätspläne formuliert, bspw. mit Blick auf das Ziel, auf die Zuständigkeiten bei der Aufstellung und Umsetzung, auf die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Regierungspräsidien sowie auf die Berücksichtigung der Raumordnung. Rechtliche Grundlagen für die Raumordnung sind das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) und ergänzend die Raumordnungsgesetze der Länder. In Baden-Württemberg sind das jeweils gültige [Landesentwicklungskonzept](#) des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg, der gültige Regionalplan sowie aktuelle Flächennutzungs- und Bebauungspläne einzuhalten.

Außerdem ist der Klimamobilitätsplan im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und der Verwaltungsvorschrift zum LGVFG (VwV-LGVFG) verankert. Gemäß

LGVFG besteht die Möglichkeit, für in einem Klimamobilitätsplan enthaltene Maßnahmen, die über das LGVFG förderfähig sind, einen erhöhten Fördersatz von 75 % anstatt 50 % – den sogenannten Klimabonus – zu erhalten. In Anlage 20 VwV-LGVFG sind inhaltliche Mindestanforderungen an einen Klimamobilitätsplan formuliert. Dazu zählen die Vorgabe eines CO₂-Minderungsziels sowie Vorgaben zur Verkehrsmodellierung, zur Umsetzungsplanung und zur Konzeptionierung des Monitorings und der Evaluation eines Klimamobilitätsplans.

Gut zu wissen

Anforderungen an den Klimamobilitätsplan für den Klimabonus

Die Rahmenbedingungen aus § 28 KlimaG BW 2023, die inhaltlichen Mindestanforderungen der Anlage 20 VwV-LGVFG sowie die Festlegung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen gemäß VwV-LGVFG sind zu erfüllen, wenn die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimamobilitätsplan über das LGVFG mit der erhöhten Förderquote von 75 % (Klimabonus) gefördert werden soll.



Wie viel Zeit muss für den Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans eingeplant werden?

Die Erstellungsdauer eines Klimamobilitätsplans ist abhängig von der jeweiligen Ausgangslage in einer Kommune, wie bspw. von der Verfügbarkeit eines multimodalen Verkehrsmodells oder von anderen Planwerken und Strategien als Ausgangsbasis des Klimamobilitätsplans. Eine Rolle spielt auch, ob der Klimamobilitätsplan von einer einzelnen Kommune, einem kommunalen Zusammenschluss oder einem Landkreis erstellt wird. Im Durchschnitt dauert die Planerstellung inkl. Vergabeprozess zwischen zwei und vier Jahren, sofern ein Verkehrsmodell vorliegt und eingesetzt werden kann (vgl. [Anhang 2](#)).

Wie kann sichergestellt werden, dass der Klimamobilitätsplan die Anforderungen des Landes erfüllt?

Es ist empfehlenswert, den Klimamobilitätsplan im Erstellungsprozess mindestens einmal mit dem [Kompetenznetz Klima Mobil](#) abzustimmen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass sich das Planwerk auf einem guten Weg befindet, die Anforderungen des Landes zu erfüllen. Dies ist vor allem mit Blick auf den Erhalt des LGVFG-Klimabonus empfehlenswert. Eine frühzeitige Abstimmung zur Verkehrsmodellierung, zu den Anforderungen aus der Anlage 20 VwV-LGVFG, aus dem KlimaG BW 2023 und zur Festlegung der zentralen Maßnahmen beschleunigt und verbessert den Prozess. Auch eine Kontaktaufnahme mit dem Referat 45 „Regionales Mobilitätsmanagement“ des jeweils zuständigen [Regierungspräsidiums](#) zur Abstimmung der LGVFG-Förderabwicklung ist empfehlenswert. Für eine Übersicht, zu welchen Zeitpunkten solche Abstimmungen sinnvoll sind, vgl. [Anhang 2](#).

Antworten auf weitere Fragen sind in der fortlaufend aktualisierten Zusammenstellung [häufiger Fragen \(FAQs\)](#) des [Kompetenznetzes Klima Mobil](#) zu finden.

Planerstellung

3 Planerstellung

In diesem Kapitel werden die Schritte zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans vorgestellt, die in den Phasen „Vorbereitung und Analyse“, „Strategieentwicklung“ sowie „Maßnahmenplanung und Fertigstellung“ durchlaufen werden, ergänzt um den Aufbau und die Anwendung eines Verkehrsmodells (vgl. [Abb. 6](#)). [Kap. 4](#) befasst sich anschließend mit der Phase „Umsetzung und Monitoring“.

Durch eine gute Vorbereitung und Analyse kann die Erstellung eines Klimamobilitätsplans koordiniert und effizient durchgeführt werden. Das spart Zeit und Arbeitsressourcen. Außerdem wird empfohlen, so früh wie möglich auf einen politischen Beschluss zur Erstellung des Klimamobilitätsplans im zuständigen politischen Gremium hinzuwirken und einen Förderantrag für die Erstellung des Klimamobilitätsplans zu stellen (ein ausführlicher Prozesskreislauf mit Darstellung der empfohlenen Beteiligungszeitpunkten findet sich in [Anhang 3](#)).

Erste Schritte zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans sind:

- Einrichtung von Arbeitsstrukturen
- Zeit- und Ressourcenplanung für die Planerstellung
- Erarbeitung des Planungsrahmens (inkl. Festlegung des Planungsgebiets)
- Erstellung Beteiligungskonzept und Kommunikationsstrategie
- Status quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation
- Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells

Gut zu wissen

Paralleles und iteratives Vorgehen bei den ersten Schritten

Die ersten Schritte zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans in der Phase „Vorbereitung und Analyse“ sind inhaltlich eng miteinander verknüpft. Die hier aufgeführte Reihenfolge der ersten Schritte zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans ist daher nicht zwingend einzuhalten, gewisse Handlungsschritte können und sollten in der Praxis viel eher parallel und iterativ ablaufen.

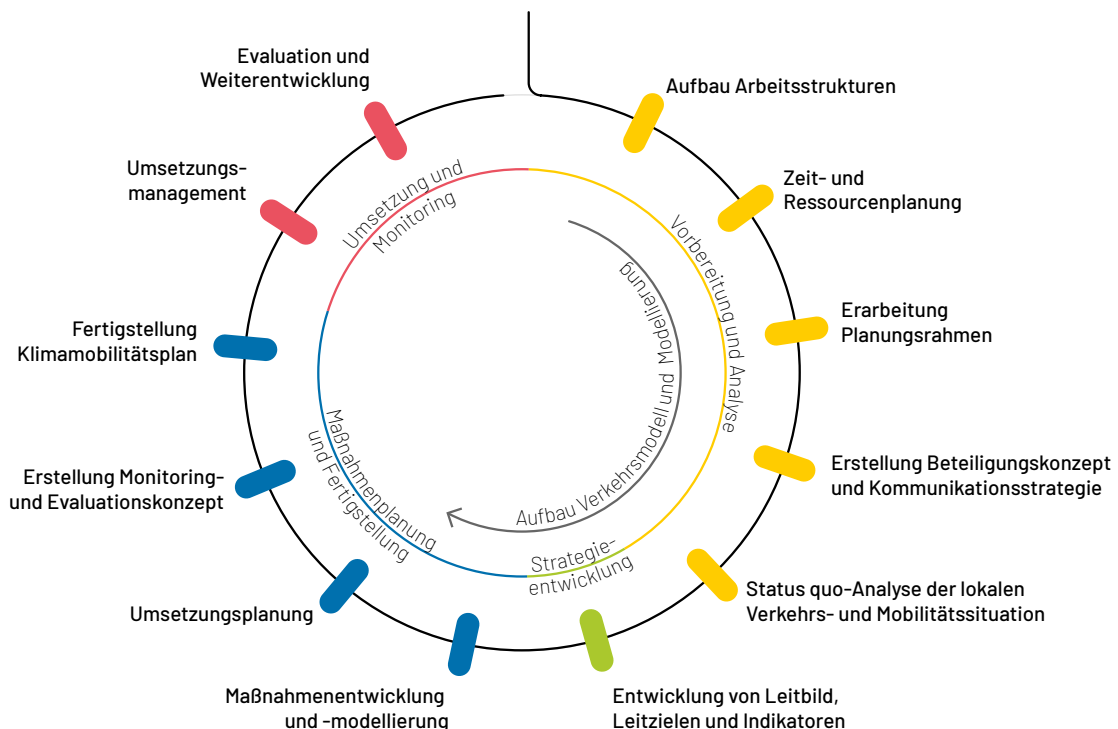


Abbildung 6: Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans

Der Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans erfolgt in zehn Schritten, begleitet durch die fortlaufende Beteiligung relevanter Akteurinnen und Akteure. Anschließend folgen die Umsetzung und Weiterentwicklung des Plans. Eine Empfehlung für konkrete Beteiligungszeitpunkte findet sich in [Anhang 3](#).



Gut zu wissen

Titel des Klimamobilitätsplans

Der Klimamobilitätsplan muss nicht zwangsläufig „Klimamobilitätsplan“ genannt werden und kann einen anderen Titel tragen, z. B. „Masterplan Mobilität“, „SUMP“, „Verkehrsentwicklungsplan“ o. Ä. Entscheidend für die Förderung ist nicht der Titel des Planwerks, sondern die Einhaltung der Anforderungen an einen Klimamobilitätsplan (KlimaG BW 2023, Anlage 20 VwV-LGVFG). Im Sinne der Eindeutigkeit und um Missverständnisse zu vermeiden, wird jedoch empfohlen, das Planwerk „Klimamobilitätsplan“ zu nennen (z. B. „Klimamobilitätsplan der Stadt Musterhausen“).

3.1 Arbeitsstrukturen

Für die erfolgreiche Erstellung eines Klimamobilitätsplans sind ausreichende personelle Kapazitäten notwendig, um den Prozess zu koordinieren und zu begleiten (vgl. [Kap. 3.2](#)). Es ist wichtig, zu Beginn des Klimamobilitätsplanprozesses die notwendigen und verfügbaren Personalressourcen zu überprüfen.

Ein digitales Tool zur Bewertung bestehender Arbeitsstrukturen entlang der SUMP-Prinzipien ist das [SUMP Self-Assessment Tool](#).

Aufstellung eines Kernteams

Zu Beginn des Prozesses sollte ein Kernteam aufgestellt werden, das die Erstellung des Klimamobilitätsplans (und ggf. auch den Umsetzungsprozess) verwaltungsintern hauptverantwortlich leitet. Die benötigte Personalzahl für das Kernteam hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie z. B. von vorhandenen Kapazitäten und Fachwissen, von der Größe des Planungsgebiets (vgl. [Kap. 3.3.1](#)) und der Art, der Anzahl und dem Umfang der zu planenden und durchzuführenden Maßnahmen. Wichtig ist, das Kernteam in einer funktionsfähigen Größe zu halten.



Erfahrung aus der Praxis

Projektleitung und Kernteam

Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass mindestens eine Vollzeitstelle als Projektleitung notwendig ist, die den gesamten Erstellungsprozess koordiniert und begleitet. Darüber hinaus sollten weitere Personen in das Kernteam eingebunden sein.

Im Idealfall werden im Kernteam Personen versammelt, die alle notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen für den Erstellungsprozess abdecken. Dazu gehören u. a. Fachwissen aus dem Bereich der nachhaltigen Mobilität und Verkehrsplanung sowie Erfahrungen im Projektmanagement, in der kommunalen Verwaltung und im kommunalen Recht. Auch Erfahrungen zum Thema Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunikation sollten im Kernteam vertreten sein.

Gut zu wissen

Arbeitsstrukturen des Kernteams

Falls vorhanden, ist es hilfreich, ins Kernteam auch Personen aus den Bereichen Klimaschutz und Klimawandel folgen einzubeziehen. Weitere Tipps zum Aufbau eines Kernteams finden sich in den [Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne](#) auf S. 39–41. Um einen möglichst reibungslosen Ablauf der Planerstellung zu gewährleisten, sollten innerhalb des Kernteams Strukturen eingerichtet werden, durch die eine regelmäßige Information und Beteiligung aller thematisch berührten Fachbereiche bzw. Stabsstellen sichergestellt werden können.



Festlegung und Kommunikation von Zuständigkeiten

Es ist wichtig, unter allen Beteiligten Klarheit über die Zuständigkeiten in Bezug auf den Erstellungsprozess des Klimamobilitätsplans zu schaffen. Bspw. macht es häufig Sinn, ein oder zwei Projektkoordinierende zu benennen, die den Prozess hauptverantwortlich leiten. Außerdem kann die Benennung einer höherrangigen Projektleitung (z. B. Abteilungsleitung) bei der Sicherung der notwendigen Unterstützung auf Leitungsebene helfen.

Einbindung der Verwaltung

Fachbereiche und Stabsstellen der Kommunal- bzw. Kreisverwaltung, die für die Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans fachlich zuständig oder davon berührt sind, sollten frühzeitig über den Prozess zur Erstellung des Klimamobilitätsplans informiert und von den damit einhergehenden Vorteilen für die Kommune(n) überzeugt werden. Darüber hinaus ist die Einbindung dieser Fachbereiche bzw. Stabsstellen in den Planungsprozess über eine reine Information hinaus empfehlenswert, wenn Sachfragen innerhalb ihrer Zuständigkeit liegen (vgl. [Kap. 3.4](#)).



Erfahrung aus der Praxis

Unterstützung der Verwaltung frühzeitig sichern

In der Praxis ist es von großer Bedeutung, die Verwaltung nicht nur von der Sinnhaftigkeit einer klimaschutzorientierten Verkehrsplanung und des Klimamobilitätsplanprozesses zu überzeugen, sondern innerhalb der Verwaltung eine breite Unterstützung für den Klimamobilitätsplanprozess zu erreichen. Viel Zeit und Aufwand für die spätere Überzeugungsarbeit kann gespart werden, wenn sich alle verantwortlichen Stellen bereits im Vorfeld des Prozesses auf einen gemeinsamen Standpunkt in Bezug auf das Thema nachhaltige Mobilität und Klimaschutz im Verkehr einigen.

Einbezug externer Dienstleister

Bei Bedarf kann Fachwissen auch durch den Einbezug externer Dienstleister bzw. von Fachpersonen hinzugezogen werden. Insbesondere für die Verkehrsmodellierung und Öffentlichkeitsbeteiligung werden typischerweise externe Büros beauftragt.



Erfahrung aus der Praxis

Planung der Beteiligung von Kreiskommunen in Landkreisen

Auf Landkreisebene kommt der Kommunikation zwischen Kreiskommunen und Kreisverwaltung eine besonders wichtige Rolle zu. Für die Beteiligung dieser Akteure bietet sich eine Unterstützung der Kreisverwaltung durch externe Dienstleister an, um einerseits eine zielgerichtete Kommunikation an die Kreiskommunen sowie andererseits eine sinnvolle, aktive Beteiligung in Beteiligungsformaten gewährleisten zu können. Die externe Unterstützung bei der Konzeption, Organisation und Moderation von Veranstaltungen und Beteiligungsformaten mit Kreiskommunen sollte dabei aber nicht die aktive Rolle der Kreisverwaltung ersetzen oder einschränken – erster Ansprechpartner der Kreiskommunen sollte immer die Kreisverwaltung bleiben.

Regelmäßiger Austausch mit externen Trägerinnen und Trägern anderer Planwerke

Auch Strukturen für einen regelmäßigen Austausch mit Trägerinnen und Trägern anderer relevanter Planwerke, die Berührungspunkte zum Klimamobilitätsplan aufweisen, sollten sichergestellt werden (vgl. [Kap. 3.3.2](#)).

Interkommunale Arbeitsstrukturen für Landkreise und Gemeindeverbände

Wird ein Klimamobilitätsplan für einen gesamten Landkreis, einen Gemeindeverband oder in Kooperation mehrerer Kommunen erstellt, ist es wichtig, auch Arbeitsstrukturen zwischen der Kreisverwaltung mit den beteiligten Kommunalverwaltungen aufzubauen. In diesem Fall sollte die Kommune, die sich für die Erstellung des Klimamobilitätsplans entschieden hat und den Prozess federführend leitet, frühzeitig auf die einzelnen Kreis-/Verbands-/Umlandkommunen zugehen, das Interesse zur Mitwirkung am Klimamobilitätsplan abfragen und die Kommunen in die Arbeitsstrukturen einbeziehen. Zudem ist es in Landkreisen empfehlenswert, dass die Kreisverwaltung in regelmäßigem Kontakt mit den einzelnen Kreiskommunen steht und diesen eine enge Betreuung in Zusammenhang mit dem Klimamobilitätsplan bietet. Je nach Größe des Landkreises bzw. Gemeindeverbands machen in mehr oder weniger großen zeitlichen Abständen zudem regelmäßige Arbeitssitzungen mit den Vertretungen aller beteiligten Kommunen Sinn.

Schriftliche Formalisierung der Zusammenarbeit

Wird ein Klimamobilitätsplan als Landkreis oder Gemeindeverband von mehreren Kommunen gemeinsam erstellt, empfiehlt es sich, die Zusammenarbeit und getroffene Vereinbarungen formal in einer schriftlichen Absichtserklärung festzuhalten. Eine frei verwendbare Vorlage dafür stellt das Kompetenznetz Klima Mobil [hier](#) bereit.

Parallele Arbeitsweise

Die Einrichtung der Arbeitsstrukturen und die Festlegung des Planungsrahmens sollten in der Praxis idealerweise teilweise parallel ablaufen, da es notwendig ist, dass Sie Ihren Planungsrahmen kennen, um sinnvolle Arbeitsstrukturen dafür einrichten zu können. Zur Erarbeitung des Planungsrahmens wiederum benötigen Sie zuerst personelle Ressourcen in Form eines Kernteams, das den Planungsprozess steuert (vgl. [Kap. 3.3](#)).



Erfahrung aus der Praxis

Andere Kommunen zur Mitwirkung motivieren und Ansprechpersonen in Erfahrung bringen

Um weitere Kommunen von der Mitwirkung am Klimamobilitätsplan zu überzeugen, hat es sich bewährt, vor Gesprächen auszuloten, welche Aspekte des Klimamobilitätsplans bei der betreffenden Kommune auf besonderes Interesse stoßen könnten, z. B. der Wunsch nach einer ruhigeren Ortsmitte, nach einer Steigerung der Verkehrssicherheit oder eine Erhöhung der Lebensqualität (vgl. „Welche Vorteile bietet ein Klimamobilitätsplan für meine Kommune?“). Außerdem kann es helfen, motivierte und engagierte Kommunen zuerst anzusprechen und für den Klimamobilitätsplan zu gewinnen, wodurch zurückhaltende Kommunen nachträglich motiviert werden können. Der spätere Einstieg von Kommunen in den laufenden Klimamobilitätsplanprozess ist erfahrungsgemäß möglich, solange die Erstellung des Maßnahmenkatalogs nicht abgeschlossen ist.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass Kreiskommunen eines Landkreises idealerweise ein Tandem aus der Bürgermeisterin bzw. dem Bürgermeister sowie einer qualifizierten Person der Fachebene als Ansprechpersonen benennen sollten. So können sowohl politische Entscheidungen zwischen Kreisverwaltung und den Kreiskommunen als auch fachliche Entscheidungen getroffen werden.

Die Verwaltung sollte gegenüber den beteiligten Akteuren unbedingt als ein überzeugter und überzeugender Akteur auftreten.

Erfahrung aus der Praxis

Bewährte Abstimmungsformate

In der Praxis haben sich abhängig von der Beteiligtenzahl und der Art der Zusammenarbeit folgende Abstimmungsformate während des Klimamobilitätsplanprozesses bewährt:

- Jour fixes des Kernteams inkl. der externen Dienstleistungsfirmen
- Projektgruppentreffen des erweiterten Klimamobilitätsplanteams
 - Regelmäßige Arbeitssitzungen der Vertretungen aller Kommunen, bspw. einmal im Quartal
 - Individuelle Gesprächskanäle und Beratungen zwischen Kreisverwaltung, Dienstleisterinnen und Dienstleistern und jeweils einer einzelnen Kreiskommune, um kommunenspezifische Fragen gezielt behandeln zu können
- Koordinierungs-/Lenkungsrunde mit beteiligten Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Betroffene Ämter frühzeitig einbinden und gemeinsamen Standpunkt bzgl. nachhaltiger Verkehrsplanung erarbeiten
- ✓ Kernteam mit ausreichenden personellen Ressourcen zur Koordination des Planerstellungsprozesses einrichten, das alle notwendigen Kompetenzen abdeckt
- ✓ Zuständigkeiten innerhalb des Kernteams festlegen
- ✓ Ggf. externe Dienstleisterinnen und Dienstleister beauftragen/Fachpersonen hinzuziehen
- ✓ Strukturen zum Austausch mit Trägerinnen und Trägern anderer thematisch berührter Planwerke einrichten
- ✓ Ggf. Arbeitsstrukturen mit den Verwaltungen beteiligter Kommunen aufbauen
- ✓ Ggf. interkommunale Zusammenarbeit bei der Erstellung des Klimamobilitätsplans schriftlich formalisieren
- ✓ Politischen Beschluss zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans fassen



Gut zu wissen

Fördermöglichkeiten von Personalkosten

Das Land Baden-Württemberg fördert Personalstellen für die Koordination des Erstellungs- und/oder Umsetzungsprozesses eines Klimamobilitätsplans mit der „Förderung von Personalkosten zur nachhaltigen Mobilität in Städten und Landkreisen in Baden-Württemberg“ zu 50 % anhand von Pauschalsätzen. Eine Übersicht über aktuelle Förderprogramme des Landes und des Bundes bietet die KEA-BW Förderdatenbank im Themenbereich „Nachhaltige Mobilität“.

3.2 Zeit- und Ressourcenplanung

Um den Klimamobilitätsplan effizient und zielgerichtet zu erstellen, müssen die zeitlichen, personellen und finanziellen Ressourcen im Planungsprozess berücksichtigt werden.

3.2.1 Zeitplanung

Der benötigte Zeitrahmen für den Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans ist kommunal sehr unterschiedlich. Er hängt u. a. davon ab, ob bereits aktuelle Strategien und Pläne mit Bezug zu Mobilität und Verkehr, ein multimodales Verkehrsmodell und aktuelle Verkehrsdaten vorhanden sind, auf denen bei der Planerstellung aufgebaut werden kann. Weiterhin ist der Zeitrahmen abhängig von der Zahl der beteiligten Kommunen, von der kommunalen Praxiserfahrung bezüglich strategischer Planung, von institutionellen Strukturen, dem politischen Kontext und der politischen Planungskultur (vgl. [Abb. 7](#)).

Wenn ein multimodales Verkehrsmodell vorhanden ist, auf dem bei der Planerstellung aufgebaut werden kann, dauert es erfahrungsgemäß zwei bis vier Jahre vom Start des Erstellungsprozesses bis zum politischen Beschluss eines Klimamobilitätsplans. Wenn noch kein multimodales Verkehrsmodell vorliegt und dieses zunächst erstellt werden muss, dauert der Erstellungsprozess etwa ein Jahr länger.

