

Standardisiertes Verfahren zur Auswahl von Mobilitätsmaßnahmen für die Erstellung von resilienten Mobilitätskonzepten

Susanne Götz*, Inka Schmicker, Harald Kipke

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Nachhaltige Mobilitätskonzepte tragen maßgeblich zur Klimaresilienz von Städten und Regionen bei. Um eine systematische Auswahl und Bewertung von Mobilitätsmaßnahmen vorzunehmen, wurde ein standardisiertes Verfahren zur gezielten Bündelung synergetischer Maßnahmen entwickelt. Durch die Flexibilität des Verfahrens kann schnell auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert werden, wodurch die Erstellung resilienter Mobilitätskonzepte vereinfacht wird. Dadurch können Städte und Regionen widerstandsfähiger gegenüber exogenen Veränderungen werden.

Schlagwörter / Keywords:

Mobilitätskonzept, Verkehrsentwicklungsplan, Maßnahmenauswahl, Umsetzbarkeit, Zielerreichung

1. Einleitung

1.1 Aktuelle Herausforderungen bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten

Der Verkehrssektor stellt eine der größten Herausforderungen auf dem Weg zur angestrebten Klimaneutralität Deutschlands bis zum Jahr 2045 (vgl. Bundes-Klimaschutzgesetz, 2024, § 3, Abs. 2, S. 2) dar. Bisherige Maßnahmen reichen nicht aus, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen. So verdeutlichen u.a. Szenarien des Umweltbundesamts, dass neben technischen Maßnahmen auch strukturelle und verhaltensbezogene Veränderungen nötig sind (vgl. Wehmann et al., 2025). Dabei fällt auf, dass ganz besonders kombinierte Maßnahmen in ihrer Wirksamkeit noch zu wenig systematisch erfasst und bewertet werden. So ist nicht auszuschließen, dass mehrere unterschiedliche Maßnahmen sich in Ihrer Kombination sowohl verstärken als auch abschwächen können (vgl. StMB, 2022). Daher ist es essenziell, die Wirkpotenziale auch im Zusammenspiel zu analysieren.

In vielen Kommunen existieren übergeordnete Pläne wie Verkehrsentwicklungspläne (VEP), Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), integrierte Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) oder Klimaanpassungspläne (KAP). Diese enthalten langfristige Ziele

und Einzelmaßnahmen, berücksichtigen Mobilitätsaspekte jedoch meist nur teilweise. So werden beispielsweise ISEK und VEP separat voneinander erstellt und sind demnach nicht aufeinander abgestimmt – Synergieeffekte bleiben oft ungenutzt.

Vor diesem Hintergrund entstand der Gedanke, unterschiedliche Maßnahmen im Rahmen der Erstellung von Mobilitätskonzepten stärker zu konkretisieren und in kohärente Bündel zu überführen. In der Praxis geschieht dies oft wenig systematisch und häufig ohne Berücksichtigung der Maßnahmen bestehender übergeordneter Pläne. Zudem beziehen sich viele Mobilitätskonzepte nur auf den Wissensstand zum Zeitpunkt ihrer Erstellung, wodurch sie bei sich ändernden Rahmenbedingungen schnell an Aktualität verlieren.

1.2 Zielsetzung

Die finanziellen Spielräume von Städten und Kommunen unterliegen einem fortlaufenden Wandel – ebenso wie die strukturellen, gesellschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen, an die sich die kommunale Planung zunehmend flexibel anpassen muss. Neben strukturellen Haushaltsveränderungen können unvorhersehbare externe Faktoren die Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten im Mobilitätsbereich erheblich beeinflussen. Dazu gehören etwa

die Auswirkungen globaler Krisen, steigende Energiepreise oder inflationsbedingte Kostensteigerungen, aber auch geänderte gesetzliche Vorgaben und juristische Spielräume. Vor diesem Hintergrund können Mobilitätskonzepte, die auf einem festen Maßnahmenkatalog basieren, schnell an Relevanz verlieren, wenn sie den veränderten Rahmenbedingungen nicht mehr gerecht werden. Dies birgt die Gefahr ineffizienter Ressourcennutzung und einer möglichen Fehlallokation öffentlicher Mittel. Um diesem Problem zu begegnen, stellt sich die zentrale Frage, wie sich Einzelmaßnahmen im Rahmen übergeordneter Pläne systematisch und transparent unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Zielerreichung zu einem schlüssigen Mobilitätskonzept bündeln lassen.

In diesem Zusammenhang spielt der Begriff „Resilienz“ eine zentrale Rolle: Resilienz beschreibt im vorliegenden Kontext die Eignung eines Mobilitätskonzepts, trotz veränderter Umgebungsparameter weiterhin wirksam zu bleiben. Konkret bedeutet dies, dass sich Prioritäten innerhalb des Maßnahmenkatalogs flexibel verschieben können und alternative Maßnahmen in den Vordergrund treten, ohne die übergeordneten Ziele des Konzepts obsolet werden zu lassen.

