



Sustainable Regional Mobility Plans

Neue Wege für die Mobilität zwischen Stadt und Land

Nelli Elizarov Farias, Alexandra Pinto, Britta Sommer



Nelli Elizarov Farias, Alexandra Pinto, Britta Sommer

Sustainable Regional Mobility Plans – Neue Wege für die Mobilität zwischen Stadt und Land

1 Einleitung

Ländliche Räume stehen bei der nachhaltigen Mobilitätsplanung vor besonderen Herausforderungen, die durch den bisherigen Fokus der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) nicht vollständig adressiert werden. SUMP zielen darauf ab, die Mobilität einer Stadt umweltfreundlich und zukunftsfähig zu gestalten und entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Ländliche Räume unterscheiden sich jedoch von Städten in zentralen Punkten. Die geringe Bevölkerungsdichte erschwert dort die Bereitstellung regelmäßiger öffentlicher Verkehrsangebote, da sich viele wirtschaftlich kaum tragfähig umsetzen lassen. Gleichzeitig sind die Wege zwischen Wohnorten, Arbeitsstätten, Versorgungsinfrastruktur und Freizeiteinrichtungen oft weit. Die fehlenden oder unzureichenden ÖPNV-Alternativen verschärfen diese Situation und führen häufig zu einem hohen Pkw-Anteil im Verkehr. Während in städtischen Räumen vor allem die begrenzte Flächenverfügbarkeit und die konkurrierenden Ansprüche an den Straßenraum – etwa zwischen Parken, Radverkehr und Aufenthaltsflächen – zu den größten Herausforderungen zählen, stellt im ländlichen Raum insbesondere die Sicherstellung einer ausreichenden Taktung und Verlässlichkeit des ÖPNV-Angebots ein zentrales Problem dar.

Neben diesen strukturellen Herausforderungen gibt es weitere Barrieren, die die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen erschweren: Begrenzte finanzielle Mittel und ein Mangel an personellen Ressourcen in den Verwaltungen behindern die Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen. Die Abstimmung zwischen lokalen, regionalen und nationalen Verwaltungsebenen gestaltet sich zudem oft schwierig, da unterschiedliche Prioritäten und Zuständigkeiten in den einzelnen Verwaltungen bestehen. So können beispielsweise Verkehrsbehörden und Umweltämter divergierende Ziele verfolgen, was die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie erschwert. Zudem wird die Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote wie Sharing- oder On-Demand-Angeboten nicht selten durch

mangelnde oder unzureichende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger beeinträchtigt, sodass wichtige Perspektiven der Bevölkerung nicht ausreichend in die Planung einfließen.

Diese Herausforderungen zeigen, dass der klassische SUMP-Ansatz, der überwiegend auf städtische Räume mit dichtem Verkehrsnetz und hoher Nachfrage ausgerichtet ist, in periurbanen und ländlichen Räumen an seine Grenzen stößt. Die vielfältigen Mobilitätsbedarfe unterschiedlicher Nutzungsgruppen – von Berufspendelnden über dauerhaft ländlich lebende Menschen bis hin zu touristischen Gästen – erfordern individuelle und flexible Lösungen, die nicht über standardisierte Maßnahmen abgedeckt werden können. Vor diesem Hintergrund gewinnt eine regionale Perspektive zunehmend an Bedeutung. Die Betrachtung sogenannter funktionaler Ballungsräume, die städtische Zentren gemeinsam mit ihren Einzugsgebieten umfassen, ermöglicht eine abgestimmte und überkommunale Mobilitätsplanung. Nur durch die koordinierte Betrachtung von Stadt und Umland können Mobilitätsangebote unter der Einbeziehung von regionalen Stakeholdern wie beispielsweise Verkehrsverbünden bedarfsgerecht gestaltet und funktionale Verflechtungen berücksichtigt werden (EGUM 2025). Der Sustainable Regional Mobility Plan (SRMP) stellt in diesem Zusammenhang eine konzeptionelle Weiterentwicklung des SUMP dar, mit dem Ziel, regionale Anforderungen stärker in die Planung zu integrieren und über kommunale Grenzen hinaus zusammenzuarbeiten.

Um diese komplexen Herausforderungen besser zu verstehen und geeignete Lösungsansätze zu entwickeln, wurden im Rahmen einer umfassenden Recherche und einer Befragung von zwölf Fachakteurinnen und -akteuren aus der Regional- und Kommunalplanung relevante Hemmnisse und Bedarfe ermittelt. Die Befragung wurde online in Form eines Fragebogens durchgeführt. Der Fragebogen steht für Interessierte auf Anfrage bei den Autorinnen zur Verfügung. Die Ergebnisse zeigten deutlich, dass der periurbane Charakter große Hürden in der nachhaltigen Mobilitätsplanung mit sich bringt. Diese Erkenntnisse unter-

streichen den Bedarf an neuen Planungsansätzen, um gleichwertige Mobilitätschancen für alle Regionen zu gewährleisten.

