Mobilitätsplan D und EU-Pflicht für einen „nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan“ (SUMP)

I. Antwort Kral zu SPD-Anfrage zum Mobilitätsplan D (Ratssitzung 10.07.25)
(Berichtsvorlage RAT/209/2025, Beigeordneter Jochen Kral, S. 6f.)

Frage 3:
Wann werden die Prozesse zur Erarbeitung des Mobilitätsplan D und der Merit Order für den Sektor Verkehr von der Verwaltung fortgeführt und dieser den Gremien zum Beschluss vorgelegt?

Antwort:
Sachstand Mobilitätsplan D:

Gemäß der Verordnung der Europäischen Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) vom 13. Juni 2024 ist die Stadt Düsseldorf ein städtischer Knoten. Hiermit einher geht die Pflicht zur Aufstellung eines strategischen, urbanen Mobilitätsplans (in Düsseldorf gleichzusetzen mit dem Mobilitätsplan D) bis Ende 2027. Damit einher geht ebenso die Erhebung und Übermittlung von ausgewählten Verkehrsdaten. Welche Daten bzw. Indikatoren zu erheben sind wird voraussichtlich am 19. Juli 2025 seitens der Europäischen Union bekannt gegeben. Auf dieser Grundlage kann der wichtige Teil des Mobilitätsplan D zu Evaluation und Monitoring abgeglichen und finalisiert werden. Danach ist eine Einbringung in die Gremien geplant.

Sachstand Fortschreibung Merit Order Verkehr:

Die Fortschreibung der sogenannten Merit Order Verkehr (AUS/070/2021) soll über das geplante Controlling-Tool zur Klimaneutralität 2035 (RAT/704/2021, AUS/048/2022) erfolgen. So ist im Konzept vorgesehen, dass Klimaschutzmaßnahmen der Stadt Düsseldorf, unter anderem auch aus dem Mobilitätsplan D und der Merit Order Verkehr, in das Controlling-Tool eingepflegt, stetig aktualisiert und deren Wirkung auf das Ziel der Klimaneutralität 2035 hochgerechnet werden. Der aktuelle Stand auf dem Weg zur Klimaneutralität 2035 (auch sektorenspezifisch) soll so jederzeit und möglichst Transparent für die Öffentlichkeit und Politik einsehbar sein. Eine Fortschreibung der Merit Order Verkehr, zumindest der bisher existierenden Maßnahmen, in Form eines neuen Konzeptes wird so redundant. Die Inbetriebnahme des Controlling-Tools ist für Ende 2025 geplant.

Beigeordneter Kral

II. Anmerkungen zur Verordnung der Europäischen Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) - D. Wöske
Link zur Zusammenfassung hier oder: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/LSU/?uri=oj:L_202401679
Die Verordnung wurde am 13.06.25 beschlossen und ist am 18. Juli 2025 in Kraft getreten. Ihre strategischen Ziele für ein multimodales gesamteuropäisches Verkehrsnetz:

- **Nachhaltigkeit** – insbesondere durch Förderung emissionsarmer und -freier Mobilität und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger;
- **Kohäsion** – indem alle EU-Regionen zugänglich und vernetzt sind, besonders die Gebiete in äußerster Randlage und andere entlegene Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelte Gebiete;
- **Effizienz** – durch Beseitigung von Engpässen und Aufbau fehlender Bahnverbindungen;
- **Mehrwert für Nutzende** – durch Barrierefreiheit besonders in schutzbedürftigen Situationen, zum Beispiel für Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen.

Verpflichtung zur Vorlage eines „nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans“ (abgekürzt SUMP)
„Mit der Verordnung müssen alle größeren Städte am TEN-V Pläne zur nachhaltigen urbanen Mobilität vorlegen, um emissionsfreie und emissionsarme Mobilität zu fördern.“
Das Ausführungsgesetz verlangt, dass die Mitgliedsstaaten die Daten bis zum 31.12.2027 einreichen. Das heißt für Düsseldorf wohl, dass in der 2. Hälfte 2027 ein „nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan (SUMP) vorliegen muss. Städte sollen bei der Erstellung solcher Pläne durch Empfehlungen – mit unverbindlichen Leitfäden und Referenzmaterialien - unterstützt werden (s.u.)