Benötigt wird folglich ein standardisiertes Verfahren, mit dem Mobilitätsmaßnahmen systematisch gefiltert, geclustert und in ein übergeordnetes Gesamtkonzept eingeordnet werden können. Daher empfiehlt sich ein modularer Aufbau, um auf veränderte wirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen flexibel und zielgerichtet zu reagieren. Trotz vielfältiger bestehender Ansätze fehlt bislang ein überzeugender Ansatz, der die geschilderte Problematik wirksam und zielgerichtet löst.

2. Genese der Verkehrsplanung

Die Ursprünge der Verkehrsentwicklungsplanung gehen auf einen Wandel in den 1980er Jahren zurück. Damals änderte sich die Auffassung von Planung als bloßes Instrument zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an einen vorgegebenen, nicht hinterfragten Verlauf hin zu einem Verständnis von Planung als Mittel zur Entwicklung von Maßnahmen zur Erreichung gesellschaftlich definierter Ziele (vgl. Kipke, 2025). Dabei erfolgt eine umfassende Analyse des bestehenden Verkehrssystems, eine Prognose zukünftiger Entwicklungen und die Ableitung übergeordneter Ziele, etwa zur Förderung des Umweltverbunds oder zur Emissionsreduktion (vgl. FGSV, 2013).

Der VEP ist in vielen Städten und Regionen das zentrale strategische Instrument für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung. Er legt langfristige verkehrspolitische Zielsetzungen fest, beschreibt Leitbilder und entwickelt Leitstrategien sowie erste Maßnahmenansätze. Mobilitätskonzepte schließen unmittelbar

an diese strategische Ebene an und konkretisieren die im VEP formulierten Ziele. Sie entwickeln operative Maßnahmenbündel, die sich nicht nur auf Verkehrsmittel, sondern auch auf spezifische Räume und Personengruppen beziehen. Während der VEP die „Was“-Frage – also Ziele und Prinzipien – beantwortet, adressieren Mobilitätskonzepte stärker das „Wie“ der Umsetzung (vgl. FGSV, 2013). Der Übergang erfolgt über einen systematischen Ableitungsprozess: Maßnahmen werden auf Basis von Leitbildern und Zielindikatoren identifiziert, bewertet und gebündelt. Im Gegensatz zur langfristigen Perspektive des VEP (10–15 Jahre) fokussieren Mobilitätskonzepte auf kurzfristigere Realisierungshorizonte und priorisieren auch nach Umsetzbarkeit und Wirkung. Sie bilden somit die operative Umsetzungsebene des VEP, schlagen die Brücke zwischen Strategie und Praxis und tragen wesentlich zur schrittweisen Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsziele im kommunalen Raum bei (vgl. Frehn et al., 2021).

3. Ablauf des Verfahrens

Zur Anwendung des Verfahrens müssen klare und eindeutige Zielvorgaben definiert sein. Diese Ziele sollten idealerweise formal durch den Stadtrat oder andere zuständige Entscheidungsgremien beschlossen worden sein, um sowohl Planungssicherheit als auch politische Legitimation für die Umsetzung zu gewährleisten. Unspezifische oder fehlende Zielsetzungen würden hingegen die Vergleichbarkeit und stringente Ableitung von Maßnahmen erheblich erschweren. Aufbauend auf dieser Grundlage erfolgt der eigentliche Verfahrensablauf in Form eines mehrstufigen, datenbasierten Analyseprozesses. Zweck des Verfahrens ist es, die aus übergeordneten Konzepten abgeleiteten Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihrer Effizienz, Wirksamkeit und Zielkonformität zu bewerten und in einem strategisch abgestimmten Maßnahmenpaket zusammenzuführen.

Der Verfahrensablauf ist in sieben aufeinander aufbauende Schritte gegliedert (vgl. Abbildung 1), die eine nachvollziehbare und transparente Maßnahmenentwicklung ermöglichen. Durch die strukturierte Bewertung und Kombination von Maßnahmen wird zugleich die Resilienz der Maßnahmenauswahl gestärkt, da die getroffenen Entscheidungen auf belastbaren Kriterien beruhen und flexibel an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden können.

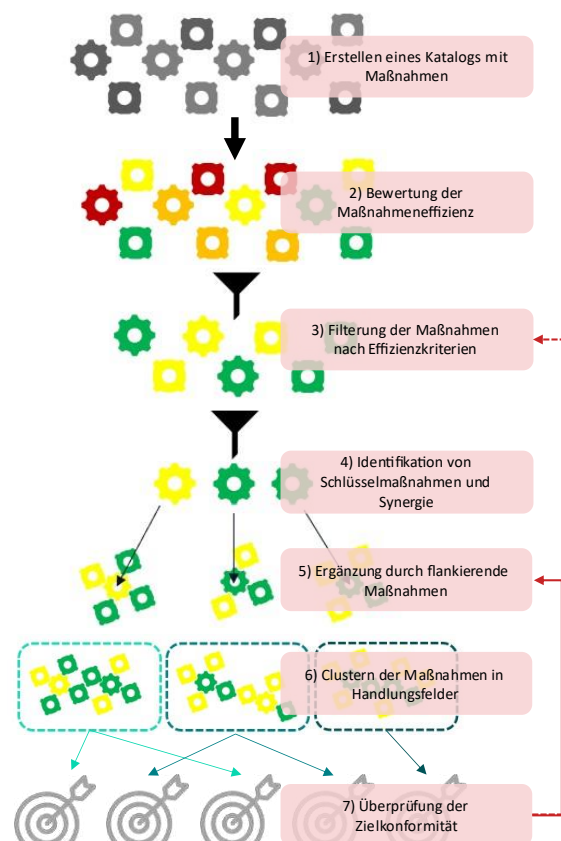


Abbildung 1: Verfahrensablauf des standardisierten Verfahrens zur Auswahl von Mobilitätsmaßnahmen, Susanne Götz