2 Sustainable Urban Mobility Plans: Grundlagen und Rahmenbedingungen

Ein SUMP ist ein strategisches Planungsinstrument, das darauf abzielt, die Mobilitäts- beziehungsweise Verkehrsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten sowie deren Umland in einer Weise zu erfüllen, die zugleich eine bessere Lebensqualität fördert (EU-Kommission o. J.). Dabei wird ein besonderer Fokus auf die integrierte Planung, die Beteiligung der Zielgruppen sowie die systematische Bewertung und Überprüfung gelegt. Typischerweise bezieht sich ein SUMP auf das gesamte funktionale Stadtgebiet, also auf die Kernstadt sowie angrenzende Gebiete mit Pendel- und Verkehrsbeziehungen. Ziel ist es nicht, lediglich einzelne Maßnahmen zu steuern (z. B. Rad- oder ÖPNV-Ausbau), sondern einen umfassenden und langfristig angelegten Planungsrahmen zur Gestaltung von nachhaltiger Mobilität zu schaffen (EUR-Lex 2023).

SUMPs fanden ihren Ursprung in den wachsenden städtischen Herausforderungen, etwa zunehmender Staus, Luft- und Lärmbelastung sowie Klimaschutzanforderungen. Bereits 2009 hat die Europäische Kommission in dem „Aktionsplan urbane Mobilität“ integrierte Strategien und ihre Förderung thematisiert. Der Aktionsplan enthält unter anderem Empfehlungen für die beschleunigte Einführung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität (EU-Kommission 2009). Die EU-Verordnung 2024/1679 (Novellierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes [TEN-V]) sieht ausdrücklich vor, dass die 431 als städtische Knoten („urban nodes“) definierten europäischen Städte innerhalb des TEN-V bis Ende 2027 einen SUMP oder einen gleichwertigen integrierten Plan erarbeiten müssen (EUR-Lex 2024). Somit sollen SUMPs zum Ziel der Verordnung beitragen, den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt zu stärken. Im Anhang V der TEN-V-Verordnung sind die spezifischen Anforderungen für städtische Knoten enthalten, darunter die Pflicht zur Erhebung von Indikatoren, die Einrichtung von Monitoring-Systemen und die Fokussierung auf multimodale Mobilität innerhalb des urbanen Bereichs. Damit gewinnen SUMPs nicht nur lokale Bedeutung, sondern sind in der EU-Mobilitätspolitik als verbindliches Element verankert, insbesondere mit Blick auf die Umsetzung des TEN-V im urbanen Raum.

SUMPs basieren auf den folgenden zentralen Prinzipien, die ihre Planung und Umsetzung leiten:

- **Nachhaltigkeit:** SUMPs zielen auf Umwelt- und Klimaschutz, Reduktion von Treibhausgasen, Luft- und Lärmemissionen sowie Energieverbrauch ab.
- **Integrierte Planung:** Dies umfasst eine horizontale Integration (zwischen Verkehrsträgern, Personen- und Gütermobilität) und eine vertikale Integration (zwischen lokalen, regionalen und nationalen Ebenen). Ebenso wichtig ist das Einbeziehen des funktionalen Stadtgebiets.
- **Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie Stakeholder:** Die Vorbereitung und Umsetzung eines SUMP erfolgt idealerweise unter Einbindung der lokalen Bevölkerung, von Wirtschaft, Öffentlichkeit und Verwaltung.
- Zusätzlich lassen sich Elemente wie eine **langfristige Vision, Ziel- und Maßnahmenplanung, regelmäßige Überprüfung/ Messung sowie Anpassungsfähigkeit** nennen. Grundlage für Anpassungen sind das kontinuierliche Monitoring und die regelmäßige Evaluation der Ergebnisse (EU-Kommission 2026).

Diese Prinzipien stellen sicher, dass die Mobilitätsentwicklung nicht nur technologisch oder infrastrukturell gedacht wird, sondern sozial, ökologisch und ökonomisch ausgewogen erfolgt.

Während sich SUMPs bislang vor allem auf städtische Kerngebiete konzentrieren, zeigt die zunehmende Bedeutung von Pendlerströmen und periurbanen Verkehren sowie interkommunaler Vernetzung, dass eine Ausweitung auf den gesamten regionalen Raum für die nachhaltige Gestaltung unserer Mobilität zwingend erforderlich ist. Eine Analyse des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zeigt, dass im Jahr 2024 rund 60 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland regelmäßig pendeln; die Tendenz ist weiterhin steigend (BBSR 2025).

Mit einem SRMP können verschiedene Mobilitätsangebote zu einem integrierten, nutzungsorientierten, umweltfreundlichen und effizienten Gesamtsystem verknüpft werden. Die Integration erfolgt sowohl auf strategischer, infrastruktureller als auch betrieblich-digitaler Ebene. Dabei werden wichtige Mobilitätsformen wie der **ÖPNV**, Radverkehr sowie geteilte Mobilität (Shared Mobility) und auch die Chancen durch die Digitalisierung berücksichtigt.

3 Herausforderungen für die Mobilität im ländlichen Raum

Die nachhaltige Gestaltung von Mobilität ist längst nicht mehr nur eine Frage urbaner Zentren. Auch ländliche Räume stehen vor der Herausforderung, ihre Verkehrsangebote umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten – sei es aus Gründen des Klimaschutzes, aufgrund veränderter Mobilitätsbedarfe oder im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse. Der bislang verbreitete SUMP-Ansatz ist dabei vor allem auf städtische Kontexte ausgerichtet und stößt im ländlichen Raum oft an seine Grenzen. Faktoren wie eine geringe Bevölkerungsdichte, große Entfernungen zwischen wichtigen Zielorten und eine starke Abhängigkeit vom Pkw prägen in diesen Räumen die Ausgangslage. Auch die Rolle des ÖPNV, der in vielen ländlichen Regionen primär auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern fokussiert ist, sowie fehlende oder unzureichende Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen stellen große Herausforderungen dar. Wichtige Aspekte im ländlichen Raum sind zudem schienenorientierte Anbindungen und flexible, bedarfsorientierte Angebote wie On-Demand-Verkehre. Darüber hinaus verändert der demografische Wandel die Rahmenbedingungen erheblich: In vielen Regionen sinkt infolge von Bevölkerungsrückgang und -alterung die Gesamtnachfrage nach Mobilitätsangeboten, während zugleich der Bedarf an barrierefreien, flexiblen und wohnortnahen Lösungen deutlich zunimmt.