Die Aufstellung und regelmäßige Aktualisierung eines Zeitplans für die Planerstellung ist sehr wichtig für einen erfolgreichen Planungsprozess. Der Zeitplan sollte idealerweise mindestens erkennen lassen, in welchen Quartalen welchen Kalenderjahres folgende Handlungsschritte bearbeitet werden sollen (vgl. [Anhang 2](#)):

- Einrichtung von Arbeitsstrukturen
- Erarbeitung des Planungsrahmens
- Erstellung eines Beteiligungskonzepts und einer Kommunikationsstrategie
- Status quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation
- Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells
- Strategieentwicklung: Leitbild, Leitziele und Indikatoren
- Maßnahmenentwicklung
- Maßnahmenmodellierung und -bewertung
- Entwicklung einer Umsetzungsplanung
- Erstellung eines Monitoring- und Evaluationskonzepts
- Entwicklung einer Kommunikationsstrategie für die Planumsetzung
- Fertigstellung und Vorbereitung des politischen Beschlusses des Klimamobilitätsplans

	Zeitlicher und finanzieller Aufwand	
	kleiner	größer
Ist ein multimodales Verkehrsmodell vorhanden?	ja	nein
Gibt es bereits fachliche Grundlagen (z. B. Beteiligungskonzept, Status quo-Analyse, Leitbild usw.)?	ja	nein
Wie groß ist das Planungsgebiet?	klein	groß
Wie viele Kommunen sind an der Erstellung des Klimamobilitätsplans beteiligt?	eine Kommune	mehrere Kommunen

Abbildung 7: Tendenz des zeitlichen und finanziellen Aufwands für die Erstellung eines Klimamobilitätsplans

Bei der Erstellung des Zeitplans sollten folgende Punkte mitgedacht und ausreichend Zeit für damit zusammenhängende Abstimmungsschlaufen und Entscheidungsprozesse eingeplant werden:

- Ausschreibungs- und Vergabeprozesse für externe Dienstleistungen^a
- Kontaktaufnahmen zur Beteiligung von Kommunen im verkehrlichen Verflechtungsraum
- Abstimmungen innerhalb der Kommunalverwaltung/-en sowie ggf. zwischen verschiedenen Kommunalverwaltungen bei Mitwirkung mehrerer Kommunen
- Politische Abstimmungen und (Vorbereitungen für) Gremientermine (z. B. Gemeinderat, Verkehrsausschuss, Finanzausschuss, Kreis- bzw. Verbandsverwaltung usw.)
- Formate zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Interessengruppen und sonstigen Akteuren
- Auswertung und Einarbeitung der Ergebnisse von Formaten der Akteursbeteiligung



Gut zu wissen

Berücksichtigung von politischen Abstimmungen und Beschlüssen

Bei wichtigen Schritten im Erstellungsprozess sollten frühzeitig politische Abstimmungsprozesse eingeleitet werden, um ausreichend Zeit zur Information sowie für Austausch und Entscheidungsfindungen zu ermöglichen und eine positive Stimmung in den Gremien hinsichtlich des Klimamobilitätsplans sicherzustellen.

Außerdem kann es sinnvoll sein, Zwischenstände des Klimamobilitätsplans im Prozess durch politische Beschlüsse als „Rückfallebene“ festzuhalten. Soll dies erfolgen, müssen die Beschlüsse im Zeitplan entsprechend berücksichtigt werden (für eine Übersicht über die empfohlenen Zeitpunkte für politische Beschlüsse vgl. [Anhang 2](#)).

Erfahrung aus der Praxis



Handlungsschritte mit erhöhtem Abstimmungsbedarf

- Konkretisierung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans sowie Festlegung von restriktiven Maßnahmen
- Erarbeitung der Umsetzungsplanung (vgl. [Kap. 3.9](#)), insb. Kostenabschätzung und Klärung der Finanzierung sowie damit zusammenhängende Abstimmungen
- Vorbereitung und Abstimmung des Umsetzungsbeschlusses des Klimamobilitätsplans in kommunalpolitischen Ausschüssen und Gremien, insbesondere bei Beteiligung mehrerer Kommunen

Bei Klimamobilitätsplänen, die durch einen Landkreis oder durch eine Kooperation bzw. einen Verband mehrerer Kommunen erstellt werden, besteht i. d. R. bei allen Handlungsschritten ein höherer Zeitbedarf im Vergleich zu Plänen, die von einer einzelnen Kommune erstellt werden, da mit einer größeren Zahl an Akteuren ein erhöhter Koordinations- und Abstimmungsaufwand einhergeht.

Gut zu wissen

Schematischer Zeitplan

Ein schematischer Zeitplan für die Planerstellung findet sich in [Anhang 2](#).



3.2.2 Ressourcenplanung

Die notwendigen finanziellen und personellen Mittel für die Erstellung eines Klimamobilitätsplans sollten möglichst frühzeitig im Haushaltsplan verankert werden.

Die Höhe des Finanz- und Personalbedarfs hängt unter anderem von den planerischen Voraussetzungen einer Kommune und von der Größe des Planungsgebiets ab. [Abb. 7](#) hilft bei einer ersten Einschätzung des Finanzbedarfs in Abhängigkeit der jeweiligen kommunalen Ausgangssituation.

^a Die gültigen rechtlichen Fristen und Zeiträume für die Vergabe und Ausschreibungen von öffentlichen Aufträgen sind zu beachten, z. B. gemäß der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) und einschlägiger europäischer Regelungen.

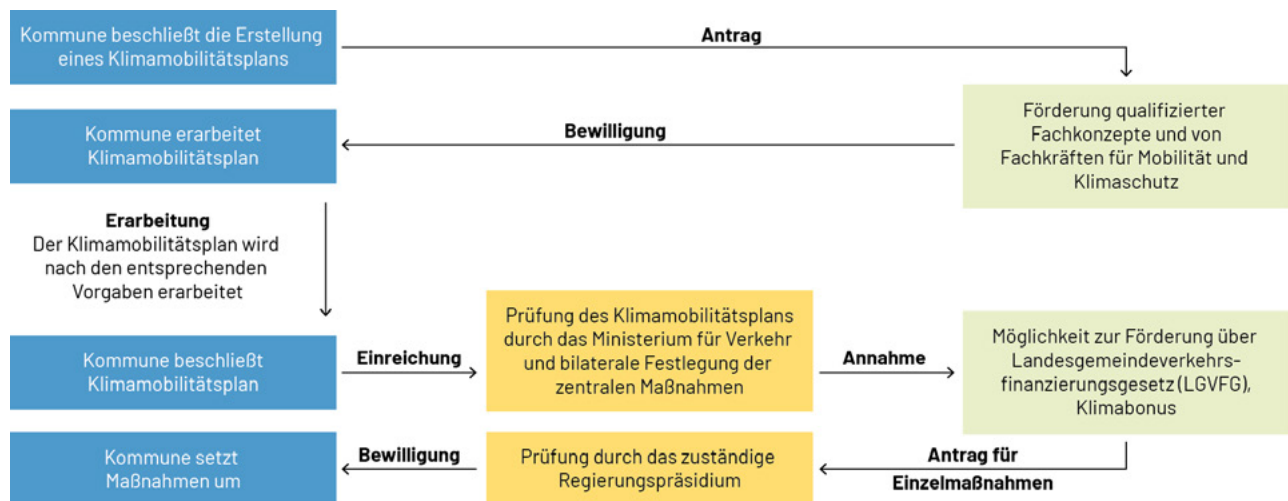


Abbildung 8: Förderung der Erstellung und Umsetzung eines Klimamobilitätsplans

Bei der Ressourcenplanung für die Planerstellung sollten folgende Kostenpunkte mitgedacht werden:

- Kosten für die Beauftragung externer Dienstleister, meist für folgende Handlungsschritte:
 - Erarbeitung des Planungsrahmens
 - Erstellung eines Beteiligungskonzepts und einer Kommunikationsstrategie
 - Status quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation
 - Anpassung oder Erstellung eines multimodalen Verkehrsmodells
 - Maßnahmenentwicklung, -modellierung und -bewertung
 - Entwicklung einer Umsetzungsplanung
 - Entwicklung eines Monitoring- und Evaluationskonzepts
 - Durchführung und Auswertung von Beteiligungsformaten
- Ggf. Kosten für zusätzliches Personal in der Verwaltung



Erfahrung aus der Praxis

Kosten für mehrere Modellierungsläufe einplanen

Idealerweise sollten Kosten für mehrere Modellierungsläufe eingeplant werden, da die Maßnahmenentwicklung und -modellierung parallel bzw. iterativ ablaufen und sich gegenseitig beeinflussen. Bis eine abschließende Liste an Maßnahmen feststeht, mit denen die Ziele des Klimamobilitätsplans erreicht werden können, sind i. d. R. mehrere Modellierungsläufe notwendig.

Erfahrungsgemäß kann für die Erstellung eines Klimamobilitätsplans bei Städten mit einem Finanzbedarf für Sachmittel von ca. 150.000 bis 250.000 € und bei Stadt-/Landkreisen mit ca. 250.000 bis 550.000 € gerechnet werden. Hierbei wird angenommen, dass das Landesverkehrsmodell Baden-Württemberg genutzt wird. Die konkreten Gesamtkosten hängen immer von der Qualität der vorhandenen Vorarbeiten sowie vom Umfang der notwendigen Beauftragungen ab. Der tatsächliche Finanzbedarf kann abhängig von der kommunalen Situation von diesen Orientierungswerten abweichen! Personalkosten fallen zusätzlich an; zu Fördermöglichkeiten für Personalkosten vgl. Kap. 3.1.

Gut zu wissen

Förderprogramme für die Erstellung eines Klimamobilitätsplans

Über die „Förderung qualifizierter Fachkonzepte“ wird die Erstellung eines Klimamobilitätsplans mit einer Förderquote von 50 % der förderfähigen Gesamtkosten und einer maximalen Zuwendung von 200.000 € gefördert. Die Antragstellung erfolgt beim zuständigen Regierungspräsidium. Für den Klimamobilitätsplan können auch Förderungen des Bundes für SUMP in Anspruch genommen werden, welche hier veröffentlicht werden: nachhaltig.mobil.planen



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Zeitplan für die Planerstellung aufstellen
- ✓ Notwendige Mittel für die Erstellung des Klimamobilitätsplans kalkulieren
- ✓ Benötigte Mittel im Haushaltsplan verankern



3.3 Planungsrahmen

Die Festlegung des Planungsrahmens ist ein weiterer wichtiger Handlungsschritt im frühen Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans. Der Planungsrahmen besteht aus zwei Teilen:

- „Festlegung des Plangebiets“, d. h. des räumlichen Gebiets, auf das sich der Klimamobilitätsplan bezieht
- „Verknüpfung mit anderen Planwerken und Planungsprozessen“, d. h. bestehenden Planwerken und Prozessen

3.3.1 Festlegung des Planungsgebiets

Für die Erreichung des CO₂-Reduktionsziels ist es zweckmäßig, wenn sich der Klimamobilitätsplan auf den gesamten verkehrlichen Verflechtungsraum einer Kommune bezieht und nicht nur auf das Gemarkungsgebiet, denn in der Realität enden Verkehre nicht an der Gemarkungsgrenze (vgl. Abb. 9). Stattdessen werden meist große Anteile der Verkehrsemissionen einer Kommune durch Fahrten verursacht, die über ihre Gemarkungsgrenzen hinausgehen, z. B. durch Pendlerfahrten, Warenlieferungen, Freizeitverkehre o. Ä. Der verkehrliche Verflechtungsraum setzt sich also aus der Gemarkung einer Kommune und ihrer Umgebung zusammen, die durch verkehrliche Wechselwirkungen mit der Gemarkung verbunden ist (sog. tatsächliche Verkehrsströme).

Legen Sie frühzeitig im Prozess gemeinsam mit relevanten Akteurinnen und Akteuren vor Ort auf Grundlage einer Analyse des verkehrlichen Verflechtungsraums das Planungsgebiet fest, auf das sich der Klimamobilitätsplan beziehen soll, und halten Sie das festgelegte Gebiet schriftlich fest (vgl. Kap. 3.11.2). Idealerweise sollte das Klimamobilitätsplandokument zur Visualisierung eine Karte des festgelegten Planungsgebiets enthalten. Wird das Planungsgebiet Ihres Klimamobilitätsplans auf ein anderes räumliches Gebiet als den analysierten verkehrlichen Verflechtungsraum festgelegt, sollte im Klimamobilitätsplandokument eine Begründung zur Nachvollziehbarkeit dieser Entscheidung formuliert werden.

In Landkreisen und Zusammenschlüssen von Gemeinden besteht der verkehrliche Verflechtungsraum mindestens aus dem Gemarkungsgebiet aller angehörigen Kommunen, unabhängig davon, ob diese an der Planerstellung mitwirken oder nicht. Häufig liegen hier über diese äußeren Gemarkungsgrenzen hinausgehende Verkehrsverflechtungen vor, deren Beachtung für die Ausschöpfung des vollen CO₂-Reduktionspotenzials lohnenswert ist.

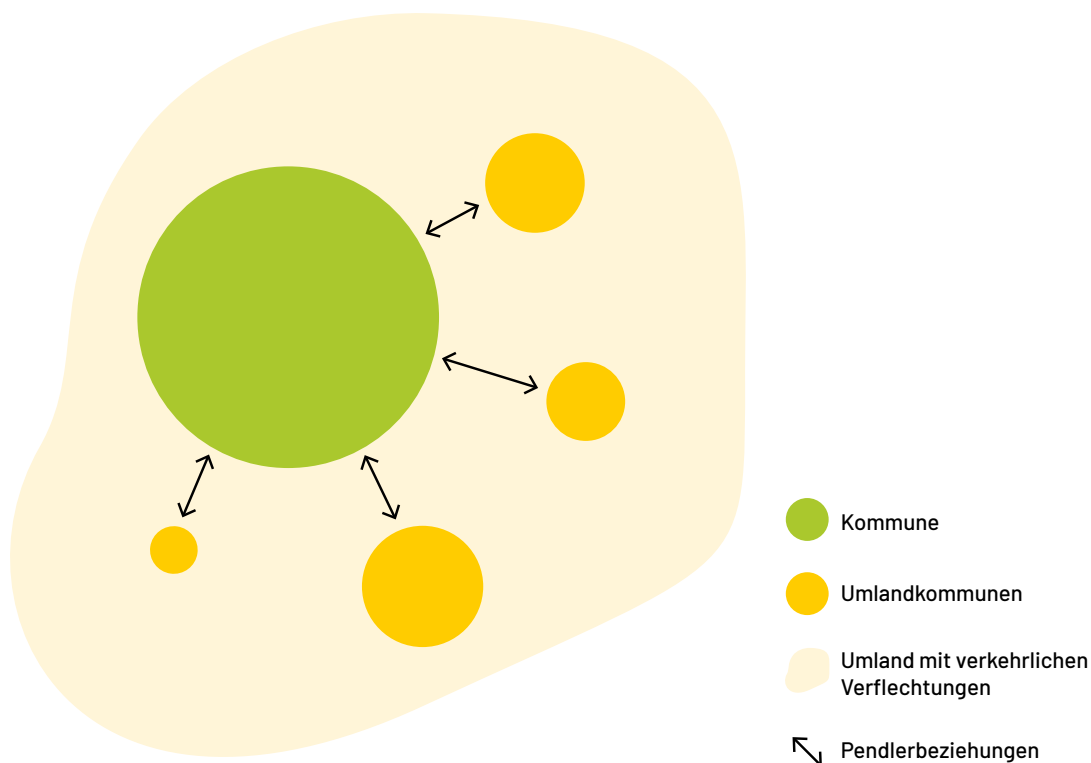


Abbildung 9: Schematische Darstellung der verkehrlichen Verflechtungen einer Kommune mit umliegenden Kommunen.



Erfahrung aus der Praxis

Kontaktaufnahme mit Umlandkommunen

Für die Festlegung des Planungsgebiets ist es sinnvoll, möglichst frühzeitig umliegende Gemeinden und Interessenträgerinnen und -träger aus dem verkehrlichen Verflechtungsraum zu kontaktieren und Möglichkeiten für eine gemeinsame Erstellung des Klimamobilitätsplans abzustimmen. In der Praxis hat sich der persönliche Kontakt mit den Kommunen als effektivstes Mittel zur Gewinnung für die Mitwirkung am Klimamobilitätsplan erwiesen (vgl. [Kap. 3.1](#)).



Gut zu wissen

Mögliches Vorgehen bei der Festlegung des Planungsgebiets

Der verkehrliche Verflechtungsraum lässt sich näherungsweise über eine Analyse der Pendlerströme z. B. von Arbeitspendelnden erfassen. Diese sind bspw. über die [Beschäftigungsstatistik Baden-Württemberg](#) oder den [Pendleratlas für Städte](#) bzw. den [Pendleratlas für Landkreise](#) ermittelbar.

3.3.2 Verknüpfung mit anderen Planwerken und Planungsprozessen

Der Zuschnitt des Klimamobilitätsplans auf die kommunale Situation, die Abstimmung und Verknüpfung mit anderen Planungsprozessen, Strategien und Leitzielen sind wichtige Grundlagen. Eine wechselseitige Kohärenz und Einbettung stärkt den Klimamobilitätsplan selbst ebenso wie die anderen Planwerke und -prozesse.

Zur Verknüpfung des Klimamobilitätsplans mit anderen Planwerken und Planungsprozessen sind die folgenden drei Schritte zielführend:

1. Identifikation relevanter kommunaler Planwerke und Planungsprozesse mit Bezug zur Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie zum Thema Klimaschutz, z. B. ÖPNV-/Radverkehrs-/Fußverkehrskonzepte, Verkehrsentwicklungspläne, Verkehrsstrategien, Klimaschutzkonzepte usw.
2. Bewertung der Berührungspunkte: Welche relevanten Strategien, Ziele und Leitlinien gibt es bereits? Stimmen die Ziele, Leitlinien und Zeitpläne dieser Planwerke und -prozesse mit denen des Klimamobilitätsplans überein?

3. Leiten Sie aus den Ergebnissen der Bewertung ab, ob Koordinationsbedarf zwischen dem Klimamobilitätsplan und bestehenden Planungsprozessen bzw. Planwerken besteht bzw. ob sich bestehende Planwerke als Basis für eine Weiterentwicklung zum Klimamobilitätsplan eignen.

Zu beachten sind in Klimamobilitätsplänen mindestens die jeweils gültigen Vorschriften und Pläne der Raumordnung (§ 28 KlimaG BW 2023). Für einen Überblick, welche Dokumente die Raumordnung umfasst, vgl. [Kap. 2](#) unter der Überschrift „Wie ist der Klimamobilitätsplan rechtlich verankert?“.

Stellen Sie über die Einrichtung geeigneter Arbeitsstrukturen (vgl. [Kap. 3.1](#)) einen regelmäßigen Austausch mit Trägerinnen und Trägern der identifizierten Planwerke und -prozesse sicher.

Beteiligung



Akteurinnen und Akteure sensibilisieren und einbinden

Sensibilisieren Sie thematisch berührte Akteurinnen und Akteure bzw. Planungsträgerinnen und -träger sowohl innerhalb der Verwaltung als auch der Öffentlichkeit für die Wechselwirkungen des Klimamobilitätsplans mit anderen Sektoren, Politikbereichen und Planungsprozessen, um einen starken Rückhalt für den Planungsprozess Ihres Klimamobilitätsplans zu erreichen.

Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Wichtige Verkehrsverflechtungen mit dem Umland ermitteln
- ✓ Kontakt mit relevanten Umland- und/oder Kreiskommunen aufnehmen und ggf. in den Planungsprozess einbinden
- ✓ Vereinbarungen schriftlich festhalten, z. B. als Absichtserklärung
- ✓ Bestehende Planungsprozesse und relevante Planwerke identifizieren
- ✓ Berührungspunkte mit bestehenden Planungsprozessen und Planwerken bewerten
- ✓ Koordinationsbedarf zwischen Klimamobilitätsplan und bestehenden Planungsprozessen und Planwerken ableiten



3.4 Beteiligungskonzept und Kommunikationsstrategie

Ein zentraler Bestandteil jedes Klimamobilitätsplans ist die Öffentlichkeitsbeteiligung, die Mobilitätsbedürfnisse, Sichtweisen und Anforderungen der Menschen vor Ort zu berücksichtigen. Um die Öffentlichkeit gezielt über den Prozess zu informieren und bei ausgewählten Handlungsschritten zu beteiligen, sind ein Beteiligungskonzept sowie eine Kommunikationsstrategie zu erarbeiten.

Ein transparenter und beteiligungsorientierter Ansatz ist Voraussetzung für eine breite Zustimmung zum Planungsprozess und zur späteren Umsetzung der Maßnahmen. Neben der Bevölkerung sowie wichtigen Interessengruppen vor Ort sollte auch die lokale Politik über das Vorhaben zur Planerstellung regelmäßig informiert und beteiligt werden, um die politische Zustimmung zu sichern.

Das Beteiligungskonzept und die Kommunikationsstrategie sollen Antworten auf die Fragen liefern, welche Zielgruppen über welche Formate mit welchen Zielen wann im Erstellungsprozess informiert und beteiligt werden. Weiterhin soll die Frage beantwortet werden, mit welchen Botschaften der Erstellungsprozess des Klimamobilitätsplans bekannt gemacht und die Öffentlichkeit daran beteiligt wird.



Gut zu wissen

Definition wichtiger Begrifflichkeiten

- **Lokale Bevölkerung:** alle im Planungsgebiet des Klimamobilitätsplans lebenden Bürgerinnen und Bürger
- **Interessengruppen:** Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange (z. B. Krankenhaus, Feuerwehr), Betreibende zentraler Infrastruktureinrichtungen (z. B. Schulen, Stadien, Festhallen, Clubs), Verbände (z. B. Industrie- und Handelskammer, Einzelhändler)
- **Öffentlichkeit:** Gesamtheit der lokalen Bevölkerung und Interessengruppen, nicht jedoch die kommunale Verwaltung

3.4.1 Beteiligungskonzept

Laut § 28 (4) KlimaG BW 2023 ist die Beteiligung der Öffentlichkeit, von Interessengruppen und von Wirtschaftsvertretungen an der Planerstellung vorgeschrieben:

„Die Öffentlichkeit, insbesondere Interessengruppen sowie Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft, ist möglichst frühzeitig und fortlaufend bei der Aufstellung der Klimamobilitätspläne zu beteiligen.“

Um die Öffentlichkeit zielorientiert und systematisch einbinden zu können, sollte frühzeitig ein Beteiligungskonzept erstellt werden, das einen Überblick über alle geplanten Beteiligungsformate und -zeitpunkte sowie die Zielgruppen der Beteiligung liefert. Es wird sehr empfohlen, im Klimamobilitätsplandokument die gewählten und durchgeführten Beteiligungsprozesse zu beschreiben, sodass nachvollziehbar ist, wie und in welchem Ausmaß beteiligt wurde.

Zielgruppen der Beteiligung

Welche Bevölkerungs- und Interessengruppen sind für den Klimamobilitätsplanprozess relevant bzw. von diesem betroffen und sollten sich daher mit ihren Wünschen und Anforderungen in diesen einbringen können? Die Beantwortung dieser Frage ist wichtig, um die Beteiligung zielgruppenspezifisch planen und strukturieren zu können und geeignete Beteiligungsformate auszuwählen.