Schritt 1: Erstellen eines Katalogs mit Maßnahmen
In einem ersten vorbereitenden Schritt erfolgt die strukturierte Erfassung aller potenziellen Maßnahmen in einem sogenannten Bausteinkatalog in Form einer Exceltabelle. Für jede Maßnahme werden dabei systematisch zentrale Parameter dokumentiert: Dazu zählen insbesondere die angestrebten Ziele, die lokalen, globalen und gesellschaftlichen Wirkungen, mögliche Kostenträger und Fördermittel, der vorgesehene Umsetzungszeitraum sowie der energetische und personelle Aufwand für Planung, Betrieb und Unterhalt. Auf Grundlage dieser Angaben wird für jede Maßnahme sowohl der Beitrag zur Zielerreichung als auch der zu erwartende Gesamtaufwand abgeleitet, der die Grundlage für die nachfolgende Effizienzanalyse bildet.

Die Maßnahmen im Bausteinkatalog besitzen in diesem Schritt bereits Synergiepotentiale (vgl. Anzahl der Zahnradzähne in Abbildung 1), die jedoch in diesem Schritt zunächst beschreibend vorliegen (ohne Wirksamkeit).

Schritt 2: Bewertung der Maßnahmeneffizienz
Im Anschluss erfolgt die Bewertung der Effizienz jeder Maßnahme mithilfe einer „Aufwands-Wirkungs-Matrix“. Diese klassifiziert die Maßnahmen in vier Kategorien: Ineffizient, mäßig effizient, effizient und

hocheffizient (vgl. Farbgebung der Zahnräder in Abbildung 1 und der Effizienzklassen in Abbildung 2). Die Einteilung basiert auf dem Verhältnis zwischen dem geschätzten Aufwand (inkl. Kosten, Energie- und Personalressourcen) und dem erwarteten Beitrag zur Zielerreichung. Diese systematische Bewertung macht sichtbar, welche Maßnahmen unter gegebenen Rahmenbedingungen den größtmöglichen Nutzen für die eingesetzten Ressourcen generieren. Die Verteilung in die Effizienzklassen ist notwendig, da in der kommunalen Praxis häufig finanzielle, personelle und politische Ressourcen limitiert sind – ein gezielter Mitteleinsatz ist daher notwendig. Die Validität der Aufwands-Wirkungs-Matrix kann durch den Einsatz finanzieller und personeller Mittel erhöht werden, indem zunehmend quantifizierbare Indikatoren einfließen. Im Regelfall genügt jedoch auch eine auf Erfahrungen basierende qualitative Einstufung der Effizienzklassen gemäß Abbildung 2.

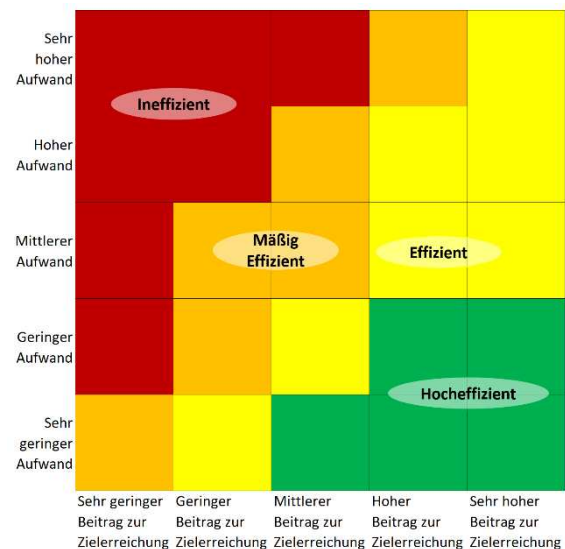


Abbildung 2: Aufwands-Wirkungs-Matrix für den Anwendungsfall des Mobilitätskonzepts Treuchtlingen, Susanne Götz

Schritt 3: Filterung der Maßnahmen nach Effizienzkriterien

Basierend auf der zuvor durchgeführten Effizienzbewertung werden im nächsten Schritt jene Maßnahmen gefiltert, die für die Umsetzung infrage kommen. Dabei kann die Auswahl flexibel an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden: In Kommunen mit engen Haushaltslagen oder geringem Umsetzungsspielraum können ausschließlich die hocheffizienten Maßnahmen berücksichtigt werden, während bei breiteren finanziellen Spielräumen auch effiziente Maßnahmen einbezogen werden können. Diese adaptive Filterung stellt sicher, dass die Maßnahmenauswahl realistisch bleibt und den verfügbaren Ressourcen entspricht.