Im Rahmen der zugrundeliegenden Befragung¹ von Fachakteurinnen und -akteuren aus der Regional- und Kommunalplanung wurden diese Herausforderungen bestätigt. Die Teilnehmenden nannten zudem vielfältige strukturelle und institutionelle Hemmnisse, die sich auf die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum auswirken. Immer wieder wurde auf die **begrenzten finanziellen Spielräume** verwiesen, mit denen viele Landkreise und Gemeinden zu kämpfen haben. Die Umsetzung langfristiger Maßnahmen wird durch starre Haushaltsstrukturen, fehlende Planungssicherheit und das Fehlen verbindlicher Förderprogramme erschwert. Gleichzeitig werden häufig andere Maßnahmen priorisiert. Mehrere Befragte wiesen zudem darauf hin, dass eine langfristige Investitionsplanung durch die Verpflichtung zu sogenannten Doppelhaushalten und knappe Ressourcen im Personalbereich erschwert wird. Diese Hemmnisse treffen auch auf urbane Räume zu. Deutliche Unterschiede zeigen sich in ländlichen Räumen in der Bereitschaft und den Kapazitäten lokaler Akteure, neue Mobilitätsansätze aufzugreifen oder Kooperationen aktiv voranzutreiben, was zu sehr heterogenen Entwicklungsständen innerhalb von Regionen führt, u. a. auch aufgrund der Diversität der

Partner basierend auf deren Größe, Wirtschafts- und Finanzkraft. Unterschiedliche politische Zielsetzungen, variierende planerische Ressourcen sowie **fragmentierte Zuständigkeiten** erschweren eine koordinierte Vorgehensweise. Auch **konkurrierende Interessen** einzelner Kommunen – etwa im Bereich Standortentwicklung – können die Zusammenarbeit beeinträchtigen. Auch Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen sowie weitere Stakeholder haben unterschiedliche Anforderungen an Mobilität, die je nach Raumtyp und Funktion variieren. Unterschiedliche Umsetzungsdynamiken, rechtliche Restriktionen sowie eine ungleiche Verteilung von Kosten und Nutzen stellen ebenfalls potenzielle Hemmnisse dar. Mehrere Befragte berichteten von einer zersplitterten Planungshoheit, die sich auf Landkreise, Kommunen und verschiedene Verkehrsunternehmen verteilt. Diese Situation führt nicht selten zu Koordinationsproblemen und verhindert eine ganzheitliche und abgestimmte Verkehrsplanung im funktionalen Raum. In vielen Fällen erfolgt die Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen und Landkreisen auf freiwilliger Basis und wird durch unterschiedliche Zuständigkeiten sowie fehlende verbindliche Entscheidungskompetenzen erschwert.

Mehrere Befragte betonten außerdem, dass politische Beschlüsse eine zentrale Voraussetzung für jede Maßnahme darstellen. Obwohl dies in urbanen wie auch in ländlichen Räumen der Fall ist, müssen für interkommunale Projekte sämtliche beteiligten Kommunen entsprechende Beschlüsse fassen, damit eine Umsetzung möglich ist. Dieser Prozess bringt einen erheblichen Abstimmungsbedarf mit sich und ist häufig von **Akzeptanzproblemen** geprägt. Darüber hinaus ist der Prozess oft langwierig, da jede Kommune eigene Verfahren und Entscheidungswege hat. Am Beispiel des Rhein-Neckar-Kreises wurde hervorgehoben, dass der hohe Aufwand bei der Einholung politischer Beschlüsse einer der Hauptgründe war, weshalb der dort begonnene SRMP-Prozess nicht weiterverfolgt wurde. Auch unterschiedliche politische Interessenlagen innerhalb von Regionen, beispielsweise zwischen urbanen und ländlichen Teilräumen, erschweren die Findung gemeinsamer Lösungen.

Ein weiteres häufig genanntes Hemmnis ist die **fehlende oder unzureichende Verfügbarkeit von Daten**, die für Planungen im Bereich Mobilität in allen Verkehrsräumen grundlegend sind. Für die fundierte Planung regionaler Mobilitätskonzepte werden belastbare Informationen über Verkehrsströme, Nutzungsbedarfe und Mobilitätsmuster benötigt. Die Befragten berichteten, dass solche Daten gerade im ländlichen Raum oft nicht flächendeckend oder in ausreichender Detailtiefe vorhanden sind. Die Erstellung und Pflege regionaler Verkehrsmodelle sei technisch

¹ Im Zeitraum April bis November 2025 wurden im Rahmen einer Befragung von zwölf Fachakteurinnen und -akteuren aus der Regional- und Kommunalplanung relevante Hemmnisse und Bedarfe ermittelt. Die Befragung wurde online in Form eines Fragebogens durchgeführt. Der Fragebogen steht für Interessierte auf Anfrage bei den Autorinnen zur Verfügung.