Folgende Zielgruppen können für den Prozess relevant bzw. von diesem betroffen sein:

- Gesamtbevölkerung des Planungsgebiets sowie spezielle Teilgruppen, z. B. Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren, Eltern, Menschen mit Behinderungen, Frauen, Menschen mit geringem Einkommen
- Öffentliche Verwaltung, z. B. Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Ordnungsamt, Schulämter, Gleichstellungsbeauftragte
- Politik, z. B. Gemeinderat, Kreistag, politische Vereinigungen, politische Fraktionen
- Interessengruppen und organisierte Verbände z.B. aus den Bereichen Sozialwesen, Umweltschutz, Arbeitnehmervertretungen, Gleichberechtigung, Migration und Verkehr
- Träger öffentlicher Belange, z. B. Polizei, Feuerwehr, weitere Organisationen mit Sicherheitsaufgaben
- Lokale Nahverkehrsverbünde, Verkehrsbetriebe, Mobilitätsdienstleister, Transport- und Logistikunternehmen
- Wirtschaftsverbände, z. B. Bauindustrie, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer
- Einrichtungen mit großem Publikumsverkehr, z. B. Veranstaltungsorte, Begegnungsstätten, Betriebe mit zahlreicher Kundschaft oder vielen Angestellten, schulische Einrichtungen
- Regionalverbände

Je nach lokalem Kontext kann es sinnvoll sein, bestimmte Zielgruppen weiter zu untergliedern, um so eine angemessene Beteiligung bestimmter Untergruppen planen zu können. Vulnerable oder marginalisierte Gruppen wie bspw. Kinder, Frauen, Menschen mit Behinderungen, Menschen mit Migrationshintergrund oder Geflüchtete sollten Berücksichtigung hinsichtlich ihrer Wünsche und Bedürfnisse finden.



Erfahrung aus der Praxis

Berücksichtigung aller Kreiskommunen im Beteiligungskonzept von Landkreisen und Gemeindeverbänden

Erfahrungsgemäß ist es in Landkreisen und Gemeindeverbänden aufgrund der Mitwirkung oftmals vieler Kommunen herausfordernd, die Öffentlichkeit aus allen Kommunen gleichermaßen am Klimamobilitätsplanprozess zu beteiligen. Dies ist insbesondere bei Präsenzveranstaltungen der Fall, wenn ggf. längere Anfahrtswege aus den Kreis- bzw. Verbandskommunen erforderlich sind. In der Beauftragung eines externen Dienstleisters für die Erstellung des Beteiligungskonzepts sollte daher der Auftrag enthalten sein, die Einbindung möglichst aller beteiligten Kommunen zu berücksichtigen.

Ziele der Beteiligung

Die Festlegung von Beteiligungszielen hilft dabei, geeignete Zeitpunkte bzw. Zeiträume sowie passende Beteiligungsformate und -instrumente zu bestimmen. Übergeordnetes Ziel der Beteiligung ist es, für den Klimamobilitätsplan eine breite Zustimmung zu schaffen und die Legitimität und Qualität des Planwerks sicherzustellen. Grundsätzlich ist es empfehlenswert, im Rahmen der Beteiligung Wünsche, Bedürfnisse, Sorgen und Anforderungen der entsprechenden Zielgruppen zu ermitteln. Auch konkrete Vorschläge für Ziele des Klimamobilitätsplans, zur Verbesserung der Mobilitätssituation sowie für die Ausarbeitung von Maßnahmen können im Zuge der Beteiligung eingeholt werden. Wichtig ist es, hinsichtlich der Ziele der Beteiligung keine falschen Erwartungen bei der Öffentlichkeit zu wecken und die Möglichkeiten der Mitwirkung transparent darzustellen. Denn auch wenn Wünsche, Sorgen und Vorschläge der Öffentlichkeit einbezogen werden, wird das Planwerk schließlich von der Verwaltung fertiggestellt, die finale Entscheidung trifft die Politik.

Erfahrung aus der Praxis

Kommunikation von positiven Effekten einer klimafreundlichen Mobilität auf andere Ziele



Erfahrungen aus der Praxis haben gezeigt, dass es für die Akzeptanz des Klimamobilitätsplans wichtig sein kann, zunächst ganz grundsätzlich die Idee und Vorzüge von klimafreundlicher Mobilität aufzuzeigen. Die Förderung des Verständnisses für Maßnahmen einer klimafreundlichen Mobilität kann daher ein Beteiligungsziel sein, entlang dessen Sie auch die Kommunikation entsprechender Botschaften strategisch planen können (vgl. [Kap. 3.4.2](#)). Vor allem in einem gesellschaftspolitischen Kontext, in dem das Argument einer klimafreundlichen Mobilität nicht an höchster Stelle steht, hilft es aufzuzeigen, wie diese Maßnahmen zu anderen Zielen der kommunalen Mobilitätsstrategie oder Bedürfnissen der Bevölkerung beitragen.

Formate der Beteiligung

Eine variantenreiche Beteiligung sorgt für eine große Reichweite und erhöht die Wahrnehmung. Gleichzeitig besteht bei einer zu umfangreichen Beteiligung über zu viele Planungsschritte hinweg die Gefahr einer Teilnahmemüdigkeit. Statt der Quantität der Formate ist viel mehr die passende Auswahl und die Qualität der Formate ausschlaggebend. Bei Beteiligungsformaten kann zwischen Formaten mit offenem und geschlossenem Teilnehmendenkreis unterschieden werden.

Beispielhafte öffentliche Beteiligungsformate sind:

- Öffentliche Auftaktveranstaltung
- Online-Beteiligung
- Aufsuchende Beteiligung, Pop-up-Aktionen, Stadtteilleben, Verkehrsversuche
- Öffentliche Auslegung des Planwerks
- Öffentliche Abschlussveranstaltung

Beispielhafte nicht öffentliche Beteiligungsformate sind:

- „Runder Tisch“ bzw. „Forum“ mit ausgewählten Vertretungen aus Bürgerschaft, Interessengruppen, politischen Fraktionen und Verwaltung
- Ausgewählte Nutzer- und Lenkungsgruppen
- Informationsveranstaltungen bzw. Workshops für Gemeinderäte

Das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen stellt im [Methodenkoffer Partizipative Planung](#) eine Reihe von Methoden und Praxisbeispiele vor.

Die Servicestelle Bürgerbeteiligung des Landes arbeitet speziell für die öffentliche Verwaltung in Baden-Württemberg. Kommunen in Baden-Württemberg erhalten vergünstigte Konditionen für die Beauftragung von Dienstleistern über den Rahmenvertrag der Servicestelle Bürgerbeteiligung. Auch für die Konfliktberatung innerhalb der Verwaltung ist sie kostenfrei ansprechbar.

Zeitpunkt bzw. Zeitraum der Beteiligung

Welche Zeitpunkte und Zeiträume zur Beteiligung geeignet sind, ergibt sich aus den festgelegten Beteiligungszielen und dem Zeitplan für die Planerstellung (vgl. Kap. 3.2.1). Besonders in den frühen Planungsphasen ist die Beteiligung und Information der Menschen vor Ort wichtig. Einerseits, um früh im Prozess Verständnis und Akzeptanz für den Klimamobilitätsplan sicherzustellen.

Andererseits, weil im frühen Planungsprozess größere Gestaltungsspielräume bestehen und eine vielfältigere Mitwirkung ermöglicht werden kann. Der schematische Zeitplan zur Beteiligung (Abb. 10) bietet einen Anhaltspunkt, zu welchen Zeitpunkten welche Beteiligungsformate für welche Zielgruppen sinnvoll sein könnten. Je nach Ziel der Beteiligung kann es sinnvoll sein, dieselbe Zielgruppe zu mehreren Zeitpunkten im Prozess zu beteiligen. Andererseits ist es auch möglich, mehrere Zielgruppen gleichzeitig mit demselben Beteiligungsformat zu adressieren. Dadurch kann die Zahl der zu organisierenden Formate reduziert werden. Wichtig ist bei der Zeitplanung der Beteiligung, genügend Zeit zur Nachbereitung der Beteiligungsergebnisse einzuplanen, damit diese in den weiteren Planungsprozess einfließen können.

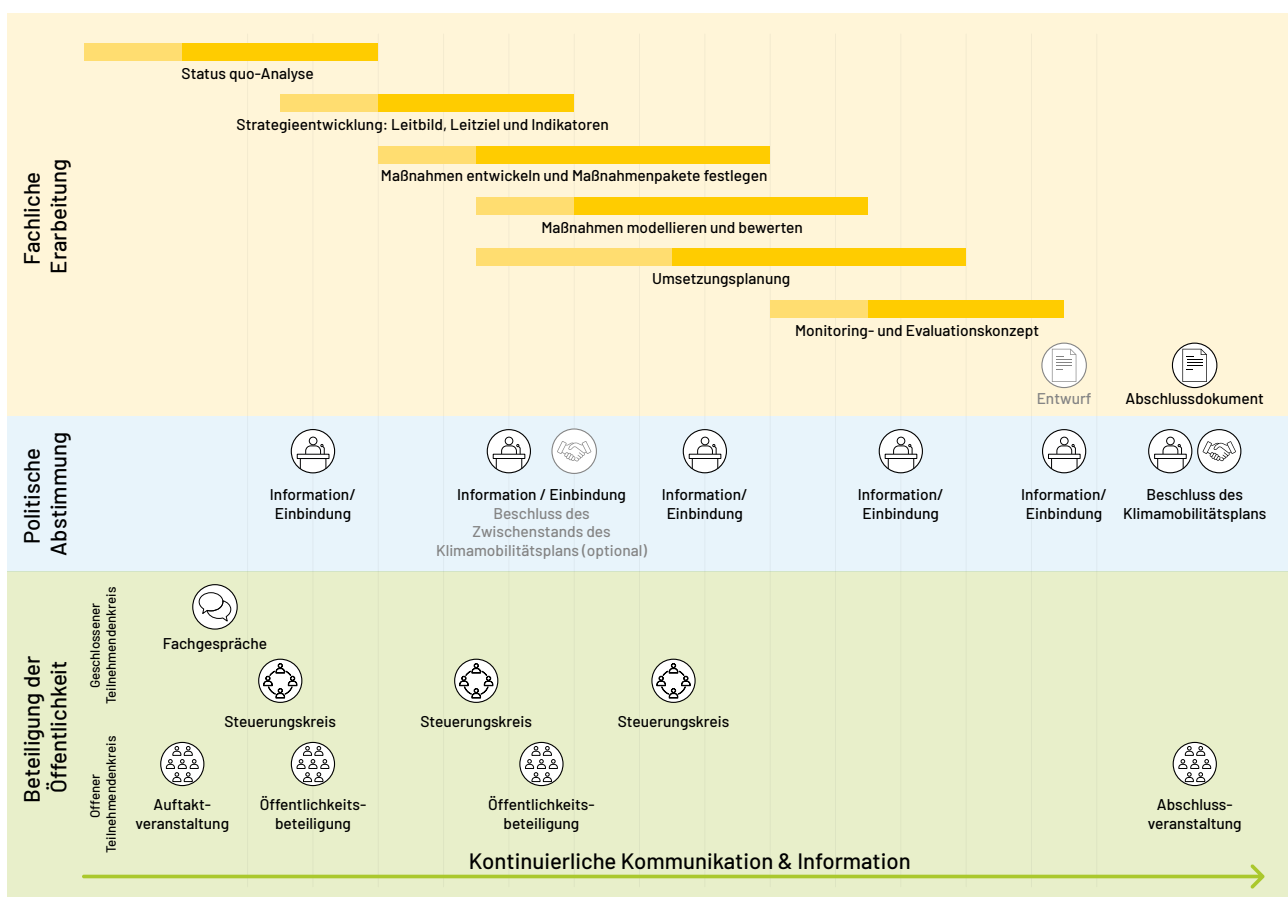


Abbildung 10: Schematischer Beteiligungsprozess bei der Erstellung eines Klimamobilitätsplans

Aktivierung der Verwaltung und Lokalpolitik

Um von Beginn an eine gute Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und mit der lokalen Politik zu gewährleisten und die Identifikation mit dem Planwerk sowie des-

sen Akzeptanz sicherzustellen, ist es erfahrungsgemäß zielführend, Verwaltung und Politik besonders frühzeitig und regelmäßig im Prozess über den aktuellen Sachstand und nächste Schritte zu informieren und zu beteiligen.

Besonders bei strategisch wichtigen Entscheidungen sollte eine Einbindung erfolgen. Eine Beteiligung könnte bspw. in einem Lenkungskreis oder durch Workshops erfolgen. Politische Beschlüsse, die im Erstellungsprozess gefasst werden, um Zwischenergebnisse festzuhalten, sollten bei der Festlegung der Zeitpunkte für die Beteiligung mitgedacht werden (vgl. [Abb. 10](#) und [Kap. 3.2.1](#)).



Erfahrung aus der Praxis

Beteiligung in Landkreisen und Gemeindeverbänden

In Landkreisen und Gemeindeverbänden nimmt die Beteiligung meist mehr Zeit in Anspruch, als wenn eine Stadt einen Klimamobilitätsplan erstellt, da Politik, Bevölkerung und Interessenvertretungen verschiedener Kommunen informiert und in den Prozess eingebunden werden müssen. Insbesondere für die Beteiligung der Politik ist ausreichend Zeit notwendig, da die Kommunalvertretungen jeder Kreis- bzw. Verbandskommune zu beteiligen sind (vgl. [Kap. 3.2.1](#)).

3.4.2 Kommunikationsstrategie

Neben der Beteiligung ist auch eine gute Kommunikation im Zusammenhang mit der Planerstellung wichtig, um Ziele und Ergebnisse des Prozesses transparent an die Öffentlichkeit vor Ort zu kommunizieren und dadurch die öffentliche Akzeptanz und Legitimität für den Klimamobilitätsplan im Zusammenspiel mit der Beteiligung zu unterstützen. Ein Konzept zur Kommunikation der Ziele und Ergebnisse des Klimamobilitätsplans kann analog zur Beteiligung entlang der Fragen erstellt werden, welche Zielgruppen angesprochen werden sollen, zu welchem Zeitpunkt die Kommunikationsmaßnahmen über welche Wege stattfinden und welche Botschaften kommuniziert werden sollen.

Bei der Bestimmung der Zielgruppen können Sie sich an den identifizierten Zielgruppen für das Beteiligungskonzept orientieren. Dabei kann es sinnvoll sein, die einzelnen Zielgruppen mit speziell auf sie zugeschnittene Kommunikationsmaßnahmen zu adressieren. Gleichzeitig sollte die breite Öffentlichkeit vor Ort insgesamt über den Prozess informiert werden.

Die Zeitpunkte einzelner Kommunikationsmaßnahmen sollten sich einerseits am Zeitplan für die Planerstellung und andererseits am Zeitplan des Beteiligungskonzepts orientieren. Wichtige Ergebnisse und Meilensteine im Prozess, z. B. nach Abschluss der Status quo-Analyse, nach Festlegung des Leitbilds und nach der Auswahl der Maßnahmen für den Kli-

amobilitätsplan sollten an die Öffentlichkeit kommuniziert und diese über die nächsten Schritte informiert werden. Sind Beteiligungsformate geplant, sollten diese im Vorfeld rechtzeitig bei den Zielgruppen bekannt gemacht und ggf. im Nachgang eine Zusammenfassung veröffentlicht werden.

Beispiele für mögliche Kommunikationswege sind u. a. Pressemitteilungen, Artikel in lokalen Zeitungen und im Amtsblatt, Social-Media-Posts, Artikel- oder Newsbeiträge auf Webseiten oder in Newslettern, öffentliche Informationsveranstaltungen und Informationsstände. Eine Kombination mehrerer Kommunikationswege und -kanäle ermöglicht es, viele Zielgruppen zu erreichen.

Gut zu wissen

Transparenz für einen konstruktiven Dialog

Um einen möglichst konstruktiven Dialog mit der Öffentlichkeit vor Ort zu schaffen, sollte ein Ziel der Kommunikationsstrategie sein, den Menschen, Verbänden und weiteren Akteursgruppen vor Ort zu vermitteln, dass und wie ihre Mitwirkung am Erstellungsprozess des Klimamobilitätsplans möglich und erwünscht ist. Transparenz bezüglich der Auswertungsprozesse – d. h., wie die Beteiligungsergebnisse in den weiteren Planungsprozess eingehen, – kann die Mitwirkungsbereitschaft der Menschen verstärken.



Inhaltliche Bestandteile der Kommunikation können zu Beginn des Prozesses die Gründe der Verwaltung für die Entscheidung, einen Klimamobilitätsplan zu erstellen, sowie die Vorteile für die Menschen vor Ort sein. Auch die Ziele des Klimamobilitätsplanprozesses, der zeitliche Planungshorizont sowie wichtige Meilensteine sollten kommuniziert und über die Möglichkeiten der Mitwirkung und Beteiligung am Prozess informiert werden. Im Verlauf des Prozesses bietet es sich an, Fortschritte, Zwischenergebnisse und Meilensteine zu kommunizieren.

Um die Akzeptanz für den Klimamobilitätsplan zu erhöhen, kann es hilfreich sein, lokal bekannte und geschätzte Persönlichkeiten zur Unterstützung zu gewinnen und diese in die Kommunikation einzubeziehen.



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Zielgruppen für die Beteiligung am Erstellungsprozess festlegen
- ✓ Beteiligungsformate mit passendem Teilnehmerkreis festlegen
- ✓ Geeignete Zeitpunkte bzw. Zeiträume für jedes Beteiligungsformat festlegen
- ✓ Kommunikationsstrategie für die Öffentlichkeitsarbeit erstellen

3.5 Status quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation

Die Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation ist eine zentrale Grundlage für die Strategie- und Maßnahmenentwicklung des Klimamobilitätsplans. Hierzu werden Daten und Informationen zusammengetragen, um die aktuelle Situation (den Status quo) des Verkehrs und der Mobilität vor Ort zu beschreiben sowie die Stärken und Schwächen zu analysieren. Daraus werden anschließend Ziele und Maßnahmen abgeleitet.



Erfahrung aus der Praxis

Auf die Detailtiefe kommt es an

Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass eine umfassende Status quo-Analyse mit großer Informationsdichte wichtig ist für eine zielgerichtete Maßnahmenentwicklung, präzise Verkehrsmodellierung und aussagekräftige Umsetzungsplanung. Damit ist eine detaillierte Status quo-Analyse eine wichtige Grundlage für ein hochwertiges Planwerk. Je detaillierter der Status quo erhoben und analysiert worden ist, desto präziser können die Maßnahmen des Klimamobilitätsplans entwickelt werden, wodurch mehr CO₂-Emissionen eingespart werden können. Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg stellt hierfür mit der [Checkliste „klimafit im Verkehr“](#), dem [Ortsmittencheck](#), dem [Park.Raum.Check](#) und dem [Fußverkehrscheck](#) einige Angebote zur Verfügung.

3.5.1 Identifikation des Datenbedarfs

Für die Status quo-Analyse muss zunächst der Datenbedarf identifiziert werden, anhand dessen die aktuelle Verkehrs- und Mobilitätssituation vor Ort mitsamt bestehenden Problemen und Chancen analysiert werden kann. Dabei sollten auch Daten berücksichtigt werden, die Aussagen hinsichtlich der politischen und verkehrlichen Leitziele des Klimamobilitätsplans ermöglichen. Aufgrund des landesseitig vorgegebenen CO₂-Minderungsziels ist die Erhebung klimarelevanter Daten zentral, aber auch andere individuelle Ziele einer Kommune wie bspw. die Reduktion des MIV oder die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr sollten berücksichtigt werden.

Es empfiehlt sich, mindestens Daten für die folgenden Indikatoren zu erheben, welche für das Monitoring- und Evaluationskonzept des Klimamobilitätsplans in Anlage 20 VwV-LGVFG vorgeschrieben sind. Dadurch liegt für alle Indikatoren ein Ausgangs- bzw. Vergleichswert vor:

- **Fahrleistung:** zurückgelegte Fahrzeugkilometer pro Tag (Pkw, schwere und leichte Nutzfahrzeuge)
- **Modal Split Verkehrsleistung:** prozentualer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, Rad- und Fußverkehr) an zurückgelegten Personenkilometern pro Tag
- **Modal Split Wege:** prozentualer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, Rad- und Fußverkehr) an Wegen pro Tag
- **Pkw-Neuzulassungen:** prozentualer Anteil an Batterieelektrofahrzeugen (BEV) und von außen aufladbaren Hybridfahrzeugen (PHEV) an Pkw-Neuzulassungen
- **Pkw-Bestand:** absolute Zahl an Pkw im Bestand, differenziert nach Verbrennern, Batterieelektrofahrzeugen (BEV) und von außen aufladbaren Hybridfahrzeugen (PHEV)
- **E-Ladestationen:** absolute Zahl an öffentlichen E-Ladestationen
- **CO₂-Emissionen:** verkehrsbedingte CO₂-Emissionen in Tonnen pro Jahr

Erfahrung aus der Praxis

Weitere Indikatoren der Mobilitätssituation

Zusätzlich zu den genannten Indikatoren aus der Anlage 20 VwV-LGVFG ist es ratsam, weitere Informationen zum allgemeinen Verkehrsgeschehen, Mobilitätsverhalten und zu den Mobilitätsangeboten zu erheben. Darunter fallen bspw. das Reisezeitverhältnis verschiedener Verkehrsmittel zu wichtigen Zielen im Planungsgebiet sowie die Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel. Eine Untersuchung der Raum- und Siedlungsstruktur gibt Aufschluss über Quell- und Zielverkehre, wichtige Verkehrsachsen sowie Pendelbeziehungen in das Umland und überörtliche Anbindungen.



Im Bereich Fußverkehr können Quantität, Sichtbeziehungen und Sicherheit an Querungsmöglichkeiten erhoben werden. Im öffentlichen Verkehr sind die Netzabdeckung, Erreichbarkeit, Barrierefreiheit, Zugänglichkeit und Bedienungsqualität wichtige Indikatoren. Für den Radverkehr sind das Gesamtwegenetz, der Anteil baulich getrennter Radwege sowie Zahl, Standorte und Zustand von Radabstellanlagen wichtige Faktoren. Im Bereich Parken und Parkraumbewirtschaftung können bspw. die Auslastung und Kapazitäten von Parkhäusern, der Anteil der bewirtschafteten Parkflächen sowie Parkkosten erhoben werden. Auch die Erhebung von Daten zu Luftqualität und Lärm ist möglich.

Neben einer quantitativen Beschreibung der Verkehrs- und Mobilitätssituation können qualitative Daten dabei helfen, Hintergründe und Zusammenhänge zu verstehen, bspw. Motive der Menschen für ihre Verkehrsmittelwahl, die Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten oder die wahrgenommene Aufenthaltsqualität.



Gut zu wissen

Erhebung des Modal Splits

Aktuelle Daten zum Modal Split sind wichtig, um Entwicklungspotenziale zu erkennen, das Verkehrsmodell zu kalibrieren und so eine realistische Wirkungsabschätzung der Maßnahmen zu erhalten. Sollte kein aktueller Modal Split vorliegen, lohnt es sich, die Erhebung so früh wie möglich vorzunehmen. Wichtig ist dabei nicht nur die Erhebung eines wegebezogenen, sondern auch eines fahrleistungsbezogenen Modal Splits, da dieser für die verkehrlichen CO₂-Emissionen relevant ist.



Gut zu wissen

Untersuchung der Hauptverkehrsnetze

Mindestens eine Untersuchung der Hauptverkehrsnetze für den Fuß- und Radverkehr, ÖPNV sowie den MIV im Rahmen der Status quo-Analyse ist wichtig, um ausreichend Daten zu sammeln, auf deren Basis später Maßnahmen möglichst gezielt entwickelt und räumlich verortet werden können.

3.5.2 Zusammenstellung vorliegender Daten und Identifikation von Datenlücken

Wenn bekannt ist, welche Daten zur Analyse der Verkehrs- und Mobilitätssituation benötigt werden, kann überprüft werden, welche dieser Daten in kommunalen Datenquellen vorliegen und wo Datenlücken bestehen. Hierbei kann auch auf die Ergebnisse der Untersuchung des Planungsrahmens zurückgegriffen werden (vgl. [Kap. 3.3](#)). Zur Schließung von Datenlücken können zusätzliche Datenquellen geprüft werden, bspw. standardmäßig erhobene Kenngrößen auf Landes-, Bundes- oder EU-Ebene. Weiterhin können durch die Beauftragung von Erhebungen wie Verkehrszählungen und Umfragen zusätzliche Daten gewonnen werden.

Für die Zusammenstellung der Daten für die Status quo-Analyse ist es empfehlenswert, verwaltungsintern abzustimmen,

wie und wo die Daten an zentraler Stelle gespeichert werden sollen.^b Außerdem sollte bei allen Daten deren Qualität und Vergleichbarkeit geprüft werden.

Gut zu wissen

Mögliche kommunale Datenquellen

Wichtige Datenquellen für zentrale Informationen zum Status quo sind häufig:

- Mobilitätsstrategien und -pläne zu Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichem Nahverkehr, Parken und Gütern
- Strategien und Pläne aus anderen Sektoren (z. B. Klimaschutz, Städtebau und Siedlungsentwicklung)
- Strategien, Pläne und Analysen kommunaler Verkehrsbetriebe
- Mobilitätsbefragungen
- Verkehrserhebungen
- GPS-Daten (z. B. Fahrzeugverfolgung, Mobiltelefonpositionen) über Apps oder von Mobilfunkanbietern
- Öffentliche Einrichtungen (z. B. Hochschulen) und größere Arbeitgeber



Gut zu wissen

Nützliche Datenquellen

Folgende Forschungsprojekte enthalten nützliche Standardwerte für verschiedene verkehrliche Kenngrößen (Aufzählung nicht abschließend):

- Studie [Mobilität in Deutschland](#) (MiD) des ifas
- Forschungsprojekt [Mobilität in Städten](#) (SrV) der TU Dresden
- Studie (ViZ) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Weitere nützliche Datenquellen sind in dem Dokument [„Datenquellen für die integrierte Verkehrsplanung“](#) zu finden.



Am Ende dieses Teilschritts sollen alle notwendigen Daten zusammengetragen sein, die für eine Analyse des Ist-Zustands sowie der Stärken und Schwächen der Verkehrs- und Mobilitätssituation vor Ort benötigt werden, insbesondere mit Blick auf das CO₂-Minderungsziel und weitere politische Leitziele Ihrer Kommune.

^b Bei der Datenspeicherung und -verarbeitung sind die gültigen Datenschutzrichtlinien aller politischen Ebenen zu berücksichtigen (EU bis Landesebene).

3.5.3 Analyse des Ist-Zustands sowie der Stärken und Schwächen

Mit den zusammengestellten Daten kann die Analyse der Verkehrs- und Mobilitätssituation erfolgen. Ziel der Analyse ist neben der Beschreibung des Status quo insbesondere die Identifikation bestehender Probleme und Chancen des Verkehrs und der Mobilität vor Ort, die eine wichtige Grundlage für die Identifizierung von zielgerichteten Maßnahmen sowie für die Aufstellung von Szenarien darstellt. Die Analyse des Ist-Zustands und der Stärken und Schwächen muss mindestens den Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr beschreiben.

Es ist empfehlenswert, zuerst den Status quo sowie wichtige Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr im gesamten Planungsgebiet zu analysieren. Dabei kann eine Unterscheidung zwischen Binnenverkehr^c sowie Quell- und Zielverkehr^d sinnvoll sein. Von der Beschreibung des Status quo sowie sich abzeichnender Trends können anschließend die Chancen und die Probleme der Verkehrs- und Mobilitätssituation abgeleitet werden. Die Analyse kann durch Visualisierungen unterstützt werden, bspw. mit Karten zur Kennzeichnung von Problempunkten.

Abschließend sollte eine Priorisierung der identifizierten Probleme und Chancen erfolgen, um konkrete Handlungsbedarfe und -potenziale zu erkennen und festzulegen, auf welche Kernprobleme der Klimamobilitätsplan eingehen soll und wo große Potenziale zur Verbesserung liegen. Diese Priorisierung hilft bei der Festlegung von Zielen (vgl. [Kap. 3.7](#)) für den Klimamobilitätsplan und der Entwicklung wirksamer Maßnahmen (vgl. [Kap. 3.8.1](#)).



Gut zu wissen

SUMP Self-Assessment Tool

Auch die Untersuchung der Stärken und Schwächen kommunaler Planungsstrukturen und -prozesse kann für den Klimamobilitätsplanprozess wichtige Erkenntnisse liefern. Die EU stellt ein kostenfreies Onlinetool zur Einschätzung und Verbesserung der Strukturen und Prozesse der kommunalen Verkehrsplanung in Bezug auf die acht Prinzipien eines „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP) zur Verfügung. Das SUMP Self-Assessment Tool finden Sie [hier](#).

Beteiligung



Beteiligung bei der Status quo-Analyse

Die Beteiligung der örtlichen Bevölkerung und wichtiger Interessengruppen bei der Status quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Feststellung der Probleme und Chancen der Wahrnehmung und den Bedürfnissen der Menschen vor Ort entspricht. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit kann bspw. über Online-Karten erfolgen, auf denen Problemstellen sowie Bedarfe an zusätzlichen Haltestellen oder Radabschaltanlagen markiert und kommentiert werden können. Eine weitere Möglichkeit ist, in einer Steuerungsgruppe den Status quo sowie Stärken und Schwächen gemeinsam zu diskutieren. Im Rahmen der Beteiligung ist es wichtig, auch die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, Seniorinnen und Senioren, mobilitätseingeschränkten Personen, Menschen mit Migrationshintergrund sowie Haushalten mit niedrigem Einkommen zu berücksichtigen, um das lokale Mobilitätssystem für alle zugänglich, erschwinglich und verfügbar zu gestalten. Eine [Studie im Auftrag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg](#) zeigt: Mobilitätsbedürfnisse und Bewegungsmuster von Frauen und Männern unterscheiden sich und werden in der Verkehrsplanung noch nicht ausreichend berücksichtigt. Wie gleichberechtigte Verkehrsplanung entlang der Planungsschritte funktionieren kann, zeigen Empfehlungen von [ICLEI](#) und [MobiliseYourCity](#). Die Beteiligung im Rahmen der Status quo-Analyse kann auch genutzt werden, um die Akzeptanz von potentiellen Handlungsfeldern zu analysieren. Dann können Maßnahmen ziel- und umsetzungsorientierter geplant werden.

Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ☑ Datenbedarf, vorhandene Daten und Datenlücken für alle relevanten Verkehrsmittel in Verbindung mit mobilitätsbezogenen Zielen und Trends identifizieren
- ☑ Analyse, Diskussion und Visualisierung des Ist-Zustands sowie der Problemstellen und Entwicklungschancen der Verkehrs- und Mobilitätssituation (Stärken – Schwächen)
- ☑ Gesamtübersicht sowie Priorisierung von (Kern-)Problemen und (Haupt-)Chancen der Mobilität im Planungsgebiet gemeinsam mit Interessengruppen sowie Bürgerinnen und Bürgern



^c Der Binnenverkehr berücksichtigt alle Wege, deren Start und Ziel im Planungsgebiet liegen.

^d Der Quell- und Zielverkehr berücksichtigt alle Wege, deren Start oder Ziel im Planungsgebiet liegt.

3.6 Multimodales Verkehrsmodell

Im Rahmen des Klimamobilitätsplans soll ein multimodales Verkehrsmodell genutzt werden, das dabei hilft, die Planungsgenauigkeit zu erhöhen, die Auswirkungen von Maßnahmen darzustellen und zu kommunizieren, und ist essenziell für die Berechnung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs. In der Umsetzungsphase kann das Verkehrsmodell als Grundlage für die Berechnung der Indikatoren des Monitoring- und Evaluationskonzepts genutzt werden oder um die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen zu evaluieren.



Erfahrung aus der Praxis

Warum Verkehrsmodellierung?

Die Verkehrsmodellierung ist ein wichtiger Bestandteil des datenbasierten Ansatzes, der im Rahmen der Klimamobilitätspläne verfolgt wird. In Klimamobilitätsplänen werden große und komplexe (Verkehrs-)Systeme betrachtet. Ohne eine konsistente Modellierung können für diese Systeme oft nur subjektive Abschätzungen getroffen werden. Mit einem Verkehrsmodell können die Auswirkungen von Maßnahmen und Veränderungen dagegen einheitlich modelliert, transparent dargestellt, besser kommuniziert und objektiv bewertet werden. Die Unterstützung der lokalen Öffentlichkeit und der Politik für die Maßnahmen des Klimamobilitätsplans kann gesteigert werden, wenn deutlich wird, dass bestimmte Maßnahmen essenziell für die Erreichung der Ziele sind. Mit der Verkehrsmodellierung geht ein gewisser Aufwand einher, letztendlich unterstützt und erhöht sie die Qualität des Planwerks jedoch deutlich.

Was ist ein Verkehrsmodell?

Ein multimodales Verkehrsmodell simuliert das Verkehrsverhalten der Menschen im Plangebiet. Dabei werden alle relevanten Verkehrsmittel des Personenverkehrs sowie des Wirtschaftsverkehrs realitätsnah abgebildet, um so die Auswirkungen von Maßnahmen auf die Verkehrssituation in einer Kommune darstellen zu können. Zum Personenverkehr gehören der MIV, der ÖPNV, der Radverkehr und die Fußverkehre. Der Wirtschaftsverkehr bildet u. a. den Güterverkehr mit leichten und schweren Nutzfahrzeugen ab.

Das Verkehrsmodell bildet das Verkehrsangebot (z. B. Straßen, Ampeln, Haltestellen, Fahrpläne, Radwege) und die Verkehrsnachfrage (d. h. Ortsveränderungen aufgrund Struktur-, Verhaltens- und Angebotsdaten) für einen durchschnittlichen Werktag ab. Zum Einsatz kommt hierfür ein

Verkehrsmodell, mit dem die Verkehrsströme, die Verkehrsstärken und die Fahrleistung im gesamten Modellgebiet bestimmt werden können.

Was sind die Anforderungen an das Verkehrsmodell?

Die Rahmenbedingungen für den Aufbau des Verkehrsmodells sowie für die spätere Modellierung der Maßnahmen sind im Dokument [„Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“](#) (kurz: „Handbuch Modellierung“) zusammengestellt.

Im ersten Schritt gilt es, das Verkehrsmodell für den Ist-Zustand (hier „Analysefall“ genannt) aufzubauen, zu kalibrieren und zu validieren. Für den Analysefall sind generell Bezugsjahre ab 2015 zulässig, wobei die Jahre 2020 bis 2022 aufgrund der Verzerrungen durch die Corona-Pandemie ausgeschlossen sind. Im zweiten Schritt wird das Modell für das Zieljahr des Klimamobilitätsplans fortgeschrieben, ohne zusätzliche Klimaschutzaktivitäten zu berücksichtigen (der sogenannte Nullfall). Im dritten Schritt werden übergeordnete Maßnahmen und Entwicklungen im Rahmen-Klimaschutzszenario und die kommunalen Maßnahmen des Klimamobilitätsplans im darauf aufbauenden Klimaschutzszenario modelliert (vgl. [Kap. 3.8](#)). Das Klimaschutzszenario stellt dabei eine Zukunft dar, in der die Klimaziele mithilfe der kommunalen Maßnahmen erreicht werden. Als Zieljahr kann die planerstellende Kommune eines der Jahre 2030–2035 oder 2040 frei wählen.

Die Verkehrsnachfrage ist mindestens auf dem Gemarkungsgebiet der Kommune detailliert synthetisch im Modell abzubilden, es wird aber empfohlen, die Nachfrage für alle verkehrlich verflochtenen Kommunen bzw. für das Umland der Kommune im Modell zu berechnen. Dadurch wird das Verkehrsmodell nicht nur genauer, sondern die Maßnahmen des Klimamobilitätsplans können realistischer abgebildet werden und eine höhere Wirkung bezüglich der CO₂-Reduktion kann erreicht werden.

Die Qualität des Verkehrsmodells und dessen Aussagen sind abhängig von der Qualität der Eingangsdaten (vgl. [Kap. 3.5](#)). Viele der erforderlichen Eingangsdaten können sowohl für die Status quo-Analyse als auch das Verkehrsmodell und die Evaluation des Klimamobilitätsplans genutzt werden.

Die Beteiligung von Interessengruppen kann bei entsprechender Expertise für den Aufbau des Verkehrsmodells hilfreich sein. Das Wissen über das lokale Verkehrsgeschehen kann für die Interpretation von zeitlichen und räumlichen Daten und für den späteren Abgleich der Modellergebnisse dienlich sein. Außerdem werden dadurch die Methodik, der Zweck und das Ziel der Verkehrsmodellierung den Interessengruppen frühzeitig offengelegt und es kann verhindert werden, dass zu einem späteren Zeitpunkt das Verkehrsmodell als geeignetes Handwerkzeug generell infrage gestellt wird.

Das Ziel des Verkehrsmodells ist es, die Auswirkungen der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans abzubilden und darzustellen. Bevor jedoch die eigentlichen Maßnahmen modelliert werden, muss sichergestellt werden, dass das Modell im Analysefall grundlegende Anforderungen erfüllt. Hierfür sind die im „Handbuch Modellierung“, Kap. 5.1, beschriebenen Anforderungen und insbesondere die dort beschriebenen Realitäts- und Sensitivitätstests zu erfüllen. Für eine Abstimmung der Ergebnisse nach Aufbau des Verkehrsmodells kann das [Kompetenznetz Klima Mobil](#) kontaktiert werden.



Gut zu wissen

Nutzung des Landesverkehrsmodell Baden-Württemberg

Seit Dezember 2025 ist das [Landesverkehrsmodell Baden-Württemberg](#) verfügbar. Das Landesverkehrsmodell Baden-Württemberg ist ein perfekter Startpunkt für die Verkehrsmodellierung in Klimamobilitätsplänen. Das Gesamtmodell ist für das Analysejahr 2019 mit den Anforderungen des „Handbuch Modellierung“ abgestimmt und kostenlos verfügbar. Je nach Ausschnitt und lokalem Fokus ist das Modell nach kleineren Anpassungen für den Klimamobilitätsplan einsatzbereit. Das Prognoseszenario wird zur Zeit mit den Anforderungen des „Handbuch Modellierung“ abgestimmt. Darauf aufbauend wird ein spezifisches Klimamobilitätsplan-Szenario erstellt.

Wer erstellt das Verkehrsmodell?

Der Aufbau eines Verkehrsmodells nimmt personelle und zeitliche Ressourcen in Anspruch und erfordert eine tiefgehende fachliche Expertise. In den meisten Fällen übernimmt daher ein Dienstleister diese Aufgabe.

Der Dienstleister wird im Rahmen dieses Auftrages ein Modell für Ihre Kommune erstellen. Es ist wichtig, sicher-

zustellen, dass das Modell (d. h. die entsprechende Datei) mit allen Nutzungsrechten nach Auftragsabschluss in Ihren Besitz übergeht. Wenn Sie als Kommune selbst mit diesem Modell arbeiten möchten oder in einem Folgeprojekt einen anderen Dienstleister beauftragen wollen, müssen Sie zusätzlich sicherstellen, dass eine entsprechende Softwarelizenz zur Bearbeitung des Modells vorhanden ist.

Außerdem ist es unerlässlich, dass der Dienstleister eine Modelldokumentation anfertigt, damit das Modell (z. B. die Eingangsdaten, die Prozessschritte etc.) später auch für die Kommune oder für Dritte nachvollziehbar ist (vgl. Kap. 7 im „Handbuch Modellierung“).

Gut zu wissen

Ausschreibung zum Aufbau eines Verkehrsmodells

Die vom Kompetenznetz Klima Mobil zur Verfügung gestellte [Muster Ausschreibung](#) kann als Vorlage zur Ausschreibung genutzt werden. Da das Verkehrsmodell auch als Grundlage für weitere Planwerke wie die Lärmaktionsplanung oder Luftreinhalteplanung dienen kann, können hier Synergien genutzt werden und die Muster Ausschreibung kann um spezifische kommunale Anforderungen ergänzt werden.



Einen Überblick über die Einsatzmöglichkeiten von Verkehrsmodellen in SUMPs gibt der Leitfaden „Modelling tools for sustainable urban mobility plans in the new mobility era“² (nur auf Englisch verfügbar). Insbesondere die dort aufgeführte Tabelle 6 gibt einen guten Überblick über die Interaktionen zwischen Kommune und Dienstleister in den unterschiedlichen Phasen des Modellaufbaus.

Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Am Erstellungsprozess des Verkehrsmodells zu beteiligende Akteurinnen und Akteure festlegen
- ✓ Zuständigkeiten für die Erstellung eines Verkehrsmodells festlegen (gegebenenfalls Ausschreibung und Vergabe an einen externen Dienstleister)
- ✓ Verkehrsmodell auf Grundlage des „[Handbuchs Modellierung](#)“ aufbauen
- ✓ Verkehrsmodell als integralen Bestandteil für die Maßnahmenplanung und Planumsetzung verankern



3.7 Strategieentwicklung: Leitbild, Leitziele und Indikatoren

Nach der umfassenden Vorbereitung und Analyse geht es los mit der Strategieentwicklung. Aufbauend auf der Status quo-Analyse der lokalen Mobilitäts- und Verkehrssituation sowie der Ableitung von Handlungsbedarfen und -potenzialen (vgl. [Kap. 3.5](#)) wird eine strategische Ausrichtung des Klimamobilitätsplans festgelegt (vgl. [Kap. 3.7](#)), an der sich die anschließende Entwicklung von Maßnahmen orientiert (vgl. [Kap. 3.8.1](#)). Die Umsetzungsplanung (vgl. [Kap. 3.9](#)) sowie die Entwicklung eines Monitoring- und Evaluationskonzepts (vgl. [Kap. 3.10](#)) schließen die fachliche Arbeit der Planerstellung ab.

Ein Leitbild für den Klimamobilitätsplan und daran orientierte Leitziele beschreiben eine positive Zukunftsvision der Mobilität vor Ort, die mit dem Klimamobilitätsplan verfolgt werden soll. Gemeinsam mit der Status quo-Analyse der lokalen Mobilitäts- und Verkehrssituation bilden Leitbild und Leitziele einen strategischen Rahmen zur Entwicklung konkreter Maßnahmen.

Die Strategieentwicklung stellt damit die Verbindung dar zwischen den übergeordneten Zielen und Anforderungen einer Kommune an den Klimamobilitätsplan einerseits (z. B. Klimaschutz, Steigerung der Lebensqualität) und andererseits den konkreten lokalen Chancen und Herausforderungen, die als Ergebnis der Status quo-Analyse identifiziert wurden.

Das Leitbild eines Klimamobilitätsplans ist eine qualitative Beschreibung einer gemeinsamen, langfristigen Zukunftsvision für die planaufstellende Kommune bzw. die planaufstellenden Kommunen und sollte unbedingt in einem partizipativen Prozess gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, den Interessenvertretungen sowie der Politik vor Ort entwickelt werden. Fragen, die ein Leitbild beantworten sollte, sind u. a. „In was für einer Stadt wollen wir leben?“ bzw. „Wie soll die Mobilität vor Ort in Zukunft aussehen?“.

Neben dem Klimaschutz zielt das Leitbild eines Klimamobilitätsplans meist auch auf andere Aspekte der Mobilität ab, z. B. auf Teilhabe, Verträglichkeit, Erreichbarkeit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität, und ordnet den Verkehr in die gesamtstädtische Entwicklung ein.

Durch die Formulierung konkreter Leitziele wird das Leitbild spezifiziert. Für jedes Leitziel werden anschließend quantitativ messbare Indikatoren festgelegt, mit denen die Erreichung des Ziels gemessen werden kann.

Auf den Teilaspekt Klimaschutz heruntergebrochen könnte das Zusammenspiel von Leitbild, Leitziel und Indikator bspw. wie folgt aussehen:

- **Leitbild:** Im Jahr 2030 ist die Mobilität in Musterstadt klimafreundlich und unterstützt die Erreichung der Klimaziele des Landes Baden-Württemberg.
- **Leitziel:** Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen
- **Indikator:** -55 % CO₂ bis 2030 gegenüber 2010

Im Bereich Teilhabe könnte das Zusammenspiel folgendermaßen aussehen:

- **Leitbild:** Im Jahr 2030 können alle Bevölkerungsgruppen in Musterstadt mobil sein.
- **Leitziel:** Verbesserung der Barrierefreiheit der Verkehrsmittel
- **Indikator:** 100 % barrierefreie Fußgängerüberwege und ÖV-Haltestellen bis 2030

Es bietet sich an, das Leitbild mit einem politischen Beschluss offiziell festzuhalten.

Gut zu wissen

CO₂-Reduktion als landesseitig vorgegebenes Leitziel

Ein Leitziel sowie Indikator für den Klimamobilitätsplan ist landesseitig vorgegeben: die Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um mindestens 55 % gegenüber 2010 bis 2030 (bzw. entsprechend angepasst für Zieljahre bis 2035) oder das Ziel der Klimaneutralität bis 2040. Auch aus anderen Plänen und Konzepten der Kommune oder aus Beschlüssen des politischen Gremiums können bereits Ziele oder Strategien für den Mobilitäts- und Verkehrsbereich vorliegen, die konkrete Leitziele und Indikatoren für den Klimamobilitätsplan festlegen. Darüber hinausgehende Anhaltspunkte für die Entwicklung von Leitzielen können bspw. auch die fünf Verkehrswendeziele des Landes Baden-Württemberg sein (vgl. [Abb. 2](#)).





Beteiligung

Beteiligung zur Identifikation mit dem Leitbild

Die Beteiligung der lokalen Öffentlichkeit an der Festlegung eines Leitbilds sowie der Definition von Leitziele ist wichtig, um die Wünsche der Menschen vor Ort in die Planungen angemessen zu integrieren. Nur wenn die Bürgerschaft und Interessenvertretungen das Leitbild und die Leitziele unterstützen und sich damit identifizieren können, kann der Klimamobilitätsplan erfolgreich sein. Außerdem erleichtert die partizipative Entwicklung einer positiven Vision der Mobilität vor Ort die Kommunikation der geplanten Maßnahmen, die auf das gemeinsam entwickelte Leitbild und die Leitziele einwirken.