Schritt 4: Identifikation von Schlüsselmaßnahmen und Synergie

Aus dem gefilterten Maßnahmenpool werden anschließend die langfristig wirksamen Schlüsselmaßnahmen identifiziert. Diese bilden den strukturellen Kern des späteren Mobilitätskonzepts. In einem weiteren Schritt werden sie auf Synergieeffekte mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen hin untersucht. Ziel ist es, Maßnahmenbündel zu bilden, in denen einzelne Bausteine sich in ihrer Wirkung gegenseitig verstärken. Zusätzlich wird geprüft, ob diese Maßnahmenbündel eine vollständige Abdeckung der im Vorfeld definierten Leitziele ermöglichen. Dieser Schritt gewährleistet, dass die operative Umsetzung nicht fragmentarisch, sondern strategisch kohärent erfolgt.

Schritt 5: Ergänzung durch flankierende Maßnahmen

Ein weiterer Schritt im Verfahren ist die Berücksichtigung sogenannter flankierender Maßnahmen, also solcher Maßnahmen, die in der isolierten Bewertung zwar nicht als Schlüsselmaßnahme identifiziert wurden, jedoch einen komplementären oder unterstützenden Charakter besitzen. Diese Maßnahmen sind entscheidend, um Synergieeffekte zu nutzen – etwa indem sie die Umsetzung anderer Maßnahmen erleichtern oder deren Wirkung deutlich verstärken. Abhängig von den konkreten Umweltbedingungen und Rahmenvorgaben der jeweiligen Auftraggeber kann es jedoch Einschränkungen bei der Auswahl der flankierenden Maßnahmen geben – etwa durch die Vorgabe, alleinstehend ineffiziente oder effiziente Maßnahmen grundsätzlich auszuschließen. In welchem Umfang diese Maßnahmen ergänzt werden, hängt stark von den personellen und finanziellen Möglichkeiten der Kommune ab.

Schritt 6: Clustern der Maßnahmen in Handlungsfelder

Nach der Bündelung und Auswahl erfolgt eine inhaltliche Strukturierung der Maßnahmenbündel nach Handlungsfeldern (z. B. Radverkehr, ÖPNV, Multimodalität). Dies dient der besseren Lesbarkeit, erleichtert die Zuweisung von Zuständigkeiten in der Verwaltung und schafft Klarheit für die spätere Umsetzung und Erfolgskontrollen.

Schritt 7: Überprüfung der Zielkonformität

Abschließend wird überprüft, ob die gewählten Handlungsfelder mit den zugeordneten Schlüsselmaßnahmen und flankierenden Maßnahmen in ihrer Gesamtheit eine vollständige Abdeckung der definierten strategischen Ziele gewährleisten. Dabei werden eventuelle Zielkonflikte, Lücken oder Redundanzen identifiziert und ggf. das Maßnahmenpaket bei

Bedarf angepasst. Dabei sind zwei Rückkopplungsschleifen möglich: So können z.B. bei fehlender Zielkonformität weitere flankierende Maßnahmen hinzugezogen werden (Rückkopplungsschleife 1) oder Maßnahmen zum Einsatz kommen, die isoliert betrachtet eine geringere Effizienz aufweisen, im Rahmen einer Synergiebetrachtung jedoch deutlich effizienter wirken (Rückkopplungsschleife 2). Die Rückkopplung an die Zielsystematik stellt sicher, dass das Mobilitätskonzept nicht nur operativ tragfähig, sondern auch strategisch konsistent zum übergeordneten Planungsrahmen ist.

4. Anwendung des Verfahrens am Beispiel der Stadt Treuchtlingen

4.1 Beschreibung Treuchtlingens

Das beschriebene Verfahren konnte bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts der Stadt Treuchtlingen bereits erprobt werden. Die Erstellung fand unter Berücksichtigung der Arbeiten des Planungsbüros am gleichzeitig entwickelten ISEK statt.

Die Stadt Treuchtlingen ist ein bayerisches Mittelzentrum in Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen in Mittelfranken. Als Flächenstadt hat Treuchtlingen eine Ausdehnung von ca. 100 km² (vgl. Stadt Treuchtlingen, 2025), von den insgesamt 13.000 EinwohnerInnen leben etwa 8.000 im Zentrum der Stadt und 5.500 in den umliegenden Ortsteilen (vgl. PB Consult, 2025). Für die Stadt Treuchtlingen stellen die Versorgungssicherung, die Attraktivität als Einkaufsstadt und die Funktionsfähigkeit der Innenstadt zentrale Inhalte der Stadtentwicklung dar.

4.2 Anwendungsfall Mobilitätskonzept Treuchtlingen

Die Anwendung des entwickelten Bewertungsverfahrens basiert auf einem klar definierten Zielsystem, das im Fall der Stadt Treuchtlingen im Rahmen des VEP festgelegt wurde. Dieses Zielsystem bildet die normative Grundlage für die Bewertung, Priorisierung und Bündelung verkehrsbezogener Maßnahmen und dient somit als strategischer Bezugsrahmen des Instruments.