und finanziell aufwendig und überfordere häufig die vorhandenen Kapazitäten. Zusätzlich erschwert die Vielzahl an Verkehrsunternehmen mit unterschiedlichen Graden der Kooperationsbereitschaft die Integration multimodaler Angebote und die Umsetzung innovativer Konzepte wie On-Demand-Verkehr oder Sharing-Systeme. Auch private Unternehmen wie Verkehrs- und Mobilitätsdienstleister müssen zunehmend in Planungsprozesse eingebunden werden, da sie über relevante Daten verfügen, die die öffentlichen Daten ergänzen und somit ein komplettes Bild der Verkehrsnutzung und Mobilitätsbedarfe ermöglichen. Sie verfolgen jedoch häufig andere wirtschaftliche und strategische Interessen als öffentliche Institutionen, was die gemeinsame Zieldefinition erschwert. Regionale Einflussfaktoren wie touristischer Durchgangsverkehr oder eine Zunahme des Pendelverkehrs durch neue Industrieansiedlungen tragen zwar zur Entwicklung der Region bei, erhöhen jedoch gleichzeitig den Abstimmungsaufwand. Divergierende Datenbasen, zeitlich ungleich laufende Prozesse und unterschiedliche Beteiligungskulturen tragen ebenfalls zu zusätzlichem Koordinationsbedarf bei.

Die Herausforderungen verdeutlichen, dass eine reine Fokussierung auf kommunale oder städtische Planungskonzepte der Realität nicht gerecht wird. Für eine nachhaltige und sozial gerechte Mobilitätsentwicklung ist ein integrierter, überkommunaler Ansatz erforderlich, der Stadt und Land als funktionale Einheit betrachtet, institutionelle und finanzielle Rahmenbedingungen einbezieht und die Grundlage für eine koordinierte Umsetzung von Maßnahmen schafft.

4 Der Sustainable Regional Mobility Plan als Lösungsansatz

Die regionale Ebene rückt zunehmend in den Fokus nachhaltiger Mobilitätsplanung, da kommunale Ansätze oft an ihre Grenzen stoßen. SRMPs schaffen einen Rahmen, um Mobilität im funktionalen Raum zwischen Stadt und Land gemeinsam zu denken und abgestimmt zu gestalten. Besonders in Regionen mit stark verflochtenen Pendelverkehren, interkommunal genutzten Verkehrsinfrastrukturen und unterschiedlichen strukturellen Voraussetzungen ermöglichen SRMPs die Entwicklung integrierter Strategien und die Nutzung von Synergien zwischen urbanen und ländlichen Teilräumen.

Die Erstellung eines SRMP erfordert zunächst eine klare Abgrenzung der betrachteten Region. Hierfür kann das Konzept der Functional Urban Area (FUA) eine geeignete Grundlage bieten. FUAs zeigen die funktionalen Räume, in denen alltägliche Aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten und Versorgung statt-

Bestandteile der Functional Urban Area (FUA)

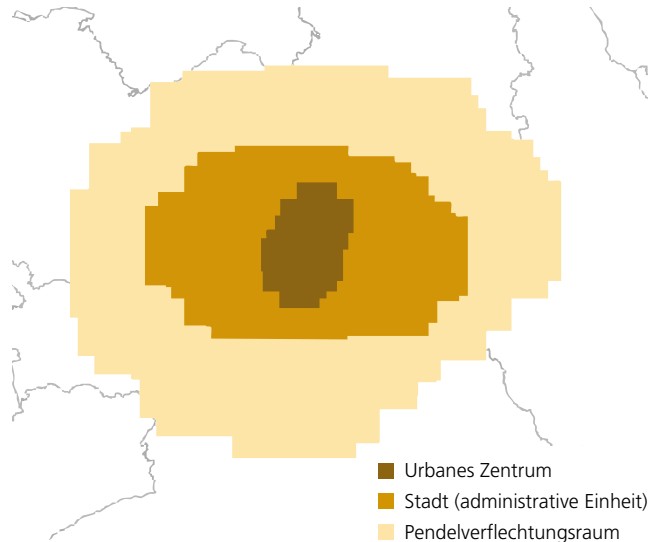


Abbildung 1: Bestandteile der Functional Urban Area (FUA).

finden. Die Abgrenzung erfolgt über Bevölkerungsdichte und Pendelverkehre, um das Umland zu erfassen, das in das tägliche Geschehen der Siedlungskerne eingebunden ist. Nach der EU-OECD²-Definition setzt sich eine FUA aus einer Kernstadt und ihrer funktional angebundenen Pendlerzone zusammen (OECD 2019). Ausgangspunkt ist ein dicht besiedeltes urbanes Zentrum mit mindestens 50.000 Einwohnenden und einer Bevölkerungsdichte von mindestens 1.500 Einwohnenden pro Quadratkilometer. Zur Stadt zählen jene Verwaltungseinheiten, deren Bevölkerung mehrheitlich innerhalb dieses Zentrums lebt. Ergänzt wird sie durch angrenzende Gebietseinheiten, aus denen ein signifikanter Anteil der Erwerbstätigen, mindestens 15 %, in die Kernstadt einpendelt (s. Abbildung 1). Diese Definition schafft zwar Vergleichbarkeit, bleibt aber ein statistisches Konstrukt: Änderungen der Schwellenwerte, unterschiedliche Datengrundlagen oder polyzentrische Raumstrukturen können die resultierenden Grenzen erheblich verändern. FUAs sind daher weniger als feste Einheiten zu verstehen und mehr als dynamische Bezugsräume, die regelmäßig überprüft, mit lokalen Kenntnissen validiert und flexibel an neue funktionale Verflechtungen angepasst werden sollten. Vor dem Hintergrund der dynamischen und funktionalen Abgrenzung dieser Räume verwendet die dritte Auflage der SUMP-Leitlinien der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2026 den Begriff „Functional City“ (EU-Kommission 2026). Da dieser jedoch nicht explizit definiert ist und die zugrundeliegende Methodik unverändert bleibt (EU-Kommission 2025), wird im vorliegenden Beitrag weiterhin der definierte Begriff „Functional Urban Area“ (FUA) verwendet.

² Die OECD ist eine interdisziplinäre zwischenstaatliche Organisation mit 36 Mitgliedsländern, die in ihrer Arbeit eine zunehmende Anzahl von Nichtmitgliedern aus allen Regionen der Welt einbezieht.

In der Befragung von Fachakteurinnen und -akteuren aus der Regional- und Kommunalplanung zeigte sich, dass das Konzept der FUA in der Mobilitätsplanung Beachtung findet. Einige Regionen wie der Großraum Braunschweig orientieren sich an der EU-OECD-Definition, andere wie die Metropolregion Frankfurt-RheinMain erweitern den Planungsraum über die FUA hinaus, um eng verflochtene Nachbarkommunen einzubeziehen. Von anderen Befragten wird angegeben, dass der funktionale Anspruch durch die Raumtypisierung nach RegioStar⁷³ ausreichend abgebildet wird. Insgesamt wird das FUA-Prinzip als hilfreicher Ansatz gesehen, um Mobilität über Verwaltungsgrenzen hinaus zu betrachten und regionale Planungsmaßnahmen gezielt auf die funktionalen Verflechtungen zwischen Stadt und Umland auszurichten.

Unabhängig von der Abgrenzungsmethode des betrachteten Gebietes heben die Befragten hervor, dass SRMPs gegenüber rein kommunalen Ansätzen einen klaren Mehrwert bieten: Sie ermöglichen die Betrachtung des gesamten funktionalen Verflechtungsraums einschließlich grenzüberschreitender Mobilität mit benachbarten Auslandsregionen, die gezielte Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsanforderungen von Stadt und periurbanen Gebieten, die Vernetzung von ÖPNV, Radverkehr und weiteren Mobilitätsangeboten sowie eine effizientere Nutzung von Haushalts- und Fördermitteln. Der Landkreis kann hierbei als Koordinationsinstanz fungieren, Ressourcen bündeln und kleinere Kommunen unterstützen.

Ergebnisse aus der zugrundeliegenden Befragung und Literatur weisen darauf hin, dass in Städten vor allem die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, die Verbesserung der Luft- und Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen, während in ländlichen Räumen insbesondere Maßnahmen zur Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge im Fokus sind. Wichtige Aspekte im ländlichen Raum sind zudem schienenorientierte Anbindungen und flexible, bedarfsorientierte Angebote wie On-Demand-Verkehre.

Die in Kapitel 3 beschriebenen Herausforderungen lassen sich durch eine Reihe praxisorientierter Lösungsansätze und Erfolgsfaktoren angehen. Tabelle 1 fasst die Ansätze der befragten Fachakteurinnen und -akteure zusammen und zeigt auf, wie Regionen konkret auf die identifizierten Hemmnisse reagieren können.

Während die Lösungsansätze konkrete organisatorische Maßnahmen darstellen, geben die Prinzipien in Abbildung 2 übergeordnete Leitlinien vor, die sicherstellen, dass die Umsetzung der Maßnahmen kohärent, transparent und nachhaltig erfolgt. Sie bilden den methodischen Rahmen, innerhalb dessen die Lösungsansätze wirken können. Die übergeordneten Leitlinien

sind zum einen aus den Ergebnissen der Befragung, aber auch aus Erkenntnissen eines vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) geförderten Forschungsprojekts „Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMPs) in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern“ abgeleitet worden (BMV 2023).

Auf Grundlage dieser Prinzipien und organisatorischen Rahmenbedingungen richtet sich der SRMP inhaltlich auf die Integration zentraler Mobilitätsangebote. Diese umfassen ÖPNV, Radverkehr, geteilte Mobilitätsdienste, motorisierten Individualverkehr (MIV) und digitale Systeme, deren koordinierte Planung und Vernetzung die Kernziele eines SRMP darstellen und als vernetztes Gesamtsystem berücksichtigt werden müssen:

