

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1314/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 04.09.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 12.09.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	27.09.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	11.10.2023	Ö

## Betreff:

Grundsatzbeschluss zur Erarbeitung eines Masterplans für Mobilität und Verkehr (SUMP)

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 05.09.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

Mainz, 13.09.2023

gez. Haase

Nino Haase  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand** und **der Verkehrsausschuss** empfehlen dem Stadtrat, einen nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan nach dem Muster eines SUMP (**Sustainable Urban Mobility Plan**) erstellen zu lassen.

Der **Stadtrat** beschließt, einen nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan nach dem Muster eines SUMP (**Sustainable Urban Mobility Plan**) erstellen zu lassen.

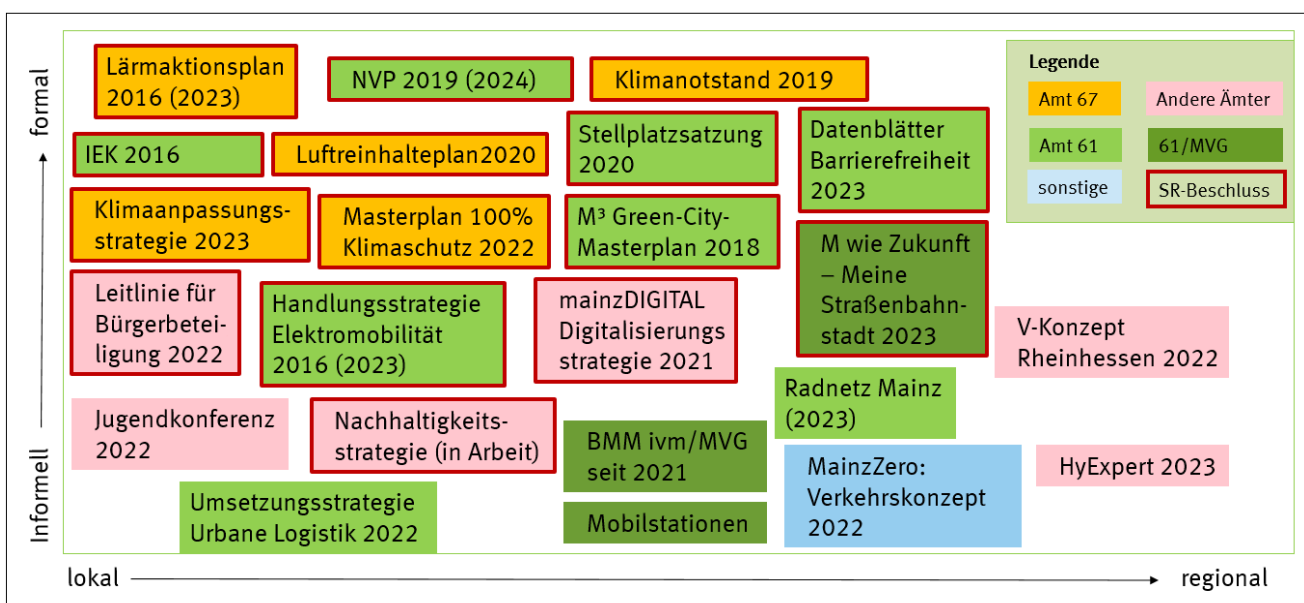
## Sachverhalt

Aufgrund der Attraktivität und des dynamischen Wachstums von Mainz nehmen die Herausforderungen bezüglich einer umweltverträglichen Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse ständig zu. Vor allem die Ausrufung des Klimanotstands 2019 und das daraus beschlossene Ziel des Stadtrats einer Klimaneutralität 2035 erfordern umfassende Änderungen des bestehenden Mobilitätssystems. Aber auch Themen wie Verkehrssicherheit, Gesundheitsschutz und der Wunsch nach mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt verlangen ein Umdenken in der Verkehrsplanung hin zur Verkehrswende. Belastungen mit Luftschadstoffen und Lärm sowie die Altlasten einer jahrzehntelang vorwiegend autoorientierten Verkehrsplanung und damit einhergehender Flächenverbrauch und Versiegelung stehen zunehmend im Fokus der öffentlichen Diskussion.

Die Mobilitätswende hat in Mainz längst begonnen. So wurde beispielsweise in den vergangenen Jahren die Mainzelbahn errichtet und aktuell die Erweiterung des Straßenbahnnetzes geplant, durch ein Maßnahmenpaket erfolgreich ein Dieselfahrverbot verhindert, wichtige Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgestaltet und ein Fahrradparkhaus gebaut.

Die tradierten Ansätze von Verkehrsmasterplänen oder Gesamtverkehrskonzepten erweisen sich in den heutigen Zeiten mit gesamtgesellschaftlichen Umbrüchen und einer damit verbundenen Änderung in der Einstellung zur Mobilität, insbesondere in Verbindung mit der großen Fragestellung des 21. Jahrhunderts, dem Klimawandel, zu statisch und unflexibel. Solche Pläne mit Fokus auf Infrastrukturprojekte (in der Vergangenheit meist Straßenbauprojekte) und turnusmäßiger Fortschreibung (z.B. alle 10-15 Jahre) wurden und werden daher als nicht mehr zielführend und praktikabel angesehen.

Zur Bearbeitung und strategischen Ausrichtung der jeweiligen Schwerpunkte und Herausforderungen wurden in Mainz bereits eine Vielzahl unterschiedlicher sektoraler Planwerke mit Verkehrsbezug erarbeitet (siehe nachfolgende Skizze). Bislang fehlt eine Strategie, die dort verankerten Maßnahmen und Ziele stärker zu bündeln und ins Verhältnis zueinander zu stellen.



„Pläne und Strategien“ mit Mobilitätsbezug (nicht abschließend) / Grafik: Amt 61

Ein solches „Bindeglied“, bietet ein sogenannter „nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan“, im Englischen: „Sustainable Urban Mobility Plan“, kurz SUMP. Zu den elementaren Kennzeichen

eines SUMP gehören der partizipatorische und integrierte Ansatz, die Verpflichtung zu nachhaltiger Entwicklung, eine klare Vision, Zielvorstellungen und messbare Größen sowie die Überprüfung von Verkehrskosten und -nutzen. Es geht um einen Rahmenplan, der Inhalte und Konzepte bereits existierender Planungsgrundlagen (z.B. Nahverkehrsplan, E-Handlungsstrategie, Masterplan 100% Klimaschutz, Digitalisierungsstrategie, usw.) strukturieren, ergänzen und erweitern kann, mit dem Ziel, die Grundlage für eine politisch legitimierte Umsetzung und kontinuierliche Förderung zu schaffen. Ein SUMP unterscheidet sich von herkömmlichen Generalverkehrsplänen dadurch, dass er sich weg von einem rein infrastrukturellen „Bauprogramm“ hin zu einem strategischen, an den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger ausgerichteten Planungsprozess orientiert und zugleich die Verknüpfung mit dem Umland sucht.

Die Dringlichkeit eines SUMP in Mainz leitet sich ab aufgrund der Vielzahl an verkehrlichen Maßnahmen, die sich derzeit in der Umsetzung befinden bzw. in Vorbereitung sind, angefangen von baulichen Maßnahmen (z.B. Regierungsviertel, Mittlere Bleiche, Straßenbahnerweiterung) über koordinierenden Aufgaben (z.B. Carsharing, Elektromobilität, Mobilitätsmanagement) bis hin zu grundlegenden Konzepten (z.B. Lärmaktionsplan, Radkonsens).

Aufgrund der Verpflichtung aus der EU-Regulierung für die transeuropäischen Netze (TEN-T) muss bis 2025 für alle so genannte „Knotenpunkte“, und dazu zählt auch Mainz, ein SUMP erstellt werden. In etlichen Bundesländern bildet er für die Städte bereits die Grundlage, um entsprechende Landesförderungen zu erhalten. Für EU-Förderungen und zukünftig wahrscheinlich auch Bundesförderungen wird er ab 2025 verpflichtend.

Der SUMP-Ansatz wurde in den letzten Jahren verfeinert, um der zunehmenden Komplexität urbaner Mobilität gerecht zu werden. SUMP sind die Eckpfeiler der europäischen Stadtmobilitätspolitik. Diese können die Lebensqualität der Bewohner insgesamt verbessern. Die drei Nachhaltigkeitsdimensionen wirtschaftliche Entwicklung, soziale Gerechtigkeit und Umweltqualität bilden dabei die wichtigste Grundlage. Der SUMP soll sowohl langfristig zielorientiert und zukunftsicher angelegt sein, als auch relativ kurzfristig auf aktuelle Herausforderungen und Innovationen reagieren können.

## 2. Lösung

Die SUMP-Leitlinien definieren folgende acht Grundprinzipien, die sich auch auf Mainz übertragen lassen:

1. Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
2. Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
3. Bürgerschaft sowie Interessenträger 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



SUMP-Kreislauf , nach Rupprecht-Consult, Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP), S. 18

Der SUMP-Zyklus zeigt die vier Phasen einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung, die jeweils mit einem Meilenstein beginnen und enden und jeweils in drei Schritte (bei insgesamt zwölf Schritten im Planungszyklus) unterteilt werden. Insbesondere für den derzeitigen konzeptionellen Entwicklungsstand der Stadt Mainz und ihrer weiteren Mobilitätsbausteine bis 2035 bietet der Ansatz des SUMP Synergiegewinne.

Für Mainz existieren aus zahlreichen Quellen umfangreiche Daten zu Mobilitätsverhalten, Verkehrsbeziehungen und Verkehrsbelastungen. Darüber hinaus gibt es Daten zur Entwicklung verkehrsrelevanter Strukturgrößen (Einwohner, Arbeitsplätze, ...) und verkehrsbedingter Wirkungen (Unfälle, Luftschadstoffe, Lärm, ...). Diese Daten werden in einem ersten Schritt gesichtet und zielgerichtet ausgewertet.

In einem breiten partizipativen Prozess mit den vielen interessierten und betroffenen Akteuren der Stadtgesellschaft wird ein umfassendes Leitbild entwickelt, aus dem dann spezifische Ziele, Handlungsleitlinien und konkrete, umsetzungsorientierte Prioritäten abgeleitet werden können. Hierzu sollen die wesentlichen mobilitäts- und verkehrsrelevanten Entwicklungen sowie der damit verbundenen Herausforderungen, Chancen und Hemmnisse für die nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems abgeschätzt werden. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Herausforderungen des Klimawandels und der Luftreinhaltung sowie den Chancen, die die Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs und die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bieten. Weiterhin sollen szenarienbezogene, verkehrsmittelscharfe Prognosen der Verkehrsentwicklung in Mainz abgeleitet sowie deren damit verbundenen Auswirkungen qualitativ ermittelt und bewertet werden. Diese gesamtstrategischen Entwicklungsziele werden plakativ durch messbare Indikatoren der aktuellen verkehrspolitischen Diskussion bewertet (Modal-Split, verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Unfallopfer, ...). Weiterhin werden Handlungsleitlinien für die Ausgestaltung des Planungs- und Umsetzungsprozesses konkretisierender Teilstrategien aufge-

stellt bzw. aus vorhandenen Instrumenten oder Planwerken integriert. Ein weiterer Schwerpunkt der Handlungsleitlinien sind Festlegungen zum Monitoring und zur Evaluation der Maßnahmenwirkungen und Umsetzungshemmnisse wichtiger Schlüsselmaßnahmen. Die Analyse schließt mit der Festlegung wesentlicher Prioritäten für die Entwicklung von thematischen Teilstrategien und Schlüsselmaßnahmen. Die Prioritäten orientieren sich an gewünschten gesellschaftspolitischen Schwerpunktsetzungen und sind an den jeweils erforderlichen Zuständigkeiten innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung und den jeweiligen personellen und finanziellen Ressourcen zu spiegeln.

Einen besonderen Stellenwert für die erfolgreiche Erarbeitung eines langfristig tragfähigen SUMP liegt in der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Interessenvertretungen am Erarbeitung- und Entscheidungsprozess. Hierbei ist beispielsweise auf die Erfahrungen der Straßenbahnerweiterung „M wie Zukunft“, des „Forums Regierungsviertel“ sowie der Kinder- und Jugendbeteiligung zurückzugreifen. In einem Vorprozess sind die relevanten Akteure zu identifizieren und den verschiedenen Ebenen/Rollenmodellen von Beteiligung (Information, Konsultation, Beratung, Entscheidung) zuzuordnen. Spiegelbildlich sind auch die jeweiligen Fachstellen der Stadtverwaltung und externer Aufgabenträger zu identifizieren und zur Mitarbeit einzubinden. Geeignete Beteiligungsformate sollen entwickelt und in den Erarbeitungsprozess integriert werden. Es ist dabei zu beachten, dass der SUMP als Kreislauf nicht mit einem „Konzeptpapier“ endet, sondern die Maßnahmen und Erkenntnisse evaluiert und angepasst in weiterführenden Prozessen wiederaufgenommen werden. Ziel des Prozesses ist es, konkrete mobilitätsrelevante Maßnahmen in den nächsten Jahren zielgerichtet auf den Weg zu bringen.

Der SUMP wird als Beratungsleistung an ein externes Büro vergeben. Für den Prozess der Erstellung eines SUMP, der Abstimmung mit dem Büro aber auch die Umsetzung der Maßnahmen ist zusätzliches Personal notwendig. In anderen Städten wurden hierfür mindestens 1-3 Personale bereitgestellt, die sich ausschließlich um die Koordinierung des Prozesses kümmern. Angesichts der Komplexität und Tiefe der Aufgaben des SUMP in der Landeshauptstadt Mainz, ist hier zusätzlichem Personal von 2 Personalstellen zu rechnen, um die einzelnen Phasen und das externe Büro zu betreuen und die unterschiedlichen Maßnahmen in der Folge umzusetzen.

Alleine für die oben beschriebenen Arbeitsschritte wird eine Gesamtbearbeitungszeit von ca. 15-18 Monaten angesetzt, ab Bereitstellung des notwendigen Personals und Beauftragung an ein externes Büro. Um aber die darauffolgende Umsetzung der Maßnahmen und das dazugehörige Monitoring sowie die Verstetigung des Prozesses zu ermöglichen, ist die Schaffung unbefristeter Personalstellen unabdingbar. Diese Notwendigkeit wurde bereits im „Masterplan 100% Klimaschutz“ ausführlich beschrieben.

Aufgrund verschiedener Planwerke, die gerade fertiggestellt wurden bzw. sich in Arbeit befinden, lassen sich Synergien bzw. Anknüpfungspunkte mit dem SUMP finden. Durch optimierte Prozesse kann kostengünstiger, schneller und effizienter agiert werden. Langfristig können daher Personale entlastet bzw. Prozesse effizienter und schneller gestaltet werden:

- Die in Kürze erscheinenden Ergebnisse der umfangreichen Mobilitätsbefragung 2023 lassen sich für die Phase 1 des SUMP nutzen
- Etliche Maßnahmen aus dem M<sup>3</sup> Green-City-Masterplan sind in Arbeit bzw. abgeschlossen. Der SUMP kann die notwendige Evaluierung und Bewertung (AP 3) übernehmen.
- Die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ wird demnächst fortgeschrieben und benennt konkrete Bausteine und maßgebliche Akteure zum Ausbau der Elektromobilität in Mainz (AP 2/3)
- Die Fortschreibung des Nahverkehrsplan steht kurz vor der Ausschreibung (AP 2/3)
- Der in Arbeit befindliche Radkonsens konkretisiert Maßnahmen im Radverkehr (AP 2/3)

- Der Masterplan 100% Klimaschutz formuliert bereits konkrete Aufträge und entsprechende Personale im Mobilitätsbereich (AP 2/3)

Insbesondere Maßnahmen, die zu einer Umverteilung von Flächen oder anderen Restriktionen in Teilen des Gesamtverkehrssystems führen, stehen aktuell im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung und Diskussion. Der breite gesellschaftliche Diskurs zu diesen Maßnahmen macht deutlich, dass ein partizipativer Prozess dringend aufgenommen werden muss. Um den integrativen Ansatz zu wahren, sind Synergien aber insbesondere auch Zielkonflikte zwischen einzelnen Teilstrategien bzw. vorhandenen Planinstrumenten im SUMP zu identifizieren und zu lösen.

Die nächsten Schritte der Verkehrsverwaltung bestehen in der inhaltlichen Ausgestaltung der Ausschreibung für den SUMP, der Ermittlung der Zuständigkeiten und Beteiligten und der Ausstattung durch entsprechendes Personal. Die europaweite Ausschreibung wird sich bis in die erste Jahreshälfte von 2024 ziehen. Die Bearbeitung des SUMP erfolgt 2024 und 2025. Es ist vorgesehen, dass die Gremien die Vergabe und auch die einzelnen Projektphasen begleiten. Im Rahmen der einzelnen inhaltlichen Arbeitsschritte soll ein umfangreicher Dialogprozess durchgeführt werden, der neben der Information auch eine starke Beteiligung der Stadtgesellschaft einfordert.

### **3. Alternativen**

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Herausforderungen und des hohen Handlungsdrucks sieht die Verwaltung keine belastbare Alternative zur Erarbeitung eines SUMP.

Neben den zahlreichen fachlichen Argumenten sollte zusätzlich beachtet werden, dass sich eine Verpflichtung aus der EU-Regulierung für die transeuropäischen Netze (TEN-T) ergibt, bis 2025 SUMPs in allen „Knotenpunkten“, und dazu zählt auch Mainz, einen solchen Plan nach SUMP-Muster zu erstellen. Darüber hinaus ist ein solcher Plan ab diesem Zeitpunkt auch Voraussetzung für EU-Fördermittel für verkehrsbezogene Projekte.

### **4. Ausgaben / Finanzierung**

Für den oben beschriebenen Erarbeitungsprozess eines SUMP erwartet die Verwaltung Kosten in Höhe von etwa 350.000 € über einen Zeitraum von etwa eineinhalb Jahren.

Die Stadt Mainz hat diese 350.000€ im laufenden Haushalt bereits eingestellt (200.000€ für 2023 und 150.00€ für 2024). Die Begleitung und Koordinierung des SUMP ist nur mit zusätzlichem Personal (2 Personalstellen) zu realisieren, um die einzelnen Phasen und das externe Büro zu betreuen und die unterschiedlichen Maßnahmen in der Folge umzusetzen. Bereits im Masterplan 100% Klimaschutz sind diese zusätzlichen Personale beschrieben, ohne die die klimapolitischen Ziele im Mobilitätsbereich nicht erreicht werden können.

### **5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

Keine Auswirkungen.

## 6. Klimaschutz

Der Verkehrssektor und hierin enthalten insbesondere der motorisierte Straßenverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland. Die Zielsetzung „Klimaschutz und Verkehrswende“ und der Ansatz des SUMP, vorhandene Planinstrumente wie z.B. den Masterplans 100% Klimaschutz, Mainz Zero etc. zusammenzuführen, dient vorrangig den Klimaschutzzielen. Die vorliegende Beschlussvorlage hat daher in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt wirksam die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.

.

## Finanzierung