Die Stadt Treuchtlingen verfolgt im Rahmen ihres VEP fünf zentrale Leitziele, die sich an den übergeordneten Anforderungen nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilitätsplanung orientieren und vom Stadtrat beschlossen wurden:

- Verbesserung der Umweltqualität
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Verringerung und Vermeidung von motorisierten Individualverkehr (mIV) in der Stadt Treuchtlingen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Erhöhung der Resilienz gegenüber exogenen Veränderungen

Diese fünf Zielsetzungen dienen innerhalb des Bewertungsinstrumentes als Leitgrößen zur Einschätzung der Wirkungsbeiträge einzelner Maßnahmen. Durch ihre frühzeitige Festlegung und strategische Verankerung schaffen sie die notwendige inhaltliche Grundlage, um Maßnahmen konsistent und zielgerichtet zu bewerten und im Sinne einer wirkungsvollen und resilienten Mobilitätsstrategie zu bündeln.

Ausgangspunkt für die Anwendung des Verfahrens bildeten fünf thematische Schwerpunkt Betrachtungen, auf deren Basis insgesamt 80 mobilitätsbezogene Maßnahmen identifiziert und im sogenannten Bausteinkatalog systematisch erfasst wurden.

In einem nächsten Schritt wurden die Maßnahmen entsprechend dem Verfahren mithilfe der Aufwands-Wirkungs-Matrix aus Abbildung 2 hinsichtlich ihrer Effizienz bewertet. Im Anschluss daran erfolgte eine Filterung der Maßnahmen nach Effizienzkriterien: In Treuchtlingen wurden dabei ausschließlich Maßnahmen berücksichtigt, die als effizient oder hocheffizient klassifiziert wurden. Nach dieser Vorauswahl verblieben 58 Maßnahmen im aktiven Bewertungs- und Auswahlprozess.

Aus diesem Pool wurden im vierten Schritt zehn Schlüsselmaßnahmen identifiziert. Hierbei handelte es sich um langfristig wirksame Maßnahmen mit hohem Synergiepotenzial, die den Kern des finalen Maßnahmenpakets bilden. Ergänzt wurden diese durch 34 flankierende Maßnahmen, die zwar für sich genommen nicht die höchste Effizienzkategorie erreichten, jedoch zur Unterstützung und Wirkungsergänzung der Schlüsselmaßnahmen beitragen konnten. Insgesamt wurden somit 44 Maßnahmen für die Umsetzung empfohlen.

Zur besseren Strukturierung wurden die ausgewählten Maßnahmen abschließend in drei Handlungsfelder geclustert: (1) Verringerung der Verkehrsbelastung in der Innenstadt, (2) Verbesserung der Verbindungsqualität sowie (3) Stärkung des Verkehrsbewusstseins. Eine abschließende Überprüfung der Zielkonformität ergab, dass die definierten Handlungsfelder und Maßnahmenbündel sämtliche zuvor festgelegten verkehrspolitischen Leitziele der Stadt Treuchtlingen inhaltlich abdecken (vgl. Abbildung 3). Damit konnte die strategische Anschlussfähigkeit des entwickelten Verfahrens im praktischen Planungskontext nachgewiesen werden.

5. Diskussion

5.1 Abgrenzung zu bestehenden Ansätzen

Zum Vergleich bestehender Herangehensweisen bei der Entwicklung und Empfehlung von Maßnahmen in Mobilitätskonzepten wurden beispielhaft zwölf Mobilitätskonzepte aus unterschiedlichen Regionen Deutschlands analysiert. Die Konzepte stammen aus dem Zeitraum 2013 bis 2025 und umfassen sowohl städtische als auch ländliche Räume (vgl. Büro stadtVerkehr GmbH 2023; Fair spaces et al. 2024; Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH 2022; Initiative Zukunftsmobilität & Imdahl Institut 2021; Landkreis Oberhavel 2020; Planersocietät 2020; PTV Transport Consult GmbH 2019; PTV Transport Consult GmbH & Zebalog GmbH 2025; Rheinisch-Bergischer Kreis 2019; R+T Verkehrsplanung GmbH 2013; R+T Verkehrsplanung GmbH 2022; VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH 2017).

Allen Konzepten gemeinsam ist eine fundierte Bestandsaufnahme der verkehrlichen Ausgangslage –