- **ÖPNV:** Ausbau und Taktverdichtung auf regionalen Hauptachsen; intermodale Verknüpfung an Knotenpunkten; Barrierefreiheit und Qualitätsstandards; Tarif- und Verbundharmonisierung; digitale Unterstützungsangebote.
- **Radverkehr:** Regionale Radwege (inkl. Radschnellwege); durchgängige Infrastruktur über Gemeindegrenzen hinweg; sichere Abstellmöglichkeiten und „Bike+Ride“-Angebote; digitale Integration.
- **Geteilte Mobilität** (Carsharing, Bikeshaaring, On-Demand): Flächendeckende Integration, Betrieb an Mobilitätsstationen, Kooperation mit Anbietern, Nutzung als „letzte Meile“.
- **Motorisierter Individualverkehr** (private Pkw): Steuerung der Pkw-Nutzung über regionale Angebots- und Nachfrageinstrumente; Reduktion von Pkw-Fahrten insbesondere im Pendelverkehr durch Verlagerung auf den Umweltverbund; Ausbau von Park-and-Ride- und Park-and-Pool-Systemen an regionalen Knoten; gezielte Parkraumbewirtschaftung und Harmonisierung von Stellplatzangeboten; Integration von MIV in multimodale Reiseketten (z. B. als Zubringer zum ÖPNV); Einführung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen (z. B. dynamische Parkrauminformation, Sharing- und Mitfahrangebote); verkehrslenkende Maßnahmen zur Entlastung von Innenstädten und hochbelasteten Achsen; stärkere Kopplung von Siedlungsentwicklung und verkehrlicher Erreichbarkeit im Sinne einer reduzierten Pkw-Abhängigkeit.
- **Digitale Systeme:** Plattformen für Information, Buchung und Bezahlung (MaaS – Mobility as a Service), Datenmanagement, Verkehrslenkung und multimodale Routenplanung (UBA 2025, BMV 2025).

3 RegioStar 7 beinhaltet zusammengefasste regionalstatistische Raumtypen. Weitere Informationen zu diesem und anderen Raumtypen sind hier zu finden: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/regiostar-raumtypologie.pdf?__blob=publicationFile

Lösungsansätze für die definierten Herausforderungen

Herausforderung	Lösungsansatz
Konkurrierende Interessen	Eine integrierte Betrachtung der Räume, deren Demografie, wirtschaftlicher Struktur und Pendelverflechtungen werden systematisch einbezogen (BMV 2023). Abgestimmte Maßnahmen nehmen diese Bedürfnisse auf und bieten Lösungen an. Beteiligungsformate ermöglichen es, die Bedürfnisse zu identifizieren und in die Planungen aufzunehmen.
Begrenzter finanzieller Spielraum	Die Einwerbung von Fördermitteln und das vorgelagerte kontinuierliche Screening von Förderprogrammen und -aufrufen auf allen Ebenen (EU, Bund, Land, Region) kann die Durchführung von Maßnahmen unterstützen. Hierbei ist zu beachten, dass in der Regel weiterhin ein Eigenanteil durch die Region oder Kommune selbst zu finanzieren ist, dessen Höhe je nach Förderprogramm unterschiedlich hoch ausfällt. Gleichzeitig kann sich die Nutzung von Synergien positiv auf den Finanzbedarf auswirken. Dazu gehören u. a. die gemeinsame Nutzung zentraler Infrastrukturen wie Bahnhöfen, Mobilitätsstationen, P&R-Plätzen sowie der gemeinsame Einsatz von Sharing-Angeboten und On-Demand-Systemen.
Fragmentierte Zuständigkeiten	Die Benennung einer zentralen Ansprechperson oder eines Projektteams, bei der bzw. dem Informationen gebündelt werden, kann zu einer Entlastung der Kommunen, Landkreise und Regionen sowie einer Effizienzsteigerung führen. Prozesse werden transparent aufgesetzt und strukturiert koordiniert, Maßnahmen abgestimmt und die relevanten Personen eingebunden. Arbeitskreise auf Verwaltungsebene können diese Ansprechperson unterstützen und die Kommunikation in die Verwaltungen hinein verbessern. Institutionalisierte Koordinierungsstrukturen wie Zweckverbände, Mobilitätsbeiräte oder regionale Arbeitskreise sichern die kontinuierliche Abstimmung und fördern Kooperationen.
Unzureichende Verfügbarkeit von Daten	Eine zentrale Datenerhebung, gemeinsame Datenpools und Verkehrsbefragungen verbessern Planungsgrundlagen und fördern datenbasierte Entscheidungen. Der Landkreis und/oder Regionalverband kann Beauftragungen von SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) und MiD (Mobilität in Deutschland) zentral auslösen und auch weitere Daten wie Statistiken zur Bevölkerungsentwicklung und Datenerhebungen für alle beteiligten Kommunen übernehmen. Ein offener Austausch über Daten, die in den Kommunen und Landkreisen vorliegen, und ihre gemeinsame Nutzung im Rahmen der Datenschutzverordnung, kann den Aufwand bei der Datenerhebung und -auswertung reduzieren. Die Einbeziehung von Daten von Verkehrsunternehmen bedarf der Schaffung einer rechtlichen Grundlage.
Demografischer Wandel	In SRMPs sollten entsprechende Angebote, die die Mobilität im Alter auch unabhängig vom MIV ermöglichen, eine besondere Rolle spielen. Eine Einbindung aller gesellschaftlichen Gruppen ist notwendig, um die Anforderungen zu erfassen und in die Planung und Umsetzung barrierefreier Maßnahmen einzubeziehen (UN 2007).
Akzeptanzprobleme	Durch eine frühzeitige Kommunikation und Beteiligung werden alle Akteure, einschließlich politischer Entscheidungsträger, Bürgerinnen und Bürger sowie Stakeholder, von Beginn an einbezogen, um Transparenz und Akzeptanz zu sichern. Um alle politischen Entscheidungsträger einzubinden, muss mit einem entsprechenden zeitlichen Aufwand gerechnet werden. Die Einrichtung von Lenkungsreisen kann sinnvoll sein, um während der Planung, Erstellung und Umsetzung eines SRMP die Gestaltungsmöglichkeiten der politischen Ebene zu verbessern. Ein politisches Mandat sichert Unterstützung auf allen Ebenen und erleichtert verbindliche Entscheidungen. Pilot- und Leuchtturmprojekte machen erste Maßnahmen sichtbar und erhöhen Akzeptanz, Motivation und Vertrauen.