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Leitbild und konkrete strategische Leitziele im Bereich Verkehr und Mobilität unter Beteiligung der lokalen Öffentlichkeit festlegen
- ✓ Quantitativ messbare Indikatoren zur Konkretisierung der Leitziele und für das Monitoring der Erreichung der Leitziele festlegen

3.8 Maßnahmenplanung: Maßnahmenentwicklung und -modellierung

Die Status quo-Analyse der Verkehrs- und Mobilitätssituation vor Ort sowie das Leitbild und die Leitziele bilden die Ausgangslage für die Maßnahmenentwicklung. Die Entwicklung konkreter kommunaler Maßnahmen ist das Kernstück eines Klimamobilitätsplans. Mit diesen Maßnahmen sollen die Ziele des Klimamobilitätsplans, allen voran das CO₂-Minderungsziel, erreicht werden.

Beteiligung

Beteiligung sorgt für Unterstützung

Um die Unterstützung der lokalen Öffentlichkeit für den Klimamobilitätsplan zu gewinnen, ist es von zentraler Bedeutung, die Menschen vor Ort an seiner Entwicklung, der Auswahl und Bewertung von Maßnahmen angemessen zu beteiligen. Gleiches gilt für die Verwaltung und die lokale Politik.



3.8.1 Maßnahmen entwickeln und Maßnahmenpakete festlegen

Das Ziel der Maßnahmenentwicklung ist es, integrierte, verkehrsmittelübergreifende und umsetzbare Maßnahmen zur Förderung einer klimafreundlichen Mobilität zu entwerfen und zu wirkungsvollen Maßnahmenpaketen zu bündeln.

Entwicklung von Maßnahmen

Die Entwicklung der Maßnahmen für den Klimamobilitätsplan kann auf bestehenden Maßnahmenlisten aus anderen Planwerken (z. B. „Verkehrsentwicklungsplan“, Nahverkehrsplan) oder Fachkonzepten (z. B. Fußverkehrskonzept, Radverkehrskonzept, Mobilitätskonzept, Parkraumkonzept) aufsetzen, die bei der Analyse des Planungsrahmens identifiziert wurden (vgl. [Kap. 3.3.2](#)). In den meisten Fällen werden für den Klimamobilitätsplan darüber hinaus neue Maßnahmen entwickelt, um die bestehenden sinnvoll zu ergänzen und so ein umfassendes und integriertes Planwerk zu erhalten, mit dem die festgelegten Ziele erreicht werden können. Dabei sollte der Klimamobilitätsplan kurz-, mittel- und langfristig angelegte Maßnahmen enthalten. Wenn die Maßnahmen zu unterschiedlichen Zeitpunkten umgesetzt werden, können planerische, verwaltungstechnische und finanzielle Mittel besser eingesetzt werden. Die schnelle Umsetzung von sichtbaren und populären Maßnahmen (z. B. Ausbau von Radabstellanlagen) zu einem frühen Zeitpunkt im Umset-

zungsprozess kann zusätzliche öffentliche Akzeptanz schaffen sowie die Unterstützung des Planwerks für längerfristige Maßnahmen befördern.

Es gibt keine Vorgaben, welche Maßnahmen ein Klimamobilitätsplan enthalten muss. Die Erfahrungen mit bestehenden Klimamobilitätsplänen sowie die Ergebnisse verschiedener Studien und Berichte (vgl. u. a. „SUMP Topic Guide: decarbonisation of urban mobility“³, „A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management“⁴, „Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“⁵) machen jedoch deutlich, dass für ein erfolgreiches, CO₂-wirksames Planwerk unbedingt folgende Maßnahmen und Handlungsfelder berücksichtigt werden sollten:

- **Angebotsausbau im Rad- und Fußverkehr** (z. B. Rad-schnellwege, Rad-Vorrang-Routen, Radabstellanlagen, Bevorrechtigungen im Straßenverkehr)
- **Angebotsausbau im ÖV** (z. B. Netzausbau, Taktverdichtung, Lückenschlüsse, Expressbuslinien, On-Demand-Angebote, Bevorrechtigungen des ÖV im Straßenverkehr)
- **Elektrifizierung** von Busflotten, städtischen Flotten, Taxis und Sharing-Fahrzeugen
- **Parkraummanagement** (z. B. Abbau des Gehwegparkens, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Erhöhung der Gebühren, Reduktion/Umwidmung von Parkplätzen, Vorteile für klimaneutrale Fahrzeuge)
- **Mobilitätspass** als Element mit gleichzeitiger Push- und Pull-Funktion
- **Null-Emissions-Zonen** (z. B. Quartiere/Orte mit Privilegien für klimaneutrale Fahrzeuge)
- **Verkehrsberuhigung** und Attraktivierung von Ortsmitten und Quartieren (z. B. Umverteilung/Umwidmung von Verkehrsflächen, Unterbrechung/Sperrung für den Kfz-Verkehr, verkehrssparende Siedlungsentwicklung)

Weiterhin ist es wichtig, Maßnahmen einzuplanen, die es ermöglichen und attraktiv machen, Wegstrecken im Alltag multimodal zurückzulegen – d. h., für verschiedene Wegabschnitte verschiedene Verkehrsmittel zu benutzen. Bspw. kann die Schaffung oder Weiterentwicklung multimodaler Umsteigepunkte (multimodale Knoten), an denen Verkehrsmittel des Individualverkehrs sicher geparkt werden können und ein Umstieg in den ÖV möglich ist, ein Anreiz dafür sein, anfallende Wegstrecken zu größeren Teilen auf klimafreundliche Weise zurückzulegen.

Eine umfangreichere Auflistung möglicher Maßnahmen findet sich in der [Muster-Maßnahmenliste](#).

Darstellung der Maßnahmen in Maßnahmensteckbriefen

Ein hilfreicher Handlungsschritt ist es, die Maßnahmen des Klimamobilitätsplans in sogenannten Maßnahmensteckbriefen darzustellen. Diese Maßnahmensteckbriefe geben einen Überblick über die geplanten Maßnahmen und enthalten meist folgende Elemente:

- Textliche Beschreibung der Maßnahme inkl. konkreter Handlungsschritte und gegebenenfalls Teilmaßnahmen
- Maßnahmenbereich (z. B. Verkehrsmittel, Verkehrsart, Kommunikation)
- Rahmenbedingungen (z. B. Lageplan, Umsetzungszeitraum, Kosten und Förderung)
- Ziele und Effekte (z. B. Klimafreundlichkeit, Verkehrssicherheit)
- Beteiligte Akteurinnen und Akteure (z. B. weitere Ämter, Verkehrsbetriebe) und beteiligte Kommunen
- Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen

Die Maßnahmensteckbriefe müssen den geplanten Umfang einer Maßnahme ausreichend konkret darstellen. So macht es bspw. einen Unterschied, ob eine Null-Emissions-Zone für einen einzigen Stadtteil oder für das gesamte Stadtgebiet geplant wird oder ob die Bewirtschaftung von Parkraum auf 40 % oder 80 % des öffentlichen Parkraums ausgeweitet wird. Auch ist es bspw. nicht ausreichend, nur eine allgemeine Aussage zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu treffen; stattdessen müssen konkrete Straßenabschnitte als Planungsraum benannt werden. Eine möglichst konkrete Darstellung der Maßnahmen in den Maßnahmensteckbriefen ist nicht zuletzt wichtig für eine spätere Förderung der Maßnahmenumsetzung nach dem LGVFG. Je eindeutiger eine Maßnahme im Klimamobilitätsplan räumlich und funktional verortet wird, desto einfacher fällt es den Regierungspräsidien als LGVFG-Bewilligungsstellen ihr Vorhandensein im Klimamobilitätsplan nachzuvollziehen. Einen [Muster-Maßnahmensteckbrief](#) finden Sie auf der Seite des Kompetenznetz Klima Mobil.

Bei der Beteiligung der Interessengruppen und der Öffentlichkeit können die Maßnahmensteckbriefe hilfreich sein, um die wichtigsten Informationen übersichtlich und transparent darzustellen. Außerdem können die Maßnahmensteckbriefe in der Umsetzungsphase den Verantwortlichen als Orientierung und Handlungsanweisung dienen und mitgegeben werden.

Eine fortlaufende Nummerierung der Maßnahmen ist hilfreich, um diese später im Prozess oder in der Dokumentation der Verkehrsmodellierung eindeutig referenzieren zu können.



Erfahrung aus der Praxis

Maßnahmenentwicklung und Umsetzungsplanung gehen Hand in Hand

Um die Umsetzbarkeit von Maßnahmen sicherzustellen, sollte parallel zur Maßnahmenentwicklung bereits mit der Umsetzungsplanung begonnen werden (vgl. [Kap. 3.9](#)). Dadurch kann verhindert werden, dass die entwickelten Maßnahmen aufgrund der Erkenntnisse der Umsetzungsplanung nachträglich umfassend überarbeitet werden müssen. Da die Erarbeitung der Umsetzungsplanung erfahrungsgemäß ein längerfristiger, abstimmungsintensiver Prozess ist (vgl. [Kap. 3.9](#)), kann durch die frühzeitige Bearbeitung zusätzlich Zeit gewonnen werden. Hierfür können notwendige Abstimmungen mit Politik und Verwaltung zur konkreten Ausgestaltung und Finanzierung der Maßnahmen sowie zu Handlungsschritten und Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung frühzeitig angegangen werden.

Erprobung von und Sensibilisierung für neue Maßnahmen

Neue Maßnahmen können u. a. durch Verkehrsversuche oder Pop-up-Maßnahmen für einen zeitlich begrenzten Raum getestet und in Realität erprobt werden. Ein gemeinsames Testen von Innovationen von Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft wird oft als Reallabor verstanden.

Mit dieser Herangehensweise können unter Realbedingungen konkrete Probleme und Fragestellungen angegangen, Vorbehalte abgebaut und gemeinsam Lösungen entwickelt werden. Im Bereich der nachhaltigen Mobilität gibt es hierfür viele Anwendungsmöglichkeiten, bspw. können Geschwindigkeitsbegrenzungen oder lebendige, verkehrsberuhigte Bereiche auf verschiedenen Straßen getestet, innovative Angebote im Bereich des Sharings oder der Mikromobilität ausprobiert oder digitale Informations- und Buchungsplattformen erprobt werden.

Gut zu wissen

Verkehrsversuche, Pop-up-Maßnahmen und Reallabore

Nützliche Praxisbeispiele hat der Deutsche Städtetag in der Publikation „Vom Wissen zum Tun – Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene“⁶ veröffentlicht.



Erstellung wirkungsvoller Maßnahmenpakete

Für die Darstellung und Kommunikation der Maßnahmen im Klimamobilitätsplan kann eine inhaltliche Gruppierung in übergeordnete Maßnahmenbereiche sinnvoll sein (z. B. nach Verkehrsmodus oder inhaltlicher Ausrichtung). Um die Wirkung von thematischen Szenarien darzustellen, zu analysieren und zu diskutieren, kann eine Zuordnung der Maßnahmen zu gewünschten Szenarien hilfreich sein (z. B. Szenario „Stärkung aktive Mobilität“, Szenario „Ausbau ÖV“). Bei der Verkehrsmodellierung können diese thematischen Szenarien später optional mitmodelliert werden und anhand ihrer Wirkung diskutiert werden.

Unabhängig von der inhaltlichen und thematischen Gruppierung der Maßnahmen zur Darstellung und Diskussion sollten für eine maximal positive Wirkung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans unbedingt sinnvolle Kombinationen von Push- und Pull-Maßnahmen genutzt werden. Hierfür werden Einschränkungen für den MIV mit Vorteilen für klimaschonende Verkehrsformen und deren Ausbau kombiniert (z. B. Umwandlung von Parkplätzen in Fahrradabstellanlagen).



Erfahrung aus der Praxis

Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen sowie Mobilitäts- und Antriebswende

In der Pilotphase für Klimamobilitätspläne hat sich gezeigt, dass es nicht ausreicht, nur Pull-Maßnahmen wie z. B. den Ausbau der ÖPNV- und der Radverkehrsinfrastruktur zu planen. Stattdessen ist es zur Erreichung des CO₂-Reduktionsziels unbedingt notwendig, sämtliche zur Verfügung stehende Maßnahmen zu nutzen. Dazu gehören auch Push-Maßnahmen, wie z. B. kostendeckende Parkraumbewirtschaftung oder die Reduktion bzw. Umnutzung von Straßenraum.

Besonders wirksam ist dabei eine Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen, z. B. den Ausbau des Angebots klimafreundlicher Verkehrsarten, mit Maßnahmen zu verknüpfen, welche die bisherige Bevorteilung des Autoverkehrs reduzieren und zu einer gerechteren Verteilung des Straßenraums beitragen. Dies fördert, dass klimafreundliche Mobilitätsformen zur besten Option vor Ort werden. Die Erkenntnisse zur notwendigen Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen sowie der Mobilitäts- und Antriebswende werden von zahlreichen Studien gestützt (u. a. „Mut zur lebenswerten Stadt“⁷). Darüber hinaus zeigen die Erfahrungen aus der Pilotphase, dass es unbedingt notwendig ist, mit den Maßnahmen des Klimamobilitätsplans sowohl die Mobilitätswende als auch die Antriebswende zu adressieren.

3.8.2 Maßnahmen modellieren und bewerten

Nachdem die Maßnahmen entwickelt, ausgewählt und abgestimmt wurden und potenzielle Maßnahmenpakete zusammengestellt wurden, geht es in diesem Schritt darum, die Maßnahmen objektiv und datenbasiert zu bewerten. Das Verkehrsmodell und die anschließende Modellierung der CO₂-Emissionen sind dabei ein integraler Bestandteil des Bewertungsprozesses (vgl. [Kap. 3.6](#)).

Modellierung der Maßnahmen im Verkehrsmodell

Alle wichtigen Informationen, Anforderungen und Rahmenbedingungen, die bei der Verkehrsmodellierung beachtet werden müssen, finden sich im „Handbuch Modellierung“. Unter anderem finden sich dort Vorgaben, welche Maßnahmen auf welche Weise im Verkehrsmodell umzusetzen (zu operationalisieren) sind, wie die Dokumentation der Operationalisierung im Modell zu erfolgen hat und wie die CO₂-Emissionen auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsmodellierung zu berechnen sind.

Im Klimamobilitätsplan sollen unterschiedliche Modellfälle entwickelt und modelliert werden.

- **Analysefall:** Er stellt den Modellfall für das Bezugsjahr dar, für welches das Modell kalibriert ist.
- **Nullfall-Szenario:** Es stellt die Zukunft im Zieljahr des Klimamobilitätsplans dar, in der keine über den heutigen Stand hinausgehenden Klimaschutzaktivitäten vorgekommen werden (oft auch „Business-as-usual“ oder Planfall genannt). Das Szenario umfasst lediglich allgemeine Rahmenbedingungen und strukturelle Entwicklungen (z. B. Bevölkerungswachstum).
- **Rahmen-Klimaschutzszenario:** Es stellt eine Zukunft im Zieljahr des Klimamobilitätsplans dar, in der auf übergeordneter politischer Ebene (EU/Bund/Land) ambitionierte Aktivitäten zum Erreichen der Klimaziele unternommen werden (z. B. CO₂-Preis).
- **Klimaschutzszenario:** Es stellt eine Zukunft im Zieljahr des Klimamobilitätsplans dar, in der die CO₂-Reduktion auf Ebene der Kommune durch die entwickelten kommunalen Maßnahmen erreicht wird.

Mithilfe der Szenarien kann abgeschätzt werden, wie sich die verkehrlichen CO₂-Emissionen im Planungsgebiet des Klimamobilitätsplans gegenüber dem Jahr 2010 weiterentwickeln und welche CO₂-Einsparung durch die für den Klimamobilitätsplan vorgesehenen Maßnahmen erreicht werden kann (vgl. [Abb. 11](#)). Für die Darstellung der Ergebnisse der Verkehrs- und Emissionsmodellierung wird ein Ergebnistemplate⁸ zur Verfügung gestellt.

Über die geforderten Szenarien hinaus können auf freiwilliger Basis auch noch weitere kommunale Szenarien entwickelt und modelliert werden, um die Wirkung bestimmter Maßnahmenpakete oder Maßnahmen für einen bestimmten Modus (Fuß, Rad, ÖV, MIV) darzustellen.

Sofern Maßnahmen auf übergeordneter politischer Ebene angenommen werden (z. B. für das Rahmen-Klimaschutzszenario), muss die Kommune darzustellen, wie die genannten Maßnahmen unterstützt werden (z. B. durch den Beitritt zu einer (verkehrs-)politischen Initiative, ein öffentliches Schreiben, ein Appell an die Bundesregierung oder den Einsatz für die Instrumente im Städtetag, Gemeindetag oder Landkreistag).

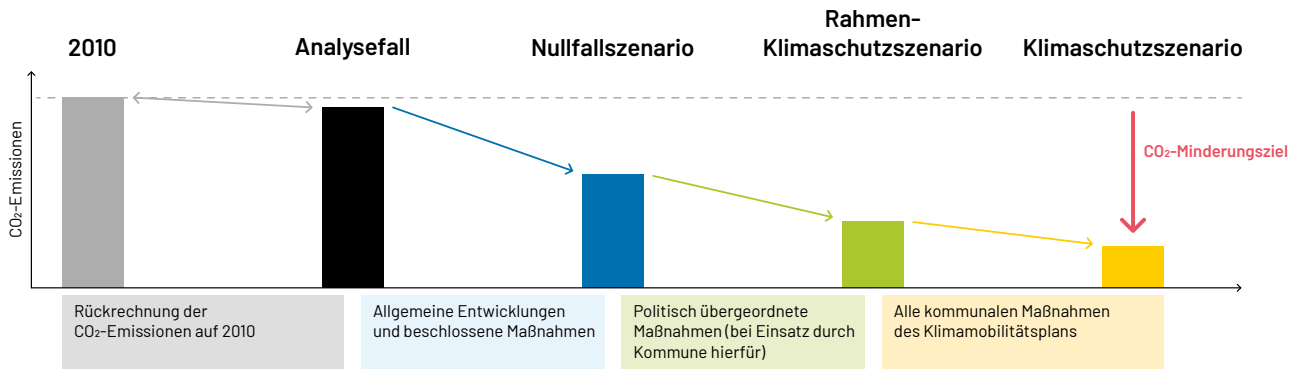


Abbildung 11: Modellierung der Szenarien im Verkehrsmodell und Auswirkungen auf die kommunalen CO₂-Emissionen



Erfahrung aus der Praxis

Thematische Szenarien zur Kommunikation

Die Modellierung thematischer Szenarien kann die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und der Politik zielführend unterstützen. Einige Kommunen haben vor der Modellierung des Klimaschutzszenarios thematische Szenarien modelliert, in welchen sie ausschließlich Maßnahmen zum Ausbau des ÖV oder zum Ausbau des Rad- und Fußverkehrs abgebildet haben. Die Ergebnisse der thematischen Szenarien haben gezeigt, dass durch einzelne, auf wenige Verkehrsmittel reduzierte Maßnahmenpakete bzw. allein durch Pull-Maßnahmen das CO₂-Minderungsziel nicht erreicht werden kann. Erst durch die Kombination aller Maßnahmen in einem umfassenden Klimaschutzszenario konnten die Ziele des Klimamobilitätsplans erreicht werden.

Bewertung von Maßnahmen

In einem letzten Schritt werden die Maßnahmen bewertet und diejenigen ausgewählt, die in den Klimamobilitätsplan aufgenommen werden sollen.

Bei der Auswahl der Maßnahmen können verschiedene Bewertungskriterien berücksichtigt werden:

- Der Beitrag der Maßnahme zum Erreichen des CO₂-Reduktionsziels
- Die Wirksamkeit der Maßnahme im Hinblick auf die Leitziele des Klimamobilitätsplans
- Die rechtliche, finanzielle, zeitliche, räumliche, technische und planerische Umsetzbarkeit der Maßnahme

Für die Bewertung der Maßnahmen kann es sinnvoll sein, weitere Abteilungen (z. B. Finanzabteilung, Ordnungsamt) frühzeitig einzubinden. Diese können die Maßnahmen gemäß ihrer Expertise und der Bewertungskriterien beurteilen und einordnen.

Für eine Abschätzung der Maßnahmenfinanzierung sollten frühzeitig mögliche Förderprogramme identifiziert werden (vgl. [Kap. 3.9.4](#)).

Auch wenn gewisse Wirkungsbereiche von Maßnahmen zwischen Kommunen übertragbar sind, ist es wichtig, die Bewertung der Maßnahmen immer im konkreten kommunalen Kontext durchzuführen, z. B. unter Berücksichtigung der Status quo- und der Stärken- und Schwächenanalyse.



Erfahrung aus der Praxis

Iteratives Vorgehen aus Maßnahmenentwicklung und -modellierung

In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Maßnahmenentwicklung und Maßnahmenmodellierung ein iterativer Prozess ist. Das CO₂-Reduktionsziel wird im ersten Modelllauf oft nicht erreicht, sodass weitere Maßnahmen entwickelt oder bestehende Maßnahmen weiterentwickelt werden müssen, um in anschließenden weiteren Modellierungsläufen das CO₂-Minderungsziel zu erreichen. Es ist daher sinnvoll, die Maßnahmenauswahl anfänglich nicht zu schnell und zu stark einzuschränken.

Bei der Argumentation der Notwendigkeit von Maßnahmen sollten Vorteile, Nachteile, Zweck und Nutzen ausgewogen und transparent dargestellt werden. Politisch oder gesellschaftlich polarisierende Maßnahmen (z. B. Parkraummanagement) haben teilweise große CO₂-Einsparpotenziale sowie bedeutende finanzielle Einnahmepotenziale. Werden diese Potenziale transparent und sinnvoll für andere Zwecke eingesetzt oder machen andere Maßnahmen und Projekte erst möglich, dann kann dies die Maßnahmenakzeptanz erhöhen.

Weiterhin können Schlüsselmaßnahmen definiert werden, die zur Erreichung der Leitziele essenziell sind und bei Bedarf in der Umsetzungsphase einen besonderen Fokus erhalten können. Außerdem kann eine Risikobewertung von Maßnahmen oder Maßnahmenpaketen durchgeführt werden, um eine erfolgreiche Umsetzung des Klimamobilitätsplans zu unterstützen.



Gut zu wissen

Integrierte Bewertung von Maßnahmen

Es ist wichtig die Maßnahmen nicht nur isoliert, sondern auch im Gesamtkontext zu bewerten. Restriktive Maßnahmen wie die Parkraumbewirtschaftung lassen einen hohen CO₂-Minderungseffekt erwarten, allerdings braucht es dann auch attraktive Mobilitätsangebote als Alternative für den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund. Das bedeutet, dass der ÖPNV- oder Radinfrastrukturausbau ebenfalls zentral ist, auch wenn der Angebotsausbau isoliert betrachtet nur eine geringere Minderungswirkung mit sich bringt.



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Leitziele entwickeln
- ✓ Maßnahmen auswählen und Maßnahmenpakete zusammenstellen
- ✓ Maßnahmen(Pakete) im Verkehrsmodell modellieren
- ✓ Maßnahmen bewerten und gegebenenfalls Maßnahmenplanung anpassen
- ✓ Maßnahmen(Pakete) festlegen, welche in den Klimamobilitätsplan aufgenommen werden
- ✓ Modellierungsergebnisse zur Kommunikation der Vor- und Nachteile der Maßnahmen nutzen

3.9 Umsetzungsplanung

Um die Weiterverfolgung und Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans nach dessen Fertigstellung vorzubereiten, ist eine Umsetzungsplanung notwendig. Darin werden für jede einzelne Maßnahme folgende Punkte festgelegt:

- Notwendige Handlungsschritte
- Zuständigkeiten
- Realisierungszeitraum
- Kostenabschätzung
- Finanzierungsmöglichkeiten

Eine ausfüllbare Mustervorlage als Grundlage für die Umsetzungsplanung stellt das Kompetenznetz Klima Mobil [hier](#) bereit.

Beteiligung



Abstimmung der Umsetzungsplanung mit Verwaltung und Externen

Durch die Umsetzungsplanung werden die Inhalte des Klimamobilitätsplans konkret. Deshalb besteht zu diesem Handlungsschritt meist ein erhöhter verwaltungsinterner Abstimmungsbedarf. Die frühzeitige und regelmäßige Abstimmung während der Entwicklung der Umsetzungsplanung mit allen fachlich berührten Verwaltungseinheiten sowie weiteren berührten Akteurinnen und Akteuren ist essenziell, um die Akzeptanz der Planung sowie deren fachliche Qualität zu sichern. Wichtig ist dabei auch, die Finanzplanung mit der kommunalen Haushaltsplanung abzustimmen. Mit Blick auf die Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten sowie eventuelle Mehrbedarfe an Personal für die Umsetzung der Maßnahmen sollen auch die Kämmererei und das Personalamt in die Umsetzungsplanung eingebunden werden. Auch das Rechtsamt kann eine wertvolle Unterstützung darstellen.

3.9.1 Handlungsschritte definieren

Eine Untergliederung jeder Maßnahme in die einzelnen, zu ihrer Umsetzung notwendigen Handlungsschritte ist wichtig, um konkret festzuhalten, was genau wie und wo durchzuführen ist. Den Handlungsschritten werden Zuständigkeiten und Umsetzungszeiträume zugeordnet.

Die einzelnen Handlungsschritte einer Beispielmaßnahme „Bau eines Musterradwegs“ könnten bspw. sein:

1. Planung von xy km Musterradweg entlang der Hauptstraße zwischen der Kreuzung Müllerstraße und der Kreuzung Meierstraße
2. Bau von xy km Musterradweg im Doppelhaushalt A
3. Bau von xy km Musterradweg im Doppelhaushalt B
4. Fertigstellung des Musterradwegs

Auch die Beschaffung von Gütern oder Dienstleistungen, die für die Durchführung einer Maßnahme notwendig sind, sollen als Handlungsschritt im Umsetzungsplan vermerkt sein. Für Dienstleistungen sollen die Ausschreibung und Beauftragung eingeplant werden.

3.9.2 Zuständigkeiten festlegen

Die Festlegung von Zuständigkeiten für die Umsetzung der einzelnen Handlungsschritte zur Umsetzung einer Maßnahme ist wichtig, um durch die Zuweisung von Zuständigkeiten die Umsetzung sicherzustellen. Es sollen alle von der Umsetzung der Maßnahme berührten Fachämter der beteiligten Kommunen und weitere berührte Akteurinnen und Akteure angegeben werden.

Bei der Festlegung der Zuständigkeiten ist eine Unterscheidung zwischen federführenden und weiteren Beteiligten sinnvoll. Bspw. kann die Federführung zur Verlängerung einer Stadtbahnlinie bei einem lokalen Nahverkehrsunternehmen liegen und darüber hinaus das Tiefbau- und Bauamt beteiligt sein.

3.9.3 Realisierungszeitraum bestimmen

Die Angabe eines Realisierungszeitraums mit Umsetzungsbeginn und Umsetzungsabschluss für jede Maßnahme ist u. a. eine wichtige Voraussetzung für die Verankerung der notwendigen Finanzmittel zur Maßnahmenumsetzung im Haushaltsplan. Darüber hinaus zeigen die Realisierungszeiträume auf, welche Maßnahmen kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden, und sind eine wichtige Grundlage für das Monitoring des Fortschritts der Maßnahmenumsetzung (Prozesskontrolle). Mit der Festlegung von Realisierungszeiträumen wird auch die Reihenfolge festgelegt, in der die geplanten Maßnahmen aus dem Klimamobilitätsplan umgesetzt werden sollen (Priorisierung).

Der Umsetzungsplan sollte mindestens erkennen lassen, in welchen Doppelhaushalten die Umsetzung und Fertigstellung der Maßnahme bzw. Handlungsschritte geplant ist (ein

Muster für die Umsetzungsplanung stellt das Kompetenznetz Klima Mobil [hier](#) bereit). Falls möglich, ist eine noch konkretere Festlegung auf Kalenderjahre oder sogar Quartale für die Umsetzung der einzelnen Handlungsschritte denkbar.

3.9.4 Kosten abschätzen und Finanzierung klären

Um die notwendigen Mittel zur Finanzierung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans planen zu können, ist eine konkrete Kostenabschätzung für jede einzelne Maßnahme notwendig. Bei der Abschätzung der Kosten soll idealerweise ein konkreter Betrag angegeben werden (z. B. 10 Mio. €). Ist dies nicht möglich, soll zumindest eine Bandbreite angegeben werden, innerhalb derer die Kosten voraussichtlich liegen werden (z. B. 7–10 Mio. €). Eine rein qualitative Angabe (z. B. niedrig – mittel – hoch) ist aufgrund der großen Ungenauigkeit nicht ausreichend.

Die Kosten für die Maßnahmenumsetzung können sich in manchen Fällen anders entwickeln als ursprünglich angenommen, z. B. aufgrund einer veränderten Inflation oder weil die Kosten für die Umsetzung einer Maßnahme im Voraus schwer abschätzbar waren. In diesen Fällen soll eine Anpassung der Finanzplanung erfolgen, sobald abweichende Kosten von der bisherigen Kostenkalkulation erkennbar werden. Bei der Umsetzungsplanung handelt es sich nicht um eine starre und unveränderliche Festlegung der Kosten im Voraus, sondern um eine Einschätzung auf Basis des vorhandenen Wissens zum Zeitpunkt der Kostenschätzung.

Anschließend erfolgt die Aufstellung eines möglichst konkreten Finanzierungsplans, in dem die vorgesehene Finanzierung der einzelnen Maßnahmen des Klimamobilitätsplans festgehalten wird. Dabei soll mindestens aufgezeigt werden, welcher Anteil der Kosten aus Eigenmitteln getragen wird und welcher Anteil durch Fördertöpfe finanziert wird. Bedenken und prüfen Sie hierbei frühzeitig die Fördermöglichkeiten von Bund, Land und EU und nehmen Sie zur Abstimmung der LGVFG-Förderabwicklung mit dem zuständigen [Regierungspräsidium](#) Kontakt auf. Im Zusammenhang mit möglichen Förderungen sollen im Finanzierungsplan der Name der Förderung, der Name des Fördergebers und die Förderquote angegeben werden. Auch mögliche Einnahmen durch die geplanten Maßnahmen (z. B. durch Parkgebühren, Fahrkarten) sollen in der Finanzplanung dargestellt werden.



Erfahrung aus der Praxis

Verwaltungsinterne Prozesse zur Kostenplanung

Durch die frühzeitige Berücksichtigung von Maßnahmen aus dem Klimamobilitätsplan in der mittelfristigen Finanzplanung einer Kommune sowie deren jährliche Anpassung und Fortführung kann die Finanzierung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans mittel- und langfristig sichergestellt werden. Kurzfristig ist es wichtig, die erforderlichen Mittel im jeweiligen Doppelhaushalt einzuplanen und zur Beschlussfassung anzumelden. Dabei kann auch die Möglichkeit von Verpflichtungsermächtigungen für investive Maßnahmen, deren Umsetzungs- bzw. Finanzierungszeitraum über einen Doppelhaushalt hinausgeht, geprüft werden.

In der verwaltungsinternen Diskussion kann die Aussicht auf die erhöhte Förderquote durch den Klimabonus des Landes Baden-Württemberg, der eine Förderung der Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen nach dem LGVFG mit bis zu 75 % möglich macht, ein starkes Argument in der Diskussion zu den Kosten des Klimamobilitätsplans und deren Finanzierung sein.



Erfahrung aus der Praxis

Die Verwaltung bei der Kostenabschätzung einbeziehen

Es kann herausfordernd sein, die Finanzplanung der Maßnahmenumsetzung mit der kurz- und mittelfristigen Haushaltsplanung in Einklang zu bringen. Erfahrungsgemäß ist es für einen reibungslosen Ablauf besonders wichtig, so früh wie möglich im Prozess gemeinsam mit allen betroffenen Verwaltungsstellen eine grobe Schätzung des Finanzbedarfs aufzustellen, über Finanzierungsmöglichkeiten zu sprechen sowie gemeinsam verwaltungsinterne Fristen bezüglich der Haushaltsplanung festzuhalten. Verlässliche Aussagen über die erforderlichen Finanzmittel können jedoch meist erst zum Prozessende getroffen werden. Daher soll zum Abschluss des Projekts ausreichend Zeit für die Fertigstellung der Finanzplanung eingeplant werden.

Gut zu wissen

Förderdatenbank des Landes

Einen Überblick zu den Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene zur Maßnahmenumsetzung bietet die [Förderdatenbank](#) der Klima- und Energieschutzagentur Baden-Württemberg (KEA-BW), die auch für Beratungsgespräche zur Verfügung steht.



Gut zu wissen

Finanzielle Förderung für infrastrukturelle Maßnahmen über das LGVFG

Infrastrukturelle Maßnahmen, die den Voraussetzungen und Anforderungen nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz ([LGVFG](#)) entsprechen, können mit einer Förderquote von 50 % gefördert werden. Sind die infrastrukturellen Maßnahmen Bestandteil eines Klimamobilitätsplans, der die Anforderungen gemäß [Anlage 20 VwV-LGVFG](#) erfüllt, ist sogar ein erhöhter Fördersatz von 75 % möglich – der sogenannte Klimabonus.

Sogenannte umsetzungsreife Maßnahmen können bereits im Entwurfsstadium des Klimamobilitätsplans mit aufschiebender Bedingung gefördert werden. D.h. es werden zunächst 50% der Fördermittel ausgezahlt. Der Klimabonus (25%) wird dann ausgezahlt, wenn der Klimamobilitätsplan innerhalb von zwei Jahren politisch beschlossen wird, den landesseitigen Anforderungen entspricht und die zentralen Maßnahmen festgelegt sind.

Weiterführende Informationen zu Antragstellung und Fördermöglichkeiten des LGVFG halten die Referate 45 „Regionales Mobilitätsmanagement“ der zuständigen [Regierungspräsidien](#) bereit. Es wird ausdrücklich empfohlen, möglichst frühzeitig mit dem Referat 45 des zuständigen Regierungspräsidiums zum Thema LGVFG-Förderung Rücksprache zu halten.



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

Folgende Punkte sind für jede einzelne Maßnahme bzw. jedes Maßnahmenpaket zu bearbeiten:

- ✓ Notwendige Handlungsschritte zur Umsetzung definieren
- ✓ Zuständigkeiten für die Umsetzung festlegen
- ✓ Realisierungszeitraum inkl. Umsetzungsbeginn und Umsetzungsabschluss angeben
- ✓ Kosten für die Umsetzung abschätzen
- ✓ Finanzierung konkret planen, dabei Fördermöglichkeiten beachten

3.10 Monitoring- und Evaluationskonzept

Die Maßnahmenumsetzung des Klimamobilitätsplans soll systematisch überwacht und evaluiert werden. So kann einerseits sichergestellt werden, dass die erwünschten Fortschritte stattfinden, andererseits können mögliche Fehlentwicklungen frühzeitig aufgedeckt und der Klimamobilitätsplan entsprechend angepasst werden.

Das Monitoring bezeichnet die systematische Erhebung und Zusammenstellung von Daten zu bestimmten Indikatoren zur Überwachung des Umsetzungsfortschritts (Prozessmonitoring) und der Wirkung (Ergebnismonitoring) von Maßnahmen des Klimamobilitätsplans. Die Evaluation bezeichnet die anschließende Analyse, Bewertung und Interpretation der Daten anhand der Indikatoren.

Das Monitoring und die Evaluation des Umsetzungsfortschritts (Prozessmonitoring und -evaluation) ermöglichen es, Verzögerungen und Hemmnisse bei der Maßnahmenumsetzung rechtzeitig aufzudecken und die Ursachen zu klären, um diese abzubauen zu können.

Das Monitoring und die Evaluation der Maßnahmenwirkung (Ergebnismonitoring und -evaluation) zielen auf die Überprüfung und den Nachweis über die Wirksamkeit des Klimamobilitätsplans und seiner Maßnahmen hinsichtlich der Leitziele ab. Hierdurch können nicht gewünschte oder ausbleibende Wirkungen erkannt, Gründe analysiert und notwendige Handlungsschritte zur Korrektur eingeleitet werden.

Das Monitoring und die Evaluation des Umsetzungsfortschritts und der Maßnahmenwirkung bieten Kommunikationsanlässe innerhalb der Verwaltung sowie gegenüber der Politik und der Öffentlichkeit, um einen transparenten Prozess sicherzustellen und so die Akzeptanz und Unterstützung für die Umsetzung der Maßnahmen zu steigern. Insbesondere Fortschritte können und sollten gefeiert werden, aber auch Misserfolge gilt es zu kommunizieren. Es bietet sich an, die Ergebnisse des Monitorings und der Evaluation des Klimamobilitätsplans in einem regelmäßigen Bericht zu veröffentlichen.

Festlegung von Indikatoren

Mit dem Monitoring- und Evaluationskonzept werden für jede Maßnahme bzw. jedes Maßnahmenpaket des Klimamobilitätsplans Indikatoren festgelegt, anhand derer einerseits der Umsetzungsfortschritt und andererseits die Wirkung der Maßnahme bzw. des Maßnahmenpakets überprüft werden können.

Dabei sollen für jeden Prozess- und Ergebnisindikator folgende Punkte gewährleistet werden:

- Festlegung einer klar verständlichen Definition des Indikators
 - Beispiel eines Prozessindikators: absolute Zahl an Kilometern neu gebauter Radwege
 - Beispiel eines Ergebnisindikators: prozentualer Anteil des ÖVs am Modal Split
- Sicherstellung der Messbarkeit des Indikators mit vertretbarem Aufwand (u. a. Beachtung der finanziellen und personellen Ressourcen zur Datenerhebung und -analyse)
- Definition einer eindeutigen Methode zur Datenerhebung für den Indikator (inkl. Datenquellen und ggf. der notwendigen Mindestqualität der Daten)
- Definition einer eindeutigen Formel zur Berechnung des Indikators (Berechnungsmethode)
- Festlegung eines Ausgangswerts (z. B. auf Basis der Status quo-Analyse) sowie eines Zielwerts (auf Basis der Leitziele), ggf. zusätzlich Festlegung von Meilensteinen bzw. Zwischenzielen
- Festlegung der zeitlichen Intervalle zur Datenerhebung und Berechnung des Indikators
- Definition der Verantwortlichkeiten sowohl für die Erhebung und Zusammenstellung der Daten als auch für die Berechnung des Indikators

Es ist empfehlenswert, die Liste an Prozess- und Ergebnisindikatoren überschaubar zu halten, damit die Überprüfung des Umsetzungsfortschritts und der Zielerreichung mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann. Mehr Indikatoren und mehr Daten bedeuten nicht automatisch, qualitativ hochwertigere und genauere Aussagen treffen zu können. Vielmehr kommt es darauf an, die Indikatoren gezielt auszuwählen, um damit möglichst eindeutige und umfangreiche Aussagen treffen zu können.



Gut zu wissen

Erhebungs- und Auswertungsintervalle

Die Prozessindikatoren sollen idealerweise jährlich erhoben und analysiert werden, um Hemmnisse bei der Maßnahmenumsetzung rechtzeitig entdecken, hinterfragen und beheben zu können und so die langfristige Zielerreichung des Klimamobilitätsplans zu sichern. Bei den Ergebnisindikatoren ist dagegen aufgrund des oft höheren Aufwands der Datenerhebung und -auswertung ein Rhythmus von zwei bis fünf Jahren realistischer. Gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG ist ein mindestens fünf jähriger Evaluationszyklus für einen Klimamobilitätsplan vorgeschrieben, der notwendig ist, um Entwicklungstrends ableiten zu können.



Gut zu wissen

Verantwortung und Kosten für Monitoring und Evaluation

Die Verantwortlichen für die Umsetzung des Monitorings und der Evaluation sollen über ausreichend Expertise in diesem Themenfeld verfügen. Im Idealfall werden das Monitoring und die Evaluation von einem unabhängigen, externen Gremium durchgeführt. Das Budget für die Durchführung von Monitoring und Evaluation sollte mindestens 5 % des Gesamtbudgets für die Erstellung des Klimamobilitätsplans betragen, um einen verlässlichen und qualitativ hochwertigen Prozess sicherzustellen.⁹

Beteiligung



Akteursbeteiligung und Nutzung bekannter Indikatoren und Daten

Es ist empfehlenswert, bei der Suche nach passenden Indikatoren und Datenquellen relevante Akteursgruppen zu Rate zu ziehen. So können im Idealfall bereits etablierte und gemeinhin akzeptierte Indikatoren mit robusten Definitionen genutzt werden, für die bereits Messbarkeit, angemessene Berechnungsformeln sowie nutzbare Daten bekannt sind.

In der Anlage 20 VwV-LGVFG werden sieben Indikatoren für das Monitoring- und Evaluationskonzept eines Klimamobilitätsplans vorgeschrieben, die vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als Kernindikatoren erachtet werden, um Aussagen über die Erreichung der Klimaziele im Verkehr treffen zu können. In der nachfolgenden Tabelle sind diese Indikatoren aufgeführt.

Tabelle 1: Übersicht der gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG vorgeschriebenen Indikatoren, ihrer Definition sowie der vorgeschriebenen und empfohlenen Erhebungszyklen

Vorgeschriebene Indikatoren gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG	Definition gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG	Vorgeschriebener Erhebungszyklus gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG	Empfohlener Erhebungszyklus
Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen	Tonnen verkehrsbedingter CO ₂ -Emissionen pro Jahr	mind. alle 5 Jahre	alle 5 Jahre
Fahrleistung	Zurückgelegte Fahrzeugkilometer ^e pro Tag	mind. alle 5 Jahre	jährlich
Modal Split der Verkehrsleistung	Prozentualer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel ^f an den zurückgelegten Personenkilometern pro Tag	mind. alle 5 Jahre	alle 5 Jahre
Modal Split des Verkehrsaufkommens	Prozentualer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel ^g an den zurückgelegten Wegen pro Person und Tag	mind. alle 5 Jahre	alle 5 Jahre
Neuzulassungsanteil BEV/PHEV	Prozentualer Anteil von BEV und PHEV an den Pkw-Neuzulassungen	mind. alle 5 Jahre	jährlich
Fahrzeugbestand	Zahl an Pkw im Bestand, differenziert nach Verbrennern, BEV und PHEV	mind. alle 5 Jahre	jährlich
E-Ladestationen	Zahl öffentlicher E-Ladestationen	mind. alle 5 Jahre	jährlich

e Mindestens für Pkw, schwere Nutzfahrzeuge (SNF) und leichte Nutzfahrzeuge (LNF).

f Mindestens MIV (Fahrende und Mitfahrende), ÖV, Radverkehr, Fußverkehr.

g Mindestens MIV (Fahrende und Mitfahrende), ÖV, Radverkehr, Fußverkehr.

Vorgehen zur Nachjustierung des Klimamobilitätsplans

Ein wichtiger Bestandteil des Monitoring- und Evaluationskonzepts ist es, ein Vorgehen für die Nachjustierung des Klimamobilitätsplans festzulegen. Für den Fall, dass die Umsetzung einer oder mehrerer Maßnahmen nicht wie geplant voranschreitet oder nicht die erwünschte Wirkung zeigt, gilt es ein Vorgehen für die Analyse und Bewertung des Umsetzungshemmnisses bzw. der fehlgeschlagenen Wirkung sowie für die Festlegung von Handlungsbedarfen und Korrekturen des Klimamobilitätsplans festzulegen und entsprechende Verantwortlichkeiten sowie Prozesse zu definieren.



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Prozessindikatoren zur Messung und Bewertung des Umsetzungsfortschritts jeder Maßnahme (Prozessmonitoring und -evaluation) festlegen
- ✓ Ergebnisindikatoren zur Messung und Bewertung der Wirksamkeit jeder Maßnahme (Ergebnismonitoring und -evaluation) festlegen
- ✓ Folgende Punkte bei der Festlegung der Indikatoren beachten: klare Definition, vertretbarer Erhebungsaufwand, eindeutige Erhebungsmethode, eindeutige Berechnungsformel, konkrete Ausgangs- und Zielwerte, zeitliche Intervalle zur Erhebung und Berechnung, eindeutige Verantwortlichkeiten
- ✓ Vorgehen zur Nachjustierung des Klimamobilitätsplans festlegen für den Fall, dass die Maßnahmenumsetzung oder -wirkung nicht der Erwartung entspricht

3.11 Fertigstellung und Beschluss

In der letzten Phase der Planerstellung wird eine Strategie zur Kommunikation an die Öffentlichkeit vor Ort erarbeitet, welche die Planumsetzung begleitet. Daneben ist der politische Beschluss des Klimamobilitätsplans vorzubereiten.

3.11.1 Kommunikationsstrategie für die Planumsetzung entwickeln

Vor der Fertigstellung des Klimamobilitätsplans ist die Erstellung einer Strategie wichtig, wie die Planumsetzung kommunikativ begleitet werden soll. In der Umsetzungsphase des Klimamobilitätsplans ist eine regelmäßige Information der Verwaltung, der Lokalpolitik sowie der lokalen Öffentlichkeit über den Beginn einer Maßnahmenumsetzung und den Maßnahmenfortschritt sinnvoll. Dabei sollen insbesondere von den Maßnahmen direkt betroffene Personen adressiert werden. Die Information über den Umsetzungsfortschritt sollen transparent und regelmäßig stattfinden, wichtige Meilensteine und Erfolge können dabei besonders herausgestellt werden, aber auch Herausforderungen sollen transparent kommuniziert werden.

Die Planung von Informationsveranstaltungen und Kommunikationsmaßnahmen für die Umsetzung des Klimamobilitätsplans erfolgt idealerweise analog zur Umsetzungsplanung. Dabei sollen Zielgruppen und Zeitpunkte für Veranstaltungen und Kommunikationsmaßnahmen, passende Kommunikationswege und Informationsformate sowie Zuständigkeiten festgelegt werden. Auch spezifische Botschaften, die kommuniziert werden sollen, können festgelegt werden, z. B. die gesellschaftlichen Vorteile einer Maßnahme, die Einbettung der Maßnahme in die lokale Geschichte des Planungsgebiets oder der Dank an bestimmte Zielgruppen für ihre Unterstützung.