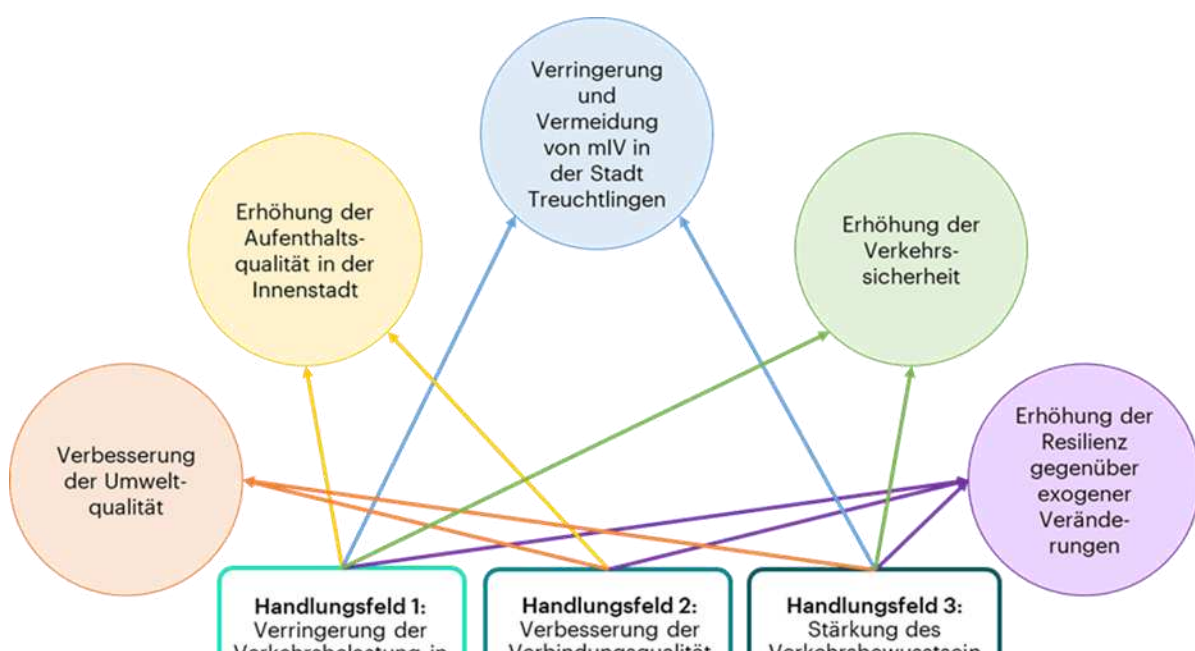


Abbildung 3: Überprüfung der Zielkonformität am Beispiel des Mobilitätskonzepts Treuchtlingen, Susanne Götz

einschließlich Infrastrukturen, Verkehrsmittelaufteilung, PendlerInnenströmen und Problemlagen. Darauf aufbauend werden Maßnahmenbündel entwickelt, typischerweise gegliedert nach Handlungsfeldern wie ÖPNV, Radverkehr, Multimodalität oder Kfz-Verkehr. Während urbane Konzepte häufig auf Verkehrsberuhigung und Flächenkonflikte reagieren, fokussieren ländliche Konzepte auf flexible Angebote wie Rufbusse oder „Letzte-Meile“-Lösungen. Die Maßnahmenentwicklung basiert meist auf einem Methodenmix aus quantitativer Analyse und qualitativer Beteiligung (z.B. Workshops, Umfragen, Diskussionen). Empfehlungen zur Umsetzung erfolgen überwiegend auf Basis von Wirkungsbewertungen der einzelnen Maßnahmen – etwa durch CO₂-Bilanzen oder Kosten-Nutzen-Analysen. Dabei wurde deutlich, dass trotz erheblicher Fortschritte in der kommunalen Mobilitätsplanung viele der analysierten Konzepte methodische Schwächen aufweisen. Ein zentrales Defizit liegt in der mangelnden Transparenz bei der Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen: Nur wenige Konzepte machen die genutzten Kriterien und deren Gewichtung nachvollziehbar. Zudem fehlt häufig eine iterative Rückkopplung zwischen Analyse, Zieldefinition und Maßnahmenentwicklung. Statt eines linearen Vorgehens wäre ein zyklischer Planungsansatz mit Feedback-Schleifen zielführender (vgl. Rupprecht Consult, 2019). Ein weiterer Schwachpunkt ist die begrenzte Integration in übergeordnete Planungsinstrumente: Zwar wird Anschlussfähigkeit thematisiert, doch systematische Ansätze sind kaum vorhanden.

Auch bei der Auswahl und Empfehlung von Maßnahmen bestehen Optimierungspotenziale. Viele Konzepte verzichten auf eine systematische Wirkungsabschätzung, etwa zu CO₂-Einsparungen, Verkehrsverlagerungen oder sozialen Effekten. In manchen Konzepten bleibt zudem der Bezug zwischen Maßnahmen und zuvor definierten Zielen unklar.

Mehrere der analysierten Mobilitätskonzepte enthalten Maßnahmensteckbriefe, deren Erstellung eine konsistente Bewertung voraussetzt. Der Grad der Transparenz und Systematik dieser Bewertungen variiert jedoch erheblich zwischen den Konzepten. Die Bewertung der Maßnahmen der Steckbriefe basiert auf den zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bestehenden Umwelt- und Rahmenbedingungen. Strukturelle Mechanismen zur nachträglichen Anpassung an exogene Veränderungen sind nicht vorgesehen, was die Flexibilität der empfohlenen Maßnahmen im Umgang mit dynamischen Entwicklungen deutlich einschränkt und ihre Resilienz gegenüber veränderten Kontextfaktoren limitiert.

5.2 Stärken und Schwächen des Verfahrens

Ein zentrales Potenzial des entwickelten Verfahrens liegt in der systematischen Verknüpfung unterschiedlicher übergeordneter Pläne. Durch die Identifikation gemeinsamer Zielbezüge und Synergiepotenziale lassen sich Maßnahmen integrieren, die zuvor isoliert betrachtet wurden. Dies trägt zur strategischen Kohärenz auf kommunaler Planungsebene bei.

Ein Merkmal des Verfahrens ist die Integration einer „Aufwands-Wirkungs-Matrix“, mit der Einzelmaßnahmen systematisch nach ihrem Beitrag zur Zielerreichung und dem dafür erforderlichen Aufwand bewertet werden. Dieses Vorgehen wurde bereits 1993 beschrieben (vgl. Kipke, 1993) und unterscheidet sich von der Praxis vieler untersuchter Mobilitätskonzepte, in denen Maßnahmen meist anhand qualitativer Einschätzungen oder politischer Setzungen priorisiert werden.

Darüber hinaus kann das Verfahren zur Überwindung sogenannter „Konzeptmüdigkeit“ in Politik und Verwaltung beitragen. Unter „Konzeptmüdigkeit“ wird dabei eine verbreitete Ernüchterung oder Frustration verstanden, die entsteht, wenn zahlreiche Strategien und Konzepte entwickelt werden, deren Inhalte jedoch selten in konkrete Maßnahmen oder sichtbare Veränderungen münden. Indem es auf vorhandene Planwerke aufbaut und diese operativ zusammenführt, liefert es einen konkreten Handlungsrahmen, der über die bloße Erstellung weiterer Konzepte hinausgeht und unmittelbar in die Umsetzung überführt werden kann.

Ein weiterer Vorteil liegt in der inhaltlichen Flexibilität des Verfahrens. Es ist gleichermaßen auf umfassende Gesamtstrategien wie auf spezialisierte Themenschwerpunkte anwendbar – etwa zur gezielten Entwicklung eines Radverkehrskonzepts. Zudem können bestehende Maßnahmenportfolios bei Bedarf durch neue, themenspezifische Vorschläge ergänzt werden. Außerdem können Änderungen in der Förderlandschaft kurzfristig berücksichtigt werden, was durch die Bündelung von Planung und Ausführung zu erheblichen Kosteneinsparungen führen kann.

Eine derzeitige Limitation des Verfahrens besteht in der fehlenden Integration eines systematischen Monitorings. Insbesondere bleibt bislang unbeantwortet, nach welchen Kriterien und zu welchem Zeitpunkt eine Maßnahme als „umgesetzt“ gilt. Für eine langfristige Erfolgskontrolle sowie die Fortschreibung von Maßnahmenpaketen wäre die Entwicklung eines standardisierten Monitoringsystems erforderlich. Die Entwicklung eines modular anschlussfähigen Monitoringsystems stellt daher einen zentralen nächsten Schritt zur Weiterentwicklung des Verfahrens dar.

Die erfolgreiche Anwendung des entwickelten Verfahrens zur systematischen Ableitung und Bündelung

von Maßnahmen auf Basis übergeordneter Verkehrsstrategien setzt eine belastbare und strukturierte Datengrundlage voraus. Zentral ist hierbei, dass Maßnahmenvorschläge aus übergeordneten Konzepten – etwa aus VEP und SUMP – für das jeweilige Untersuchungsgebiet vorliegen. Nur wenn diese Grundvoraussetzung erfüllt ist, kann das Verfahren seine volle Wirksamkeit entfalten und zu einer zielgerichteten, transparenten Maßnahmenentwicklung beitragen. Je detaillierter diese Maßnahmen beschrieben sind, etwa hinsichtlich ihrer inhaltlichen Zielrichtung, räumlichen Verortung, erwarteten Wirkung oder bereits erfolgten Priorisierung, desto einfacher und präziser kann das Verfahren angewendet werden.

Ein weiterer kritischer Aspekt betrifft die vereinfachte Abbildung komplexer Wirkzusammenhänge im Rahmen der Aufwands-Wirkungs-Matrix. Zwar ermöglicht das Verfahren eine strukturierte Ersteinschätzung der Effizienz einzelner Maßnahmen, jedoch können nicht alle qualitativen Effekte, Abhängigkeiten und langfristigen Wirkungen vollständig in einer tabellarischen Bewertungslogik erfasst werden. So bleiben beispielsweise soziale Gerechtigkeit, Flächenkonkurrenz oder politische Akzeptanz nur schwer quantifizierbar, obwohl sie maßgeblich über die tatsächliche Wirkung einer Maßnahme entscheiden können.

5.3 Praktische Anwendbarkeit und Implikationen für Stadtplanung

Die Auswahlmethodik zeichnet sich durch ihre niedrigschwellige Anwendbarkeit aus, da sie auf einer tabellarischen Datenbasis – konkret einer Excel-Tabelle – aufbaut. Dies erlaubt eine breite Nutzung auch in Kommunen mit begrenzten personellen oder technischen Ressourcen. Aufgrund der allgemeinen Vertrautheit mit Excel ist kein speziell geschultes Fachpersonal erforderlich, was die praktische Anschlussfähigkeit im Verwaltungsalltag erhöht.

Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Planungsdokumente das Ziel verfolgen, ein vollständig ausformuliertes Maßnahmenkonzept zu erstellen. In einigen Fällen ist die Erarbeitung eines konkreten Maßnahmenkatalogs nicht Bestandteil des planerischen Auftrags, etwa wenn lediglich eine strategische Zielbestimmung oder ein Leitbildprozess im Vordergrund steht. In solchen Fällen kann das Verfahren als ergänzendes Werkzeug verstanden werden, das die Option bietet, eine vertiefte Maßnahmenebene anschlussfähig an strategische Planungsprozesse zu entwickeln – ohne dies zwingend vorauszusetzen.

6. Fazit

Das vorgestellte Verfahren kann einen zentralen Beitrag zur Stärkung der Resilienz zukünftiger Mobilitätskonzepte leisten, indem es eine strukturierte,

transparente und datenbasierte Auswahl von Maßnahmen aus übergeordneten Plänen ermöglicht. Durch seine standardisierte Vorgehensweise wird nicht nur die Maßnahmenentwicklung nachvollziehbar gestaltet, sondern auch deren Anpassungsfähigkeit an sich wandelnde Rahmenbedingungen – etwa im Hinblick auf gesellschaftliche, technologische oder förderpolitische Veränderungen – deutlich erhöht.

Für StadtplanerInnen und politische EntscheidungsträgerInnen ergibt sich daraus die klare Empfehlung, Mobilitätskonzepte in einem kontinuierlichen Prozess überzuführend und laufend zu evaluieren, um auf exogene Einflüsse flexibel reagieren zu können. Die hier vorgestellte Methodik kann dabei als strukturierende Anleitung dienen, um Fortschreibungsprozesse zielgerichtet und ressourcenschonend umzusetzen.

Darüber hinaus sollte angestrebt werden, verschiedene sektorale Fachplanungen – etwa Verkehrs-, Klima-, Stadt- oder Freiraumkonzepte – stärker zu integrieren, um die Mobilitätsentwicklung als ganzheitlichen Prozess zu begreifen und Widersprüche zwischen Einzelstrategien zu vermeiden. Das vorgestellte Verfahren unterstützt dieses Ziel, indem es die systematische Bündelung und Bewertung von Maßnahmen über Planungsgrenzen hinweg ermöglicht. Insgesamt trägt das Verfahren dazu bei, den Übergang von strategischen Leitbildern zu operativ belastbaren Maßnahmenpaketen zu gestalten – und bietet damit eine praxisnahe, resilienzorientierte Grundlage für die Entwicklung wirkungsorientierter und zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte.

Literatur

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) (2022): Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren, München.

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) (2024): <https://www.gesetze-im-inter-net.de/ksg/BJNR251310019.html>.

BSV 2023: Büro stadtVerkehr GmbH (2023): Stadt Pulheim Klimaschutzteilkonzept Mobilität, Hilden.

Fair spaces, CITIES FOR FUTURE, Goudappel (2024): Endbericht Mobilitätskonzept für die Vier- und Marschlande.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.) (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Köln: FGSV Verlag.

Frehn, M., Diesfeld, J. & Othengrafen, M. (2021): Kommunale Mobilitätskonzepte: Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/downloadFile/121>

Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH (2022): Mobilitätskonzept für die Universität Potsdam, Berlin.

Initiative Zukunftsmobilität, Imdahl Institut (2021): Mobilitätskonzept für den Landkreis Heilbronn, Trosingen.

Kipke, H. (1993): Systematisierung von Zielen und Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung, Dissertation am Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung Technische Universität München, München.

Kipke, H. (2025): Zur Genese der autogerechten Stadt – Reflexionen zur Entwicklung eines Paradigmas, Köln: FGSV-Schriftenreihe.

Landkreis Oberhavel (Hrsg.) (2020): Landkreis Oberhavel Mobilitätskonzept 2040, Oranienburg.

PB Consult (2025): Verkehrsentwicklungsplan Treuchtlingen, Nürnberg.

Planersocietät (2020): Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035 Endbericht zum integrierten Handlungskonzept, Dortmund.

PTV Transport Consult GmbH (2019): Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Landau in der Pfalz, Landau.

PTV Transport Consult GmbH, Zebalog GmbH (2025): Endbericht Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg, Karlsruhe.

Rheinisch-Bergischer Kreis (2019): Maßnahmenkonzept - Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis, Bergisch Gladbach.

Rupprecht Consult (Hrsg.) (2019): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, Brüssel.

R+T Verkehrsplanung GmbH (2013): Stadt Trier Mobilitätskonzept 2025 Schlussbericht, Darmstadt.

R+T Verkehrsplanung GmbH (2022): Mobilitätskonzept Stadt Weiden i.d.OPf., Darmstadt.

Stadt Treuchtlingen (2025): Treuchtlingen Strukturdaten, <https://www.treuchtlingen.de/stadt/wirtschaft-gewerbe/strukturdaten>, 01.05.2025.

VCDB VerkehrsConsult Dresden- Berlin GmbH (2017): Mobilitätskonzept Kempten 2030, Kempten.

Wehnemann, K., Koßmann, M., Purr, K., Pagel, M., Steinbrenner, J. & Voß-Stemping, J. (2025): Treibhausgas-Projektionen 2025 – Ergebnisse kompakt, Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

AutorInnenangaben

Susanne Götz M.Eng.
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Intelligente Verkehrsplanung
Nuremberg Campus of Technology
Technische Hochschule Nürnberg
susanne.goetz@th-nuerberg.de

Inka Schmicker M.Eng.
Verkehrsingenieurin
Mobilitätsplanung - Transport
PB Consult GmbH
inka.schmicker@pbconsult.de

Prof. Dr.-Ing. Harald Kipke
Forschungsprofessur Intelligente Verkehrsplanung
Nuremberg Campus of Technology
Technische Hochschule Nürnberg
harald.kipke@th-nuernberg.de