Tabelle 1: Lösungsansätze für die definierten Herausforderungen.

Prinzipien zur Entwicklung und Umsetzung eines SRMP



Abbildung 2: Prinzipien zur Entwicklung und Umsetzung eines SRMP.

Ein Beispiel aus der Region Hannover zeigt, dass eine abgestimmte Planung von ÖPNV, Straßeninfrastruktur und Verkehrsmanagement innerhalb eines regionalen Verbands zu wirksameren und nutzungsfreundlicheren Mobilitätsangeboten führen kann. Auch in anderen Regionen wie München gelingt es, Hemmschwellen durch eine enge Kooperation der Kommunen zu überwinden, wenn gemeinsame Ziele verfolgt und klare Kommunikationsstrukturen etabliert werden. Dies unterstreicht, wie regionale Mobilitätsplanung gelingen kann, indem unterschiedliche lokale Voraussetzungen anerkannt und flexible Formen der Zusammenarbeit etabliert werden. Umso wichtiger ist es, Kooperation und Umsetzungsorientierung dauerhaft zu sichern und gemeinsame Wirkungen über Verwaltungsgrenzen hinweg zu erzielen.

Die praktische Umsetzung der Integration dieser Mobilitätsangebote erfolgt über spezifische Strategien (s. Tabelle 2). Diese Strategien geben vor, wie die Prinzipien und Lösungsansätze operationalisiert werden, indem sie die Entwicklung intermodaler Infrastruktur, die Etablierung gemeinsamer Verkehrsstrate-

gien, die digitale Vernetzung, Kooperationen mit Anbietern und die Beteiligung relevanter Akteure methodisch strukturieren.

Durch diese logische Verbindung von Herausforderungen, Lösungsansätzen, Prinzipien, Mobilitätsangeboten und Integrationsstrategien bietet der SRMP einen klaren Rahmen, um regionale Mobilität systematisch, koordiniert und nachhaltig weiterzuentwickeln.

Strategien für einen wirkungsvollen SRMP

Strategie	Beschreibung
Intermodale Infrastrukturplanung	Entwicklung von Knotenpunkten (z. B. Mobilitätsstationen, multimodale Hubs), an denen verschiedene Angebote nahtlos verknüpft werden.
Gemeinsame Verkehrsstrategie	Verankerung gemeinsamer Zielbilder für Mobilitätsformen und Modal Split in regionalen Leitlinien.
Digitale Plattformintegration	Aufbau eines gemeinsamen, offenen Mobilitätsdatenraums für die Region.
Kooperationsformate mit Anbietern	Partnerschaften mit Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbietern und Technologieunternehmen.
Partizipation und Kommunikation	Einbindung von Nutzenden sowie Stakeholdern bei der Entwicklung integrierter Angebote zur Stärkung der Akzeptanz.

Tabelle 2: Strategien für einen wirkungsvollen SRMP.

5 Fazit und Ausblick

Die erfolgreiche Entwicklung eines Sustainable Regional Mobility Plan (SRMP) setzt auf einem ganzheitlichen, vernetzten Verständnis regionaler Mobilität auf. Mobilitätsangebote sollten nicht isoliert betrachtet, sondern über Verwaltungsgrenzen hinweg integriert werden, wobei ÖPNV, Radverkehr, geteilte Mobilitätsdienste und digitale Systeme als verknüpftes Gesamtsystem eine zentrale Rolle spielen. SRMPs ermöglichen es, unterschiedliche lokale Voraussetzungen, demografische Entwicklungen und Pendelverflechtungen zu berücksichtigen und so die Mobilität zwischen Stadt und Land effizienter und nutzungsfreundlicher zu gestalten.

Die Befragung von Fachakteurinnen und -akteuren verdeutlicht, dass Regionen mit stark verflochtenen urbanen und ländlichen Teilräumen besonders von einer überkommunalen Planung profitieren. Herausforderungen wie unterschiedliche Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, begrenzte finanzielle Ressourcen, zersplitterte Zuständigkeiten, unzureichende Datengrundlagen und divergierende politische Interessen erfordern koordinierte Strukturen, zentrale Ansprechpersonen, klare politische Mandate und langfristige Finanzierung, um die Umsetzung zu sichern. Gleichzeitig erhöhen Pilotprojekte, eine transparente Kommunikation und partizipative Prozesse die Akzeptanz und Motivation bei allen Beteiligten.

Die Erfahrungen aus den befragten Regionen zeigen, dass enge Kooperation, abgestimmte Planungsprozesse und die Nutzung gemeinsamer Infrastruktur dabei helfen, Hemmschwellen zu überwinden und eine effiziente Integration multimodaler An-

gebote zu ermöglichen. Datenbasierte Entscheidungen, kontinuierliches Monitoring und die Verknüpfung mit angrenzenden Handlungsfeldern wie Raumplanung, Klimaschutz und wirtschaftlicher Entwicklung tragen zusätzlich dazu bei, die Wirkung eines SRMP zu maximieren.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass SRMPs einen überkommunalen, integrierten Ansatz zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung schaffen, der sowohl die strategischen Ziele der Region als auch die Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt. Sie legen die Grundlage für eine nachhaltige, inklusive und zukunftsfähige Mobilitätslandschaft, die Stadt und Land als funktionalen Raum versteht und die Umsetzung von Mobilitätsangeboten wirksam unterstützt.

Literaturverzeichnis

BBSR (2025): Mehr Pendlerinnen und Pendler in Deutschland. Online unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/pendeln-in-deutschland-2024.html>, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

BMV (2023): Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern Projekt-Nr.: VB970446. Online unter: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/SharedDoc/Downloads/Bestandserhebung-und-analyse-in-Bezug-auf-nachhaltige-urbane-Mobilitaetsplaene-in-deutschen-Kommunen-Langfassung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

BMV (2025): Handlungsleitfaden Nachhaltig mobil in ländlichen Räumen. Online unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/nachhaltig-mobil-in-laendlichen-raeumen.html>, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

EGUM (2025): Urban nodes: Cooperation between cities and stakeholders of their Functional Urban Area (FUA). Online unter: https://transport.ec.europa.eu/document/download/d3820870-fb45-4378-8bf8-474611649f1d_en?filename=EGUM_Report_Urban_Nodes.pdf, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

EU-Kommission (o. J.): Sustainable urban mobility planning and monitoring. Online unter: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

EU-Kommission (2009): Aktionsplan urbane Mobilität MEMO/09/424. Online unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/de/memo_09_424/MEMO_09_424_DE.pdf, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

EU-Kommission (2025): SUMP guidelines: what's new? Urban Mobility Days 2025. Online unter: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/1d6a230e-cd63-4900-afc3-47cfe32df5ce_en?filename=SUMP+Guidelines_what%27s+new.pdf, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

EU-Kommission (2026): Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Third Edition). Online unter: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/guidelines-developing-and-implementing-sustainable-urban-mobility-plan-0_en, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

EUR-Lex (2023): Commission Recommendation (EU) 2023/550 of 8 March 2023 on National Support Programmes for Sustainable Urban Mobility Planning (notified under document C(2023) 1524). Online unter: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2023/550/oj/eng>, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

EUR-Lex (2024): Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013 (Text with EEA relevance). Online unter: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

OECD (2019): The EU-OECD definition of a functional urban area. Regional Development Working Papers 2019/11. Online unter: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/12/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area_cef4a128/d58cb34d-en.pdf, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026. Zusätzliche Informationen: OECD Definition of Cities and Functional Urban Areas. Online unter: <https://www.oecd-ilibrary.org/en/data/datasets/oecd-definition-of-cities-and-functional-urban-areas.html>, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

UBA (2025): Abschlussbericht interkommunalMobil – Nachhaltige Mobilität in ländlichen Regionen und deren Verflechtungsräumen, Texte 92/2025. Online unter: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/92_2025_texte.pdf, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

UN (2007): Convention on the Rights of Persons with Disabilities and Optional Protocol. Online unter: <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf> (S. 14, Artikel 20), zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

Zusätzlich verwendete Literatur:

BMV (2025): Forschungsprojekt Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität. Online unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/indikatoren-nachhaltiger-urbaner-mobilitaet.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

BMV (2025): Indikatoren leicht gemacht Wie können Kommunen Indikatoren auf ihrem Weg zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität nutzen? Online unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/urbane-mobilitaet-indikatoren-leicht-gemacht.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

EU-Kommission (2021): Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013. Online unter: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0812, zuletzt aufgerufen am 10.07.2026.

Sack, D., Straßheim, H., Zimmermann, K. (2023): Renaissance der Verkehrspolitik. Politik- und mobilitätswissenschaftliche Perspektiven. Springer Nature.

Danksagung

Die Autorinnen danken allen Teilnehmenden der Befragung herzlich für die investierte Zeit sowie für die offenen und erkenntnisreichen Beiträge, ohne die diese Veröffentlichung nicht hätte entstehen können.

Ein Teil der Befragten hat der namentlichen Nennung zugestimmt und wird nachfolgend aufgeführt. Weitere fünf Teilnehmende wünschten eine Anonymisierung ihrer Angaben; sie werden daher weder in den einzelnen Kapiteln noch an dieser Stelle kenntlich gemacht. Ihnen gilt in gleicher Weise der ausdrückliche Dank der Autorinnen.

- Allianz Mobile Zukunft München & Region (MZM)
- Entwicklungsagentur Region Heide
- Landeshauptstadt München
- Metropolregion FrankfurtRheinMain
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Region Hannover
- Rhein-Neckar-Kreis

Herausgeber

Institut für Innovation und Technik (iit)
in der VDI/VDE Innovation + Technik GmbH
Steinplatz 1, 10623 Berlin

Zitation

Elizarov Farias, Nelli; Pinto, Alexandra;
Sommer, Britta (2026): Sustainable
Regional Mobility Plans. Neue Wege
für die Mobilität zwischen Stadt und
Land. iit-perspektive Nr. 86. Institut für
Innovation und Technik (iit), Berlin.

Autorinnen

Dr. Nelli Elizarov Farias
Tel.: +49 (0) 30 310078 5357
E-Mail: elizarov@iit-berlin.de

Alexandra Pinto
Tel.: +49 (0) 30 310078 5889
E-Mail: pinto@iit-berlin.de

Britta Sommer
Tel.: +49 (0) 30 310078 5706
E-Mail: sommer@iit-berlin.de

iit perspektive Nr. 86

Juli 2026
Layout: Poli Quintana
DOI: 10.23776/2026_19
Bildnachweise: Tryfonov –
stock.adobe.com