In der Umsetzungsphase sollen die Fortschritte bei der Planumsetzung grundsätzlich gegenüber der gesamten lokalen Öffentlichkeit kommuniziert werden. Dafür sind u. a. Veröffentlichungen der Umsetzungsfortschritte in den Medien, wie z. B. Pressemitteilungen, Veröffentlichungen auf Webseiten, sinnvoll. Zu Beginn oder zum Abschluss besonders wichtiger Maßnahmen oder großer Maßnahmenbündel des Klimamobilitätsplans kann zudem die Ausrichtung einer Präsenzveranstaltung Sinn machen. Zusätzlich sollen die Verwaltung und die Lokalpolitik regelmäßig direkt über den Umsetzungsfortschritt des Klimamobilitätsplans insgesamt sowie einzelner Maßnahmen(Pakete) informiert werden. Durch eine proaktive, frühzeitige und regelmäßige Informa-

tion können Verwaltung und Politik besser auf Anfragen oder Hinweise zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans bzw. dessen Maßnahmen reagieren und fühlen sich besser beteiligt.



Gut zu Wissen

Geeignete Kommunikationszeitpunkte

Zur Festlegung geeigneter Kommunikationszeitpunkte können die im Rahmen des Monitoring- und Evaluationskonzepts festgelegten Meilensteine und Zielwerte für die Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans herangezogen werden. Bspw. kann das Erreichen gewisser Zielwerte wie 50 % und 100 % der vollständigen Maßnahmenumsetzung oder die Umsetzung bestimmter Teilschritte als Anlass für eine öffentliche Kommunikation genutzt werden. Bei infrastrukturellen Maßnahmen können der Baubeginn und der Bauabschluss kommuniziert und ggf. durch eine öffentliche Veranstaltung begleitet werden.

3.11.2 Klimamobilitätsplan fertigstellen und politischen Beschluss vorbereiten

Damit der Klimamobilitätsplan politisch beschlussfähig ist und veröffentlicht werden kann, soll dieser in einem Abschlussdokument verschriftlicht sein. Das Dokument dient auch als Grundlage für die Prüfung des Planwerks durch die Regierungspräsidien (bei Förderung des Planwerks über die „Förderung qualifizierter Fachkonzepte“) bzw. das Ministerium für Verkehr (bei Wunsch zur Inanspruchnahme des LGVFG-Klimabonus). Eine empfehlenswerte Struktur des Abschlussdokuments des Klimamobilitätsplans findet sich in [Anhang 4](#).



Beteiligung

Den politischen Beschluss des Klimamobilitätsplans feiern!

Der politische Beschluss zur Anerkennung und Umsetzung des fertiggestellten Klimamobilitätsplans ist ein wichtiger Meilenstein. Feiern Sie diesen Erfolg mit Ihrer Verwaltung, den beteiligten Interessenträgern, Lokalpolitik und Bürgerschaft! Der Beschluss oder die Anerkennung ist auch ein geeigneter Anlass, um durch Medienauftritte (z. B. Presseberichte) öffentlich auf den Startschuss der Umsetzungsphase des Vorhabens aufmerksam zu machen.

Gut zu wissen

Unterschied zwischen Prüfung als Erfolgskontrolle der „Förderung qualifizierter Fachkonzepte“ und als Grundlage der Förderung mit dem Klimabonus

Wird die Erstellung eines Klimamobilitätsplans mit der „Förderung qualifizierter Fachkonzepte“ gefördert, erfolgt die Prüfung des Klimamobilitätsplans nach dessen Fertigstellung in zwei getrennten Schritten. Einerseits wird der Klimamobilitätsplan durch das zuständige Regierungspräsidium formal als Erfolgskontrolle der „Förderung qualifizierter Fachkonzepte“ geprüft, um die Förderung abzuwickeln. Andererseits führt das VM unabhängig von der „Förderung qualifizierter Fachkonzepte“ eine Prüfung durch, ob der Klimamobilitätsplan die Anforderungen für den Erhalt des Klimabonus gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG sowie § 28 KlimaG BW erfüllt. Spätestens dann legt das VM in Abstimmung mit der Kommune die zentralen Maßnahmen des Klimamobilitätsplans gemäß VwV-LGVFG fest. Die Prüfung und Anerkennung des Klimamobilitätsplans durch das VM sowie die Unterzeichnung einer Erklärung zur Umsetzung der zentralen Maßnahmen durch die Kommune, sind Grundlage für die Gewährung des Klimabonus als erhöhter Fördersatz des LGVFG.



Erfahrung aus der Praxis

Rechtzeitige Einbindung lokaler Gruppen

Die Ansichten der wichtigsten Akteurs- und Interessengruppen sowie der Betroffenen sollen ausreichend im Klimamobilitätsplan dargelegt werden, um die Legitimität des Planwerks zu unterstreichen. Für einen schnellen und erfolgreichen Beschluss kann es ratsam sein, den beschlussreifen Klimamobilitätsplan den einzelnen Fraktionen vorab vorzustellen und deren Fragen zu beantworten. Auch wenn sich die Anerkennung des Klimamobilitätsplans um die CO₂-Reduktion dreht, in der Überzeugungsarbeit sollten auch zielgruppenspezifische Vorteile beworben werden.



Zum Abschluss des Prozesses ist ein politischer Beschluss zur Anerkennung des Klimamobilitätsplans als Grundlage der zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung und zur Realisierung der Maßnahmen entsprechend der Umsetzungsplanung vorzubereiten und herbeizuführen (vgl. [Anhang 2](#) und [Anhang 3](#)). Wenn die Absicht besteht, für die Umsetzung der Maßnahmen den LGVFG-Klimabonus in Anspruch zu nehmen,

ist der Beschluss eine notwendige Voraussetzung. Bei einem Klimamobilitätsplan, der auf Landkreisebene erstellt wird, ist ein Beschluss des Kreistags ausreichend. Eine Vorlage für den Beschluss eines Klimamobilitätsplans mit Musterbeschlussziffern stellt das Kompetenznetz Klima Mobil [hier](#) bereit.



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Hochwertiges, beschluss- und umsetzungsfähiges Klimamobilitätsplandokument fertigstellen
- ✓ Politischen Beschluss zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans vorbereiten und fassen

The background features several large, overlapping yellow geometric shapes. A prominent shape on the left is a parallelogram-like form with a slanted top edge. To its right is a large, irregular shape composed of several connected rectangular and trapezoidal sections. The overall composition is minimalist and modern, using a monochromatic yellow color scheme.

Planumsetzung, -evaluation und -fortschreibung

4 Planumsetzung, -evaluation und -fortschreibung

Nach der Fertigstellung und dem Beschluss eines Klimamobilitätsplans folgt die Phase „Umsetzung und Monitoring“ (vgl. [Abb. 6](#)). In diesem Kapitel werden die beiden Handlungsschritte „Umsetzungsmanagement“ sowie „Evaluation und Weiterentwicklung“ vorgestellt, welche in dieser Phase durchlaufen werden.

4.1 Umsetzungsmanagement

In der Phase der Umsetzung des Klimamobilitätsplans ist das Umsetzungsmanagement von entscheidender Bedeutung. Hierzu gehören u. a.:

- Die allgemeine Steuerung und Koordination der Umsetzung des Klimamobilitätsplans
- Die Kontrolle des Fortschritts der Maßnahmenumsetzung und Zielerreichung (vgl. [Kap. 3.10](#))
- Die Kommunikation der Maßnahmenumsetzung und der Zielerreichung (vgl. [Kap. 3.11.1](#))
- Die regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung der Umsetzungsplanung hinsichtlich der Finanzierung, Zeitplanung und der Zuständigkeiten (vgl. [Kap. 3.9](#))
- Die Beantragung einschlägiger Fördergelder für die Maßnahmenumsetzung
- Steuerung und Koordination der Umsetzung

Es ist sinnvoll, auch für die Umsetzung des Klimamobilitätsplans Verantwortliche zu bestimmen, die federführend zuständig sind für die Steuerung und Koordination der Umsetzung der Maßnahmen, der öffentlichen Kommunikation, von Monitoring und Evaluation und für die Beantragung der Fördermittel. Idealerweise sollten dies dieselben Personen sein, die auch für die Koordination der Planerstellung zuständig waren, um Kontinuität zwischen der Planentwicklung und der Umsetzungsphase sicherzustellen. Eventuell ist die Einbindung zusätzlicher Expertise sinnvoll, z. B. im Bereich des Förderwesens oder des Monitorings.

Regelmäßige Treffen bzw. ein regelmäßiger Austausch im Kernteam und mit dem für die Umsetzung einzelner Handlungsschritte zuständigen Fachpersonal sind sehr empfehlenswert. Die Fortführung von bewährten Strukturen (z.B. Mobilitätsbeiräte, Informationsprozesse) während der Maßnahmenumsetzung kann für eine effiziente und zielgerichtete Umsetzung nützlich sein. Den für die Umsetzung einzelner Handlungsschritte zuständigen Personen sollten die Maßnahmensteckbriefe mit der genauen Beschreibung der umzusetzenden Maßnahmen (vgl. [Kap. 3.8.1](#)) übergeben werden.

Beteiligung



Information der Öffentlichkeit über Umsetzungsfortschritte

Die lokale Öffentlichkeit, die Verwaltung und die Kommunalpolitik sollen regelmäßig über den Umsetzungsfortschritt informiert werden, idealerweise gemäß einer vorher definierten Kommunikationsstrategie für die Planumsetzung (vgl. [Kap. 3.11.1](#)). Dabei sollen Erfolge wie auch Misserfolge in regelmäßigen Abständen transparent kommuniziert werden. Für die Akzeptanz der Maßnahmen, des Planwerks und der Arbeit der Verwaltung, kann es daher sinnvoll sein, die schnelle Umsetzung von CO₂- oder außenwirksamen Maßnahmen zu priorisieren.

4.1.1 Umsetzungsfortschritte, Zielerreichung und Zeitplan kontrollieren

Die Kontrolle des Umsetzungsfortschritts jeder Maßnahme bzw. jedes Maßnahmenpakets (Prozessmonitoring und -evaluation) sowie der Maßnahmenwirkung (Ergebnismonitoring und -evaluation) erfolgt entlang des vorab festgelegten Monitoring- und Evaluationskonzepts (vgl. [Kap. 3.10](#)). Dabei werden die festgelegten Indikatoren erhoben und mit den Zielwerten bzw. den festgelegten Meilensteinen und Zwischenzielen verglichen. Das Ergebnis dieses Vergleichs wird anschließend bewertet.

Sollte die Umsetzung einer Maßnahme bzw. eines Maßnahmenpakets nicht plangemäß voranschreiten oder nicht die gewünschte Wirkung erzielen, gilt es, die Ursachen zu klären. Darauf aufbauend sind Ansätze zu entwickeln, wie die Umsetzungshindernisse beseitigt oder die Maßnahme angepasst werden können, um die Zielerreichung des Klimamobilitätsplans langfristig sicherzustellen. Bei den Anpassungen wird das zuvor festgelegte Vorgehen zur Nachjustierung des Klimamobilitätsplans angewandt (vgl. [Kap. 3.10](#)). Wichtige Bestandteile der Nachjustierung des Klimamobilitätsplans sind die entsprechende Aktualisierung bzw. Anpassung der Umsetzungsplanung und die kritische Prüfung der Zeitplanung, um sicherzustellen, dass der Klimamobilitätsplan pünktlich zum Zieljahr umgesetzt wird.

Für das fortlaufende Monitoring und die Evaluation des Klimamobilitätsplans während der Planumsetzung können folgende Fragen als Leitfragen dienen:

- Welche Maßnahmen(Pakete) konnten plangemäß umgesetzt werden?
- Was sind die Gründe dafür, wenn Maßnahmen(Pakete) nicht plangemäß umgesetzt werden konnten?
- Wie können die Hindernisse für die Maßnahmenumsetzung beseitigt oder durch Lösungsansätze bewältigt werden, um eine Umsetzung nach Zeitplan sicherzustellen?
- Zeigen die Maßnahmen(Pakete) die gewünschten Wirkungen?
- Was sind die Gründe dafür, wenn die gewünschten Wirkungen nicht erzielt werden?
- Welche Anpassungen des Klimamobilitätsplans sind erforderlich, um die Wirkungen entsprechend den festgelegten Zielen des Klimamobilitätsplans zu erreichen?
- Kann das CO₂-Reduktionsziel bis zum Zieljahr des Klimamobilitätsplans erreicht werden?



Gut zu wissen

Gesetzliche Mindestanforderung an die Evaluation

Gemäß Anlage 20 der VwV-LGVFG muss eine Evaluation der Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans (Prozesskontrolle) und der Zielerreichung (Ergebniskontrolle) mindestens alle fünf Jahre erfolgen.

4.1.2 Kosten und Finanzierung kontrollieren

Die voraussichtlichen Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans (vgl. [Kap. 3.9.4](#)) sollen in der mittelfristigen Finanzplanung der betreffenden Kommune bzw. der Kommunen berücksichtigt werden. Mit der jährlichen Anpassung und Fortführung der mittelfristigen Finanzplanung sollen auch die Mittelbedarfe für die Umsetzung der Maßnahmen geprüft, aktualisiert und fortgeschrieben werden. Damit zusammenhängend soll auch die Finanzplanung in der Umsetzungsplanung des Klimamobilitätsplans angepasst werden.

Außerdem ist es wichtig, im Rahmen der Vorbereitung des nächsten Doppelhaushalts zu prüfen, welche Mittel in diesem Zeitraum gemäß dem Zeitplan in der Umsetzungsplanung (vgl. [Kap. 3.9.3](#)) konkret für die Umsetzung von Maßnahmen einzuplanen sind. Diese sind anschließend zur Beschlussfassung für den jeweiligen Doppelhaushalt anzumelden, um die Finanzierung der Maßnahmen zu sichern.

Die in der Umsetzungsplanung angedachten Förderungen zur Unterstützung der Finanzierung der Maßnahmen sollten regelmäßig auf ihre Aktualität geprüft und Förderanträge rechtzeitig gestellt werden. Dabei ist es wichtig, Förderfristen, Förderzeiträume und Förderanforderungen im Blick zu behalten. Weiterhin ist es empfehlenswert, die Förderlandschaft regelmäßig auf neue Förderangebote zu prüfen, die zur Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplans in Betracht kommen.

4.1.3 Zuständigkeiten kontrollieren

Während der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimamobilitätsplan ist darauf zu achten, dass die gemäß der Umsetzungsplanung (vgl. [Kap. 3.9.2](#)) zuständigen Akteurinnen und Akteure sich ihrer Rolle, Verantwortung und ihrer Aufgaben bewusst sind, den Zeitplan kennen und die ihnen zugeteilten Schritte fristgerecht angehen.

Für die Sicherstellung einer planmäßigen Durchführung der einzelnen Handlungsschritte ist es sinnvoll, wenn sich eine Person des verwaltungsinternen Kernteams, das den Umsetzungsprozess begleitet, um die Kommunikation und Koordination mit den für die Umsetzung zuständigen Akteurinnen und Akteuren kümmert. Diese Aufgabe kann bspw. die für den Klimamobilitätsplanprozess hauptverantwortliche Projektkoordination übernehmen.

4.1.4 Teilfortschreibung koordinieren

Die Teilfortschreibung eines Klimamobilitätsplans bezeichnet die Ergänzung oder Anpassung eines politisch beschlossenen Klimamobilitätsplans in wesentlichen oder umfangreicheren Punkten.

Es gibt typischerweise zwei unterschiedliche Anlässe für eine Teilfortschreibung eines Klimamobilitätsplans: Einerseits können durch den fortlaufenden Monitoring- und Evaluationsprozess größere bzw. wesentliche Änderungsbedarfe deutlich werden, die eine Teilfortschreibung des Klimamobilitätsplans notwendig machen. Andererseits ist es möglich, eine oder mehrere Maßnahmen nachträglich als Bestandteil des Klimamobilitätsplans zu ergänzen, wenn diese bereits konzeptionell im Klimamobilitätsplan als Maßnahme verankert sind (z. B. Erstellung eines Fußverkehrskonzepts für die Innenstadt von Musterhausen sowie Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen). In diesem Fall können nach Fertigstellung des betreffenden Konzepts die darin festgeschriebenen Maßnahmen ergänzend in den Klimamobilitätsplan aufgenommen

werden, auch wenn dieser bereits verabschiedet wurde und sich in Umsetzung befindet. Mit der Teilfortschreibung eines Klimamobilitätsplans muss auch die Umsetzungsplanung überarbeitet bzw. ergänzt werden.

Bei Teilfortschreibung eines Klimamobilitätsplans ist ein Beschluss des zuständigen politischen Gremiums der plan-aufstellenden Kommune bzw. der Kommunen zur Anerkennung der Fortschreibung notwendig. Umfasst die Fortschreibung, dass Maßnahme(n) nachträglich als Bestandteil des Klimamobilitätsplans aufgenommen werden, muss dies explizit im politischen Beschluss genannt werden, um die Möglichkeit des LGVFG-Klimabonus dafür in Anspruch nehmen zu können. Außerdem muss für eine Förderung mit dem Klimabonus die Teilfortschreibung vom Verkehrsministerium geprüft und anerkannt werden.



Zusammenfassung

Ziele des Handlungsschritts

- ✓ Steuerung und Koordination für die Umsetzung des Klimamobilitätsplans etablieren
- ✓ Umsetzungsfortschritt sowie Maßnahmenwirkung der Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete entlang des Monitoring- und Evaluationskonzepts kontrollieren
- ✓ Kosten und Finanzierung für die Umsetzung der Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete kontrollieren
- ✓ Zuständigkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete kontrollieren
- ✓ Ursachen für Umsetzungshindernisse, Verzögerungen und Zielverfehlungen klären sowie Lösungsansätze entwickeln
- ✓ Aktuellen Sachstand, Ergebnisse und Fortschritte des Umsetzungsprozesses gegenüber der Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit regelmäßig und transparent kommunizieren

4.2 Evaluation und Fortschreibung

Der Klimamobilitätsplanprozess ist ein wiederkehrender Kreislauf: Das Ende eines Klimamobilitätsplan-Zyklus ist der Beginn eines neuen. Ein Zyklus umfasst dabei den gesamten Verlauf von der Planerstellung bis zum Abschluss der Planumsetzung, d. h. bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Maßnahmen(Pakete) umgesetzt sind und das Zieljahr des Klimamobilitätsplans erreicht ist.

Nach dem Abschluss eines Klimamobilitätsplan-Zyklus wird der gesamte Klimamobilitätsplan als verkehrsplanerische Grundlage fortgeschrieben (Gesamtfortschreibung) mit dem Ziel, auch in den Folgejahren eine ganzheitliche und Klimaschutzorientierte Verkehrs- und Mobilitätsplanung in der betreffenden Kommune bzw. den Kommunen zu gewährleisten.

Vor der Gesamtfortschreibung des Klimamobilitätsplans sollten das Planwerk, seine Wirkung und der vergangene Planungsprozess sowie damit einhergehende Strukturen umfassend evaluiert werden. Ziel dieser Evaluation ist die Identifikation von Stärken und Schwachstellen sowie Erfolgen und Misserfolgen, um daraus Erkenntnisse für den nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus ableiten zu können und diesen zu optimieren. Die Gesamtevaluation kann wichtige Hinweise darauf geben, was bei den Arbeitsstrukturen, den Maßnahmen, den Zielen und Strategien oder bei der Umsetzungsplanung angepasst werden muss und wo Handlungsbedarfe bestehen, die in den folgenden Jahren adressiert werden sollen.

Die Evaluation des zurückliegenden Klimamobilitätsplan-Zyklus soll rechtzeitig vor der Erreichung des Zieljahres des Klimamobilitätsplans erfolgen, damit ausreichend Zeit zur Verfügung steht, um die gewonnenen Erkenntnisse zusammenzustellen und zu diskutieren, bevor diese in den Prozess der Gesamtfortschreibung einfließen.



Beteiligung

Beteiligung bei der Evaluation des Klimamobilitätsplans

Die Beteiligung der lokalen Bevölkerung und Interessengruppen sowie der Verwaltung und Kommunalpolitik vor Ort ist ein wichtiger Bestandteil der Evaluation des Klimamobilitätsplans vor dessen Gesamtfortschreibung. Ihre aktive Beteiligung durch eine Abfrage von Meinungen und Eindrücken zum bisherigen Klimamobilitätsplanprozess inkl. der Maßnahmenumsetzung und -wirkungen ist empfehlenswert, um unterschiedliche Sichtweisen kennenzulernen und daraus weitere Erkenntnisse für den nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus ableiten zu können, die den Bedarfen der Menschen vor Ort gerecht werden.



Gut zu wissen

Rückblickende Evaluation zur Entwicklung zukunftsfähiger Lösungen

Die Evaluation am Ende eines Klimamobilitätsplan-Zyklus unterscheidet sich vom fortlaufenden Monitoring und Evaluationsprozess während der Maßnahmenumsetzung. Mit dieser Evaluation wird der gesamte bisherige Klimamobilitätsplanprozess der letzten Jahre nicht nur inhaltlich, sondern auch strategisch beurteilt, d. h. hinsichtlich Planungs- und Arbeitsprozessen sowie -strukturen. Daraus werden neben inhaltlichen Erkenntnissen auch wichtige Erfahrungen und Lösungsansätze für bestehende Herausforderungen auf prozessualer und struktureller Ebene abgeleitet.

Folgende Fragen helfen bei der Evaluation des Planwerks und des vergangenen Planungsprozesses:

- Welche Arbeitsstrukturen und -prozesse zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans haben sich bewährt und sollten beibehalten werden? Welche Strukturen und Prozesse haben sich nicht bewährt und wie sollen diese im nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus verändert werden?
- Welche Aspekte der Umsetzungsplanung und des Monitoring- und Evaluationskonzepts haben sich bewährt und sollen beibehalten werden? Welche Aspekte haben sich nicht bewährt und sollten im nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus verändert werden?
- Welche Maßnahmen(Pakete) konnten im vergangenen Klimamobilitätsplan-Zyklus nicht plangemäß umgesetzt werden? Was sind die Gründe dafür und wie kann im nächsten Zyklus damit umgegangen werden?

- Die Umsetzung welcher Maßnahmen lief besonders schnell und reibungslos? Was sind die Gründe dafür und was kann daraus für den nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus gelernt werden?
- Welche unvorhergesehenen Herausforderungen bzw. Hindernisse haben sich für die Umsetzung von Maßnahmen(Paketen) ergeben und wie können diese im neuen Klimamobilitätsplan-Zyklus beseitigt oder durch neue Lösungsansätze bewältigt werden?
- Welche Ziele des Klimamobilitätsplans konnten nicht erreicht werden? Was sind die Gründe dafür und wie kann im nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus damit umgegangen werden?
- Wie ist die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Interessengruppen und der Lokalpolitik gelaufen? Was sollte beibehalten werden und an welchen Stellen sollte die Beteiligung im nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus anders ablaufen?
- Wie zufrieden sind verschiedene Bevölkerungsgruppen, Interessengruppen und die unterschiedlichen Fraktionen der Lokalpolitik vor Ort mit dem bisherigen Klimamobilitätsplanprozess?

Die Ergebnisse der Evaluation sollen zunächst innerhalb des zuständigen Kernteams sowie mit der Verwaltung und ggf. in bestimmten Steuerungsgruppen oder Lenkungsstrukturen vorgestellt und diskutiert werden. Anschließend sollen die Ergebnisse auch der Öffentlichkeit gegenüber transparent gemacht werden. Bestenfalls wird dabei auch die geplante Vorgehensweise zur Fortschreibung des Klimamobilitätsplans für den nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus vorgestellt.

Neben den Ergebnissen der Evaluation sollten auch veränderte technische, politische und rechtliche Rahmenbedingungen oder neue Zielsetzungen bei der Gesamtfortschreibung des Klimamobilitätsplans Berücksichtigung finden, um die Aktualität und Relevanz des Planwerks sicherzustellen.

Die Gesamtfortschreibung des Klimamobilitätsplans soll vom zuständigen politischen Gremium der betreffenden Kommune bzw. der Kommunen beschlossen werden.

Idealerweise wird eine dauerhafte Fortschreibung und Aktualität des Klimamobilitätsplans über viele Klimamobilitätsplan-Zyklen erreicht und dadurch sichergestellt, dass die Mobilitäts- und Verkehrsplanung auch in Zukunft als integrierte und klimaschutzorientierte Gesamtplanung erfolgt.

**Gut zu wissen****Austausch von Praxiserfahrungen**

Nutzen Sie zum Abschluss eines Klimamobilitätsplan-Zyklus die Gelegenheit, mit anderen Kommunen in Austausch zu treten. Dabei können Ihre Kommune und die andere Kommunen wechselseitig voneinander lernen. Idealerweise sollte ein Austausch mit anderen Kommunen nicht nur die Best-Practice-Erfahrungen enthalten, sondern insbesondere auch Hinweise auf den Umgang mit Herausforderungen und Problemstellungen beinhalten.

Zusammenfassung**Ziele des Handlungsschritts**

- ✓ Gesamtfortschreibung des Klimamobilitätsplans rechtzeitig vor Erreichen des Zieljahrs einleiten
- ✓ Vor der Fortschreibung eine Gesamtevaluation des Klimamobilitätsplans sowie der damit einhergehenden Prozesse und Strukturen zur Optimierung des nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus durchführen
- ✓ Die Öffentlichkeit, wichtige Interessengruppen sowie Verwaltung und Politik vor Ort in die Gesamtevaluation des bisherigen Klimamobilitätsplanprozesses einbeziehen
- ✓ Evaluationsergebnisse und Vorgehen zur Fortschreibung des Klimamobilitätsplans der Öffentlichkeit präsentieren
- ✓ Erkenntnisse aus dem Evaluationsprozess sowie veränderte politische, rechtliche und technische Rahmenbedingungen in die Gesamtfortschreibung des Klimamobilitätsplans einbeziehen
- ✓ Austausch mit anderen Kommunen zu Praxiserfahrungen mit klimafreundlicher Mobilitäts- und Verkehrsplanung
- ✓ Klimamobilitätsplan fortschreiben



Anhang



Anhang

Anhang 1: Schematische Darstellung des Erstellungsprozesses eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)



Anhang 2: Schematischer Zeitplan für den Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans

Prozessschritt				Jahr 1				Jahr 2				Jahr 3				Info zum Prozessschritt
				Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
Informationsbeschaffung und Vorbereitung																
Beschluss zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans																Beschluss zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans
Förderantragstellung, -bearbeitung und -bewilligung																u. a. „Förderung qualifizierter Fachkonzepte“ und „Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität“
3.1 Arbeitsstrukturen																
3.2 Zeit- und Ressourcenplanung für die Planerstellung																
3.3 Planungsrahmen																
3.4 Beteiligungskonzept und Kommunikationsstrategie																
3.5 Status quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation																
3.6 Multimodales Verkehrsmodell Erstellung ① oder Anpassung ② eines multimodalen Verkehrsmodells				①			②									Abstimmung mit VM/KKM: Fertigstellung des Analysefalls (Realitätstests)
3.7 Strategieentwicklung: Leitbild, Leitziele und Indikatoren																Beschluss des Zwischenstands als Rückfallebene (optional)
3.8.1 Maßnahmen entwickeln und Maßnahmenpakete festlegen																
3.8.2 Maßnahmen modellieren und bewerten																Abstimmung mit VM/KKM: Fertigstellung des Klimaschutzszenarios (Realitätstests)
3.9 Umsetzungsplanung																Abstimmung mit VM/KKM: Detaillierung und Umsetzungsplanung. Abstimmung mit RP: LGVFG-Abwicklung
3.10 Monitoring- und Evaluationskonzept																
3.11.1 Kommunikationsstrategie für die Planumsetzung entwickeln																
3.11.2 Klimamobilitätsplan fertigstellen und politischen Beschluss vorbereiten																Abstimmung mit VM/KKM: Zusendung der Entwurfsfassung Beschluss des Klimamobilitätsplans
4.1 Umsetzungsmanagement																
4.2 Evaluation und Fortschreibung																

VM = Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
KKM = Kompetenznetz Klima Mobil
RP = Regierungspräsidium

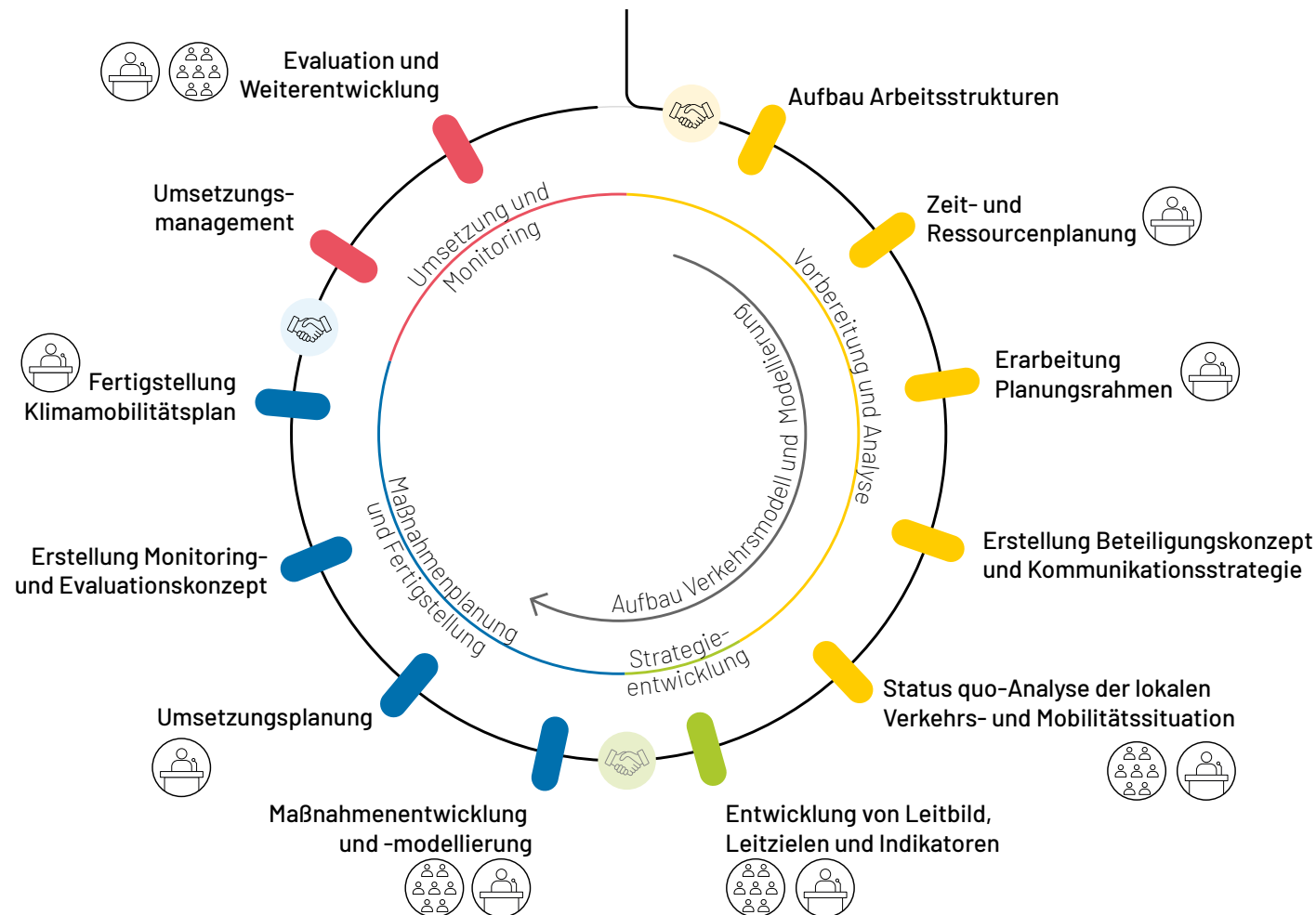
 Vorbereitende Schritte

 Erweiterter Bearbeitungszeitraum

 Kernbearbeitungszeitraum

 Beschluss

Anhang 3: Prozesskreislauf zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans inkl. empfohlener Zeitpunkte für Akteursbeteiligung und politische Beschlüsse



Empfohlene Zeitpunkte für die Beteiligung

- Öffentlichkeit
- Kommunalpolitik

Empfohlene Zeitpunkte für politische Beschlüsse

- Beschluss zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans
- Beschluss des Zwischenstands des Klimamobilitätsplans (optional)
- Beschluss des fertiggestellten Klimamobilitätsplans

Anhang 4: Empfohlene Struktur für das Klimamobilitätsplandokument

Eine empfehlenswerte Struktur für das Abschlussdokument des Klimamobilitätsplans ist:

1 Einleitung

2 Vorbereitungen und Analyse

- 2.1 Arbeitsstrukturen
 - 2.2 Planungsgebiet
 - 2.3 Planungsrahmen
 - 2.4 Status quo-Analyse der Mobilitäts- und Verkehrssituation
-

3 Beteiligung und Kommunikation

4 Leitbild und Leitziele

5 Szenarien und Modellierung

6 Maßnahmen(Felder)

7 Umsetzungsplanung

8 Monitoring und Evaluation

9 Fazit und Ausblick

Anhang 5: Übersicht der Zusammenfassungenboxen

3.1 Arbeitsstrukturen

- ☐ Betroffene Ämter frühzeitig einbinden und gemeinsamen Standpunkt bzgl. nachhaltiger Verkehrsplanung erarbeiten
- ☐ Kernteam mit ausreichenden personellen Ressourcen zur Koordination des Planerstellungsprozesses einrichten, das alle notwendigen Kompetenzen abdeckt
- ☐ Zuständigkeiten innerhalb des Kernteams festlegen
- ☐ Ggf. externe Dienstleisterinnen und Dienstleister beauftragen/Fachpersonen hinzuziehen
- ☐ Strukturen zum Austausch mit Trägerinnen und Trägern anderer thematisch berührter Planwerke einrichten
- ☐ Ggf. Arbeitsstrukturen mit den Verwaltungen beteiligter Kommunen aufbauen
- ☐ Ggf. interkommunale Zusammenarbeit bei der Erstellung des Klimamobilitätsplans schriftlich formalisieren
- ☐ Politischen Beschluss zur Erstellung eines Klimamobilitätsplans fassen

3.2 Zeit- und Ressourcenplanung

- ☐ Zeitplan für die Planerstellung aufstellen
- ☐ Notwendige Mittel für die Erstellung des Klimamobilitätsplans kalkulieren
- ☐ Benötigte Mittel im Haushaltsplan verankern

3.3 Planungsrahmen

- ☐ Wichtige Verkehrsverflechtungen mit dem Umland ermitteln
- ☐ Kontakt mit relevanten Umland- und/oder Kreiskommunen aufnehmen und ggf. in den Planungsprozess einbinden
- ☐ Vereinbarungen schriftlich festhalten, z. B. als Absichtserklärung
- ☐ Bestehende Planungsprozesse und relevante Planwerke identifizieren
- ☐ Berührungspunkte mit bestehenden Planungsprozessen und Planwerken bewerten
- ☐ Koordinationsbedarf zwischen Klimamobilitätsplan und bestehenden Planungsprozessen und Planwerken ableiten

3.4 Beteiligungskonzept und Kommunikationsstrategie

- ☐ Zielgruppen für die Beteiligung am Erstellungsprozess festlegen
- ☐ Beteiligungsformate mit passendem Teilnehmendenkreis festlegen
- ☐ Geeignete Zeitpunkte bzw. Zeiträume für jedes Beteiligungsformat festlegen
- ☐ Kommunikationsstrategie für die Öffentlichkeitsarbeit erstellen

3.5 Status quo-Analyse der lokalen Verkehrs- und Mobilitätssituation

- ☐ Datenbedarf, vorhandene Daten und Datenlücken für alle relevanten Verkehrsmittel in Verbindung mit mobilitätsbezogenen Zielen und Trends identifizieren
- ☐ Analyse, Diskussion und Visualisierung des Ist-Zustands sowie der Problemstellen und Entwicklungschancen der Verkehrs- und Mobilitätssituation (Stärken – Schwächen)
- ☐ Gesamtübersicht sowie Priorisierung von (Kern-)Problemen und (Haupt-)Chancen der Mobilität im Planungsgebiet gemeinsam mit Interessengruppen sowie Bürgerinnen und Bürgern

3.6 Multimodales Verkehrsmodell

- ☐ Am Erstellungsprozess des Verkehrsmodells zu beteiligende Akteurinnen und Akteure festlegen
- ☐ Zuständigkeiten für die Erstellung eines Verkehrsmodells festlegen
(gegebenenfalls Ausschreibung und Vergabe an einen externen Dienstleister)
- ☐ Verkehrsmodell auf Grundlage des „Handbuchs Modellierung“ aufbauen
- ☐ Verkehrsmodell als integralen Bestandteil für die Maßnahmenplanung und Planumsetzung verankern

3.7 Strategieentwicklung: Leitbild, Leitziele und Indikatoren

- ☐ Leitbild und konkrete strategische Leitziele im Bereich Verkehr und Mobilität unter Beteiligung der lokalen Öffentlichkeit festlegen
- ☐ Quantitativ messbare Indikatoren zur Konkretisierung der Leitziele und für das Monitoring der Erreichung der Leitziele festlegen

3.8 Maßnahmenplanung: Maßnahmenentwicklung und -modellierung

- ☐ Konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Leitziele entwickeln
- ☐ Maßnahmen auswählen und Maßnahmenpakete zusammenstellen
- ☐ Maßnahmen(Pakete) im Verkehrsmodell modellieren
- ☐ Maßnahmen bewerten und gegebenenfalls Maßnahmenplanung anpassen
- ☐ Maßnahmen(Pakete) festlegen, welche in den Klimamobilitätsplan aufgenommen werden
- ☐ Modellierungsergebnisse zur Kommunikation der Vor- und Nachteile der Maßnahmen nutzen

3.9 Umsetzungsplanung

Folgende Punkte sind für jede einzelne Maßnahme bzw. jedes Maßnahmenpaket zu bearbeiten:

- ☐ Notwendige Handlungsschritte zur Umsetzung definieren
- ☐ Zuständigkeiten für die Umsetzung festlegen
- ☐ Realisierungszeitraum inkl. Umsetzungsbeginn und Umsetzungsabschluss angeben
- ☐ Kosten für die Umsetzung abschätzen
- ☐ Finanzierung konkret planen, dabei Fördermöglichkeiten beachten

3.10 Monitoring- und Evaluationskonzept

- ☐ Prozessindikatoren zur Messung und Bewertung des Umsetzungsfortschritts jeder Maßnahme (Prozessmonitoring und -evaluation) festlegen
- ☐ Ergebnisindikatoren zur Messung und Bewertung der Wirksamkeit jeder Maßnahme (Ergebnismonitoring und -evaluation) festlegen
- ☐ Folgende Punkte bei der Festlegung der Indikatoren beachten: klare Definition, vertretbarer Erhebungsaufwand, eindeutige Erhebungsmethode, eindeutige Berechnungsformel, konkrete Ausgangs- und Zielwerte, zeitliche Intervalle zur Erhebung und Berechnung, eindeutige Verantwortlichkeiten
- ☐ Vorgehen zur Nachjustierung des Klimamobilitätsplans festlegen für den Fall, dass die Maßnahmenumsetzung oder -wirkung nicht der Erwartung entspricht

3.11 Fertigstellung und Beschluss

- ☐ Hochwertiges, beschluss- und umsetzungsfähiges Klimamobilitätsplandokument fertigstellen
- ☐ Politischen Beschluss zur Umsetzung des Klimamobilitätsplans vorbereiten und fassen

4.1 Umsetzungsmanagement

- ☐ Steuerung und Koordination für die Umsetzung des Klimamobilitätsplans etablieren
- ☐ Umsetzungsfortschritt sowie Maßnahmenwirkung der Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete entlang des Monitoring- und Evaluationskonzepts kontrollieren
- ☐ Kosten und Finanzierung für die Umsetzung der Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete kontrollieren
- ☐ Zuständigkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete kontrollieren
- ☐ Ursachen für Umsetzungshindernisse, Verzögerungen und Zielverfehlungen klären sowie Lösungsansätze entwickeln
- ☐ Aktuellen Sachstand, Ergebnisse und Fortschritte des Umsetzungsprozesses gegenüber der Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit regelmäßig und transparent kommunizieren

4.2 Evaluation und Fortschreibung

- ☐ Gesamtfortschreibung des Klimamobilitätsplans rechtzeitig vor Erreichen des Zieljahrs einleiten
- ☐ Vor der Fortschreibung eine Gesamtevaluation des Klimamobilitätsplans sowie der damit einhergehenden Prozesse und Strukturen zur Optimierung des nächsten Klimamobilitätsplan-Zyklus durchführen
- ☐ Die Öffentlichkeit, wichtige Interessengruppen sowie Verwaltung und Politik vor Ort in die Gesamtevaluation des bisherigen Klimamobilitätsplanprozesses einbeziehen
- ☐ Evaluationsergebnisse und Vorgehen zur Fortschreibung des Klimamobilitätsplans der Öffentlichkeit präsentieren
- ☐ Erkenntnisse aus dem Evaluationsprozess sowie veränderte politische, rechtliche und technische Rahmenbedingungen in die Gesamtfortschreibung des Klimamobilitätsplans einbeziehen
- ☐ Austausch mit anderen Kommunen zu Praxiserfahrungen mit klimafreundlicher Mobilitäts- und Verkehrsplanung
- ☐ Klimamobilitätsplan fortschreiben

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans	7
Abbildung 2: Die fünf Ziele für die Verkehrswende 2030 in Baden-Württemberg	9
Abbildung 3: Zielpfad für die Minderung der CO ₂ -Emissionen	11
Abbildung 4: SUMP-Kreislauf und SUMP-Prinzipien	12
Abbildung 5: Der Klimamobilitätsplan im Kontext weiterer Planwerke	13
Abbildung 6: Erstellungsprozess eines Klimamobilitätsplans	16
Abbildung 7: Tendenz des zeitlichen und finanziellen Aufwands für die Erstellung eines Klimamobilitätsplans	20
Abbildung 8: Förderung der Erstellung und Umsetzung eines Klimamobilitätsplans	22
Abbildung 9: Schematische Darstellung der verkehrlichen Verflechtungen einer Kommune mit umliegenden Kommunen.	23
Abbildung 10: Schematischer Beteiligungsprozess bei der Erstellung eines Klimamobilitätsplans	27
Abbildung 11: Modellierung der Szenarien im Verkehrsmodell und Auswirkungen auf die kommunalen CO ₂ -Emissionen	40
Tabelle 1: Übersicht der gemäß Anlage 20 VwV-LGVFG vorgeschriebenen Indikatoren, ihrer Definition sowie der vorgeschriebenen und empfohlenen Erhebungszyklen	45

Literatur

- 1 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Handbuch Modellierung zur modellgestützten Erstellung von Klimamobilitätsplänen“ - <https://www.klimaschutz-bewegt.de/download/handbuch-modellierung-klimamobilitaetsplan/>
- 2 CIVITAS: „Modelling tools for sustainable urban mobility plans in the new mobility era“ - https://civitas.eu/sites/default/files/HARMONY%20SUMP%20Transport%20modelling%20guidelines_20230221_TRT_0.pdf
- 3 CIVITAS: „SUMP Topic Guide: decarbonisation of urban mobility“ - https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/aa1dca38-7ca8-44a6-8068-1c51fd6bc494_en?filename=decarbonisation_urban_mobility.pdf
- 4 Kuss & Nicholas, 2022: „A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management“ <https://portal.research.lu.se/en/publications/a-dozen-effective-interventions-to-reduce-car-use-in-european-cit> (abgerufen am 13.03.2024)
- 5 Agora Verkehrswende, 2018: „Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030“ https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Klimaschutz_im_Verkehr_Massnahmen_zur_Erreichung_des_Sektorziels_2030.pdf
- 6 Deutscher Städtetag, 2022: „Vom Wissen zum Tun – Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene“ - <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2022/handreichung-vom-wissen-zum-tun.pdf>
- 7 Agora Verkehrswende, 2022: „Mut zur lebenswerten Stadt“ - https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Push-und-Pull/83-Faktenblatt_Push-und-Pull.pdf
- 8 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Template für Ergebnisse der Modellierung in Klimamobilitätsplänen“ - <https://www.klimaschutz-bewegt.de/download/template-modellierungsergebnisse-klimamobilitaetsplan/>
- 9 Rupprecht Consult Forschung und Beratung GmbH: „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP)“, 2. Ausgabe, https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/10/8fb8d53612545374a0306cdaa669aaad/sump-guidelines-deutsch-2020___6091400b48526.pdf

Impressum

Klimamobilitätspläne

Ein Leitfaden für klimagerechte Verkehrsplanung in Städten,
Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen in Baden-Württemberg

Herausgeber

Kompetenznetz Klima Mobil
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Rosensteinstraße 37B
70191 Stuttgart
<https://www.klimaschutz-bewegt.de>

Auftraggeber

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg (VM)
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
<https://vm.baden-wuerttemberg.de>

Autorenschaft des Dokuments

Paula Kuss (VM)
Veronika Häuber (NVBW)
Thomas Fetzer (NVBW)
Torsten Seidel (NVBW)

Haftungsausschluss

Die Inhalte dieses Leitfadens für Klimamobilitätspläne wurden mit größter Sorgfalt erstellt.
Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Urheberrecht

Die durch den Herausgeber erstellten Inhalte und Werke auf diesen Seiten unterliegen dem deutschen Urheberrecht.
Dieser Inhalt wird unter einer Creative-Commons-Lizenz Namensnennung 4.0 International – Weitergabe unter gleichen Bedingungen – zur Verfügung gestellt.

Gestaltung

tippingpoints GmbH
Bonngasse 23
53111 Bonn
www.tippingpoints.de

Danksagung

Unser herzlicher Dank gilt den Modellkommunen aus der Pilotphase für Klimamobilitätspläne, den Regierungspräsidien sowie allen Kolleginnen, Kollegen und Kommunen, die durch ihre wertvollen Impulse und Feedbacks zu diesem Leitfaden beigetragen haben.

Stand: 15.06.2026 (v1.2)