III. Nachhaltige Stadtmobilitätsplanung und -überwachung – Schlüssel zum transeuropäischen Verkehrsnetz
(https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en)

Im Juli 2024 trat die revidierte TEN-V-Verordnung in Kraft. Es stärkt die Rolle der Städte als lebenswichtige Helfer für nachhaltigen, effizienten und multimodalen Verkehr. Die Verordnung benennt 431 Städte als städtische Knotenpunkte und legt spezifische Anforderungen für sie fest, um nahtlose Verkehrsströme von, zu und über städtische Knotenpunkte im TEN-V-Netz zu fördern. Dazu gehört, dass städtische Knoten einen **nachhaltigen Stadtmobilitätsplan** annehmen und regelmäßig Daten der Kommission zu den Indikatoren für die Mobilität der Stadtuniversitäten vorlegen sollten. Anhang 5 der Verordnung legt die Anforderungen an städtische Knotenpunkte in Bezug auf die Entwicklung nachhaltiger innerstaatlicher Mobilitätspläne fest und legt Bestimmungen fest, wie man die städtische Mobilität und die TEN-V-Politik in städtischen Knotenpunkten zusammenführen kann, um das effektive Funktionieren des TEN-V als Ganzes zu gewährleisten. Die Liste der städtischen Knoten ist in Anhang 2 der Verordnung verfügbar.

Was ist ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan (SUMP)?
Ein nachhaltiger Stadtmobilitätsplan (SUMP) ist ein **strategischer Plan, der die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten und der Umgebung für eine bessere Lebensqualität erfüllen** soll. Sie baut auf bestehenden Planungspraktiken auf und berücksichtigt Integrations-, Beteiligungs- und Bewertungsgrundsätze.
Ein SUMP sollte das gesamte funktionale Stadtgebiet (eine Stadt u. ihre Pendlerzone) unter Berücksichtigung realer Verkehrsströme abdecken. Ein SUMP sollte die Zusammenarbeit und Synergien zwischen allen Regierungsebenen, lokalen, regionalen, nationalen u. in verschiedenen Politikbereichen voraussehen. Es sollte in Partnerschaft mit Anwohnern u. Interessengruppen vorbereitet werden. Es gewährleistet eine Vielzahl von nachhaltigen Transportmöglichkeiten für den sicheren, gesunden und flüssigen Durchgang von Menschen u. Gütern, wobei alle gebührende Rücksicht auf die Mitbewohner und die städtische Umwelt sind.
Die EU Stadtdatenbank zu SUMPs sammelt Informationen über nachhaltige Stadtmobilitätspläne (SUMPs) und andere Stadtmobilitätspläne in den EU-Mitgliedstaaten. Sie informiert derzeit über den Stand der SUMPs in den 431 städtischen Knotenpunkten des transeuropäischen Verkehrsnetzes. (*Anm.*: Für D’dorf ist in der Datenbank der Link zum Mobilitätsplan D angegeben.)

SUMP Konzept und Richtlinien
Im Rahmen des Pakets Urban Mobility 2013 legte die Kommission ein Konzept für eine nachhaltige urbane Mobilitätsplanung vor. Dies wurde von Städten und Gemeinden in ganz Europa gut aufgenommen, die die Vorbereitung und Aktualisierung von Hunderten von städtischen Mobilitätsplänen katalysierten. Das ursprüngliche Konzept wurde 2023 aktualisiert, **Integration neuer EU-Strategien und Politikprioritäten**, ohne große Änderungen an der ursprünglichen Philosophie. (Die SUMP-Konzepte im Anhang zur Kommissionsempfehlung für nationale SUMP-Förderprogramme und SUMP Richtlinien)

Nationale SUMP-Förderprogramme

Bis zum 19. Juli 2025 verlangt die überarbeitete TEN-V-Verordnung, dass die Mitgliedstaaten eine nationale SUMP-Kontaktstelle ausweisen und ein nationales SUMP-Programm aufstellen, mit dem Ziel, die städtischen Knotenpunkte zu unterstützen und die SUMPs umzusetzen. Im März 2023 nahm die Kommission Empfehlung, jeden Mitgliedstaat aufzufordern, ein nationales Programm mit einem eigenen Büro aufzustellen **Städten bei der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung zu helfen. Die Empfehlung berät die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung dieser Förderprogramme und legt eine Reihe von Maßnahmen fest, die in sie einbezogen werden könnten.**

Nationale SUMP-Förderprogramme könnten Leitinformationen, Schulungsprogramme und Kapazitätsaufbau umfassen und technisches Know-how und finanzielle Unterstützung für Städte bieten. Sie sollten ein Netzwerk von Städten und Gemeinden beleben und engagierte Kommunikationskampagnen koordinieren.

Stadtmobilitätsindikatoren (UMI)

Die überarbeitete TEN-V-Verordnung verlangt von der Europäischen Kommission, ein Ausführungsgesetz zu verabschieden, in dem eine begrenzte Anzahl von Indikatoren für die Bereiche Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit festgelegt ist. Diese Indikatoren werden städtischen Knoten helfen, die Umsetzung von SUMPs zu überwachen und Städten und Interessengruppen Feedback zu geben. Die Indikatoren werden auch städtischen Knoten helfen, die Fortschritte bei den in der TEN-V-Verordnung genannten Prioritäten zu überwachen, einschließlich:

- Förderung eines effizienten und geräuscharmen emissionsfreien Transports und der Mobilität, einschließlich der Ökologisierung von städtischen Flotten für Passagiere und Fracht;
- Erhöhung des modalen Anteils öffentlicher Verkehrsmittel und aktiver Verkehrsträger durch Maßnahmen zur Orientierung der Mobilität der Fahrgäste zugunsten dieser Verkehrsträger, gegebenenfalls einschließlich einer sicheren und sicheren Infrastruktur für aktive Verkehrsträger;
- Förderung einer effizienten geräuscharmen und kohlenstoffarmen städtischen Frachtlieferung;
- Erhöhung der Zugänglichkeit und der Konnektivität zwischen städtischen und ländlichen Gebieten und Zugang zu intelligentem, nachhaltigem und erschwinglichem Verkehr.

Die Indikatoren ermöglichen eine gezielte Steuerung der Umsetzung dieser Prioritäten. Sie helfen, die Stärken und Schwächen der Mobilitätssysteme der Städte zu identifizieren. Die Daten sollten es ermöglichen, die Fortschritte bei der Erreichung der Ziele der städtischen Mobilitätspolitik auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene zu überwachen, und damit die Städte bei Bedarf rechtzeitig Korrekturmaßnahmen ergreifen.

Mit Blick auf die Vorbereitung des Durchführungsaktes hat eine Expertengruppe an der Entwicklung von Indikatoren gearbeitet. Das Ergebnis ihrer Arbeit ist zusammengefasst in sieben fiches. Im Juli 2024 verabschiedete die Expertengruppe Stadtmobilität (EGUM) ihre Meinung zu nachhaltigen urbanen Mobilitätsindikatoren

.

Der TEN-V-Ausschuss hat beschlossen, eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe aus nationalen, regionalen und lokalen Vertretern einzurichten, die von den Mitgliedstaaten ernannt wurden, um die Europäische Kommission bei der Entwicklung des Ausführungsgesetzes zu unterstützen, das die Indikatoren festlegt, die Schlüsselaspekte jedes der drei Felder erfassen. Das Ausführungsgesetz definiert Indikatoren, die Methodik für die Erhebung der Daten für jeden Indikator und einen Zeitplan für deren Einreichung. Das Ausführungsgesetz verlangt, dass die Mitgliedstaaten die Daten bis zum 31. Dezember 2027 einreichen.

Referenzmaterial

Um Städte die Entwicklung eines SUMP zu befähigen, sensibilisiert die Europäische Kommission weiterhin durch Schulungen, Beispiele für gute Praxis, Vernetzungsmöglichkeiten und durch die Bereitstellung von Finanzierungsmöglichkeiten und eine Koordinierungsplattform für SUMP-bezogene Projekte.
Ein Kompendium von unverbindlichen Leitfäden und Referenzmaterialien, das durch EU-Kofinanzierte Projekte entwickelt wurde, steht allen Städten zur Verfügung, um sie bei der Erstellung und Umsetzung ihrer einzelnen SUMPs zu unterstützen. Städte sind eingeladen, diese Informationsressourcen entsprechend für ihre eigenen Bedürfnisse zu nutzen.
Die Materialien sind auf EU-Wärmemobilbeobachtungsstelle aufgeführt. (*Anm.*: Hier steht ebenfalls der o.a. Link zum MP-D, aber nicht zum Lärmaktionsplan IV, wie es sinnvoll wäre.)

Urban Mobility Indicators fiches (Allgemeine Publikationen 28. Mai 2024)

UMI fiche: Verkehrsunfälle und Verletzungen
UMI fiche: Modal Share
UMI fiche: Lärm
UMI fiche: Luftverschmutzung
UMI fiche: Stau
UMI fiche: THG-Emissionen
UMI fiche: Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen