



Nathalie Schneider, Volker Blee, Maximilian Birk

Kommunale Verkehrspolitik zur Mobilitätswende mitnehmen

Ideen und Handlungsansätze

Inhalt

KAPITEL 1

Hintergrund, Motivation und Anliegen der Handreichung	3
---	---

KAPITEL 2 ⇨ Ausgangsbasis: Umrisse kommunaler Verkehrspolitik

2.1 Inhalte: Kommunen als Trägerinnen der Mobilitätswende	4
2.2 Prozesse: demokratische Wege zur Mobilitätswende	5

KAPITEL 3 ⇨ Wenn Entscheidungen stocken –

strukturelle und prozessuale Hemmnisse auf kommunaler Ebene

3.1 Strukturelle Hemmnisse	7
3.2 Prozessuale Hemmnisse	7
3.3 Akteurskonstellationen und Machtfaktoren	8
3.4 Kapazitäts- und Ressourcenengpässe	8
3.5 Kommunikations- und Wissensdefizite als Verstärker	8

KAPITEL 4 ⇨ Praktische Implikationen für die Lösungsplanung

4.1 Fakten- Evidenzorientierung und Offenlegung von Unsicherheiten	9
4.2 Zielgruppenspezifische Aufbereitung	9
4.3 Transparente Abläufe und eindeutige Zuständigkeiten	9
4.4 Moderation, Gesprächsregeln und Umgang mit Emotionen	10
4.5 Optionen und Abwägungen sichtbar machen	10
4.6 Testen, evaluieren, verstetigen	10
4.7 Niederschwellige Beteiligungsformate und gezielte Informierung	10

KAPITEL 5 ⇨ Toolbox für die kommunale Verkehrspolitik

5.1 Wissen schaffen und Kompetenzen stärken	12
5.2 Beteiligungsformate und Dialogräume	16
5.3 Entscheidungsqualität, Demonstration und Lernen vor Ort	19
5.4 Governance, Verstetigung und strategische Verankerung	22

KAPITEL 6 ⇨ Vom Instrument zur Wirkung

Die Broschüre fußt auf den Ergebnissen des Fachforums
„**Kommunale Verkehrspolitik zur Mobilitätswende mitnehmen –
Ideen, Handlungsansätze und ihre Grenzen**“. Allen Teilnehmer:innen
sei ausdrücklich für ihre Ideen und ihr Engagement gedankt!



Hintergrund, Motivation und Anliegen der Handreichung

„Wir wissen, was wir tun müssten, aber wir setzen es nicht um.“

Diese Aussage ist häufig zu hören von Personen, die sich für eine nachhaltige Mobilität engagieren, sei es in Verwaltungen, in der Politik, in Planungsbüros oder in Interessenverbänden. Sie rückt ins Bewusstsein, dass es neben dem Wissen um zielführende Strategien und Maßnahmen vor allem Steuerungs- und Entscheidungsprozesse mit den dahinter liegenden Strukturen und den zugehörigen Akteuren sind, die darüber bestimmen, ob und wie rasch der Wandel der Mobilität vorankommt.

Wer sich über mögliche Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität in Städten und Gemeinden informieren möchte, wird in der einschlägigen Fachliteratur, in Leitfäden und auf Webseiten, bei Fachveranstaltungen und mittlerweile zunehmend auch im technischen Regelwerk reichlich fündig. Auch zu Fragen der Information und Beteiligung von Bürger:innen in Verkehrsplanungsprozessen liegen mittlerweile umfangreiche Erkenntnisse vor. Mit der ‚Governance‘ der Mobilitätswende durch Politik und Verwaltung, zumal auf kommunaler Ebene, beschäftigen sich dagegen bislang erst wenige Analysen und Studien¹.

Dieses Defizit war Anlass, auf der DECOMM (Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement) am 11. Februar 2025 in Ludwigshafen am Rhein einen Workshop unter dem Titel „Kommunale Verkehrspolitik zur Mobilitätswende mitnehmen – Ideen und Handlungsansätze“ durchzuführen.

Ziel des Workshops war es, Formate und pragmatische Instrumente zusammenzutragen, mit denen in Kommunen sach- und zielorientierte Meinungsbildungs-, Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse gefördert werden können. Rund 40 Teilnehmende aus Verwaltung, Planung, Beratung und Wissenschaft haben teilgenommen, ihre Praxiserfahrungen eingebracht und in dem Workshop Ideen und Handlungsansätze gesammelt – von Informationsformaten über Formen des informellen Austauschs bis hin zu Entscheidungsunterstützungstools. Die Teilnehmenden nutzten dabei Vorlagen von vordisponierten „Quartettkarten“, die gefüllt wurden, um die gesammelten Ideen kurz, vergleichbar und operationalisierbar darzustellen. Die vorgegebenen Kategorien waren hierbei: Titel der Maßnahme, Vorbereitungsaufwand, Dauer, Kosten, „Superpower“, wer macht’s? Die Quartettkarten werden in Kapitel 5 mit den Maßnahmen vorgestellt.

Für die vorliegende Handreichung wurden die Ergebnisse des DECOMM-Workshops aufbereitet und strukturiert sowie durch Erkenntnisse der Autor:innen aus eigenen Praxis- und Forschungsprojekten ergänzt. Ziel der Handreichung ist es, Praktiker:innen in Verwaltungen, Politik, Planungsbüros oder Interessenverbänden eine Ideensammlung an die Hand zu geben, mit welchen Maßnahmen und Handlungsansätzen typischen Hemmnissen in kommunalen Entscheidungs- und Umsetzungsprozessen begegnet werden könnte. Sie versteht sich insofern nicht als Rezeptbuch, sondern in erster Linie als Inspirationsquelle und als Ausgangsbasis für die selbständige Lösungssuche bei Problemen und Hemmnissen in der eigenen Kommune. Der Fokus liegt dabei auf den Akteuren ‚Politik‘ und ‚Verwaltung‘ sowie deren Interaktion.

¹ siehe z. B.

Birk, M., V. Bles und A. Jäger, 2022: Die Kleinstadt als Hemmschuh der Mobilitätswende? Herausforderungen und Lösungsansätze für die Mobilitätswende in Kleinstädten. In: Nina Gribat/Baris Ülker/Silke Weidner/Bernhard Weyrauch/Juliane Ribbeck-Lampel (Eds.), Kleinstadtforschung (259-286). Bielefeld: transcript Verlag. <https://doi.org/10.14361/9783839465080-013>

Dahl, A.; Luchmann, I.; Benkowitz, P.; Ritschny, J.; Clouth A., 2025: Impulse für eine erfolgreiche Mobilitätsplanung in der Kommunalverwaltung. Mobilität planen. Strukturen, Prozesse und Kultur gestalten. Herausgeber: BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Bonn. <https://doi.org/10.58007/g1b0-bc66>

Stein, T.; Klein, T.; Lindner, S., 2022: Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung? Erste Ergebnisse aus dem laufenden BMBF-Forschungsprojekt „KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten“, Difu-Sonderveröffentlichung. Berlin. <https://repository.difu.de/handle/difu/583610>



„Der Stau fällt nicht vom Himmel.“

Die Mehrzahl der Probleme im und mit dem Verkehr ist nicht auf eine einzelne Ursache oder einen singulären Auslöser zurückzuführen, sondern auf eine Vielzahl unterschiedlicher, zum Teil individueller, zum Teil gesellschaftlicher Entwicklungen und

Entscheidungen. Maßgebenden Einfluss hat dank der grundgesetzlich verankerten kommunalen Planungshoheit die Verkehrsplanung in Städten und Gemeinden. Sie lässt sich in zwei Dimensionen aufgliedern: eine inhaltliche Dimension, also das „Wo-hin“ und das „Was“ der Verkehrssystemgestaltung, und eine prozessuale Dimension, also das „Wie“.

2.1

Inhalte: Kommunen als Trägerinnen der Mobilitätswende

Die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende hängt in hohem Maße von Entscheidungen auf kommunaler Ebene ab. Kommunen sind die Ebene, auf der räumliche Planung, Verkehrsinfrastruktur und lokale Vorgaben konkret umgesetzt werden. Dort fallen viele Entscheidungen, die das Mobilitätsverhalten einzelner Menschen unmittelbar beeinflussen.

Abbildung 1 zeigt beispielhaft einige der inhaltlichen Themen, die von Kommunen bei der Verkehrssystemgestaltung bespielt werden können. Sie beginnen bei der Siedlungsentwicklung, die grundlegend bestimmend für die Verkehrsnachfrage ist, und reichen über vielfältige Verkehrsregelungen und die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur bis hin zu den verhaltensbezogenen Ansätzen des Mobilitätsmanagements.

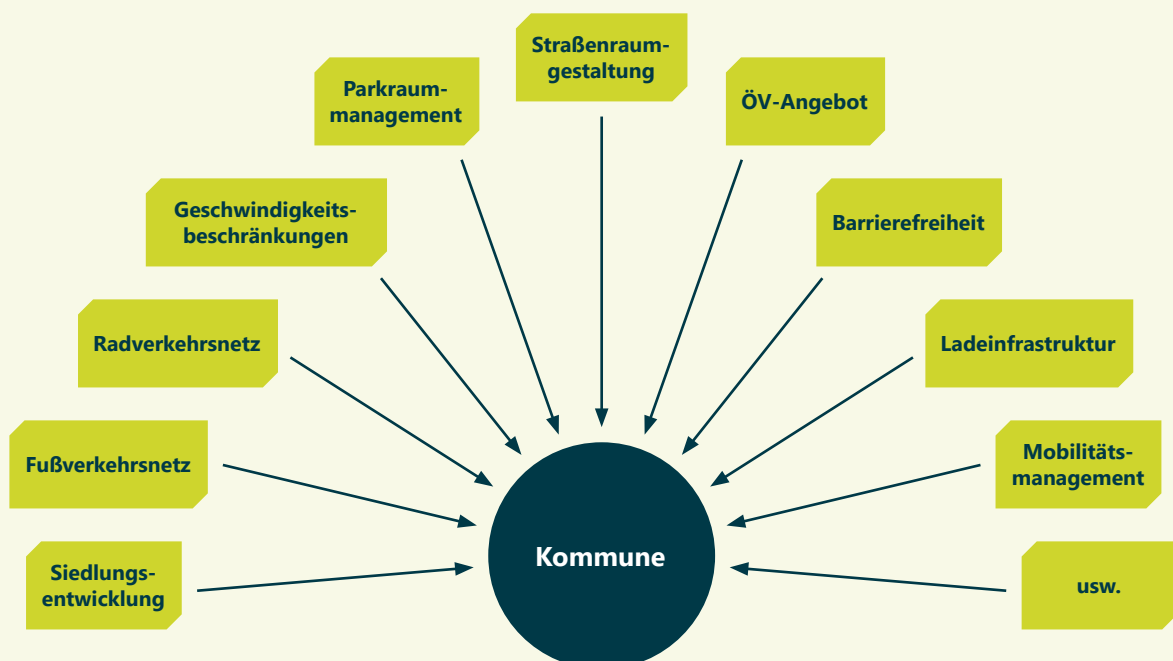


Abbildung 1: Inhaltliche Handlungsfelder kommunaler Verkehrsentwicklung

Prozesse: demokratische Wege zur Mobilitätswende

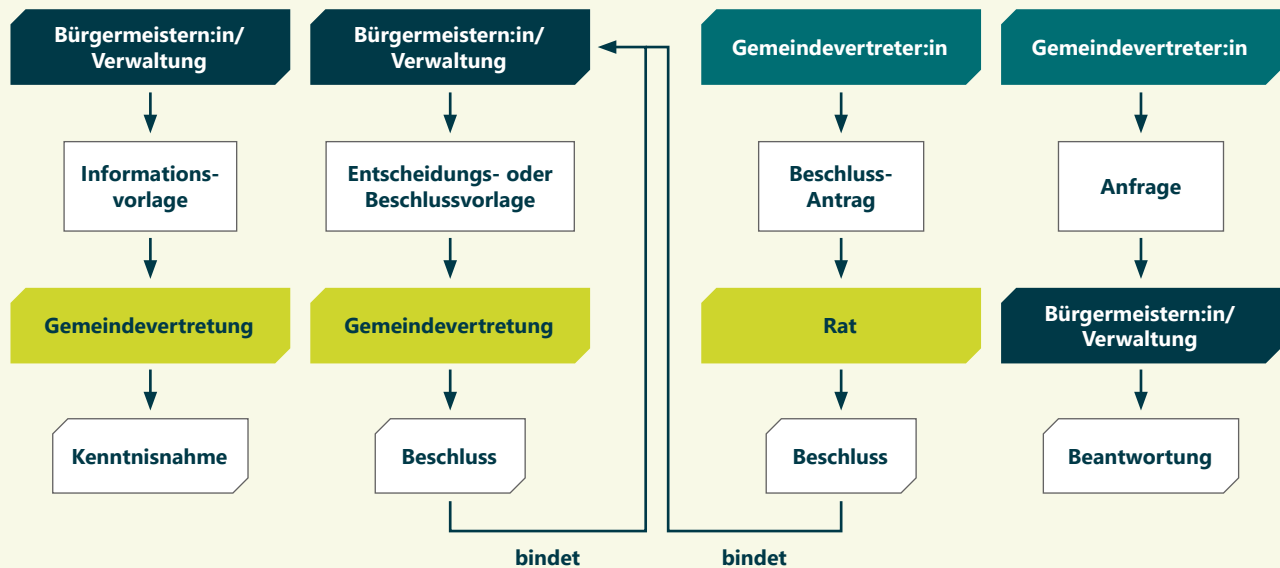


Abbildung 2: Instrumente kommunaler Politik in Gremien

Verkehrspolitische Entscheidungen bilden die Leitplanken der kommunalen Verkehrssystemgestaltung. Ihr Zustandekommen unterliegt im demokratischen Rechtsstaat bestimmten Regularien und normierten Verfahren. An ihnen sind im Wesentlichen drei Gruppen von Akteuren beteiligt, die zugleich die Organe der Kommune bilden:

- die gewählten Mandatsträger:innen in den politischen Gremien der Gemeindevertretung,
- die Bürgermeister:innen und
- die Verwaltung.

Die Verkehrspolitik in Städten und Gemeinden wird grundsätzlich in der Gemeindevertretung bestimmt. Dabei lassen sich formal grob vier Instrumente differenzieren:

- Informationsvorlagen der Verwaltung bzw. der:des Bürgermeister:in dienen primär der Vermittlung von Sachständen und der Vorbereitung einer weiteren Bearbeitung. Sie liefern Daten, Analysen oder mögliche Handlungsoptionen und werden in der Gemeindevertretung zur Kenntnis genommen, aber nicht beschlossen.

In der Folge können sie aber Impuls für Anfragen, Anträge oder Entscheidungsvorlagen sein.

- Entscheidungsvorlagen der Verwaltung bzw. der:des Bürgermeister:in hingegen adressieren explizit die Beschlussfassung. In ihnen sind Anlass und Beschlussgegenstand sowie u.U. Finanzierungsfolgen und andere Auswirkungen dargestellt und die Beschlussempfehlung wird begründet. Sie sind meist die Grundlage für (verkehrs-)politische Entscheidungen.
- Anträge sind Initiativen aus der Politik, mit denen Fraktionen in der Gemeindevertretung thematische Prioritäten setzen oder ihre politische Linie durchsetzen wollen. Sie verbinden normative Zielsetzungen meist mit Handlungsaufträgen an die kommunale Verwaltung, können sich als Änderungsanträge aber auch auf Entscheidungsvorlagen oder andere Anträge beziehen.
- Anfragen hingegen sind weniger an eine Zielsetzung gebunden. Sie dienen lediglich der Informationsbeschaffung und Kontrolle des Verwaltungshandelns durch die Gemeindevertretung. Sie zielen auf die Klärung offener Fragen ab und die Prüfung laufender Projekte oder die öffentliche Thematisierung von Missständen.

Die Frage, welche Themen von welchen Akteur:innen gesetzt werden, hängt wesentlich von der Arbeitsteilung zwischen Verwaltung und politischen Vertretungen ab. Die Verwaltung setzt häufig operative und fachlich komplexe Themen auf die Agenda, insbesondere solche, die rechtliche Sicherheiten und sachliche Fachprüfungen benötigen. Fraktionen setzen hingegen eher politische Schwerpunkte, die wahlkreisbezogene oder strategische Zielsetzungen verfolgen. Hiervon betroffen sind häufig Bereiche wie die Mobilität und die Stadtentwicklung, da diese die Menschen und damit die Wähler:innen in ihrem Alltag direkt betreffen. In der Praxis entstehen Themensetzung und praktisches Handeln durch Interaktion: Verwaltungsvorlagen können Impulse geben, die von den politischen Fraktionen aufgegriffen oder adaptiert werden. Fraktionelle Initiativen können die Verwaltung veranlassen, vertiefte fachliche Prüfungen durchzuführen oder bestimmte Maßnahmen und Tätigkeiten umzusetzen.

Für die Qualität und Tragfähigkeit kommunaler Entscheidungen sind fachliche Korrektheit sowie zwei kommunikative Schlüsselfaktoren zentral: Verständlichkeit und Vertrauen. Fachliche Korrektheit ist erforderlich, weil Fehleinschätzungen rechtliche, finanzielle oder praktische Konsequenzen nach sich ziehen. Belastbare Daten, saubere Rechtsprüfun-

gen und eine transparente Methodik sind daher Voraussetzung für fundierte Beschlüsse. Die Verständlichkeit eines Antrags entscheidet darüber, ob Ratsgremien, Ausschüsse und die Öffentlichkeit die präsentierten Optionen nachvollziehen können. Eine klare Darstellung von Alternative, Risiken und Umsetzungsfolgen erleichtern die Priorisierung und die demokratische Legitimation. Vertrauen entsteht schließlich durch die transparente Offenlegung von Quellen, die Benennung von Unsicherheiten und eine nachvollziehbare Abwägung der Interessenslagen. Es ist die Voraussetzung für eine kooperative Entscheidungsfindung und die Bereitschaft, Kompromisse einzugehen.

Neben der inhaltlichen und der kommunikativen Dimensionen prägen rechtliche Rahmenbedingungen und der Haushalt sowie institutionelle Verfahrensregeln, politische Mehrheitsverhältnisse und die öffentliche Aufmerksamkeit den Verlauf von Entscheidungsprozessen. Auch zeitliche Faktoren, wie Wahlperioden oder externe Förderbedingungen können mit hineinspielen. Für die Praxis bedeutet das: Erfolgreiche Politikgestaltung in Kommunen erfordert frühe und klare Kommunikation zwischen Verwaltung und Politik sowie die Kombination von fachlichen und politischen Argumenten, um Verständlichkeit und Vertrauen zu fördern.



Wenn Entscheidungen stocken – strukturelle und prozessuale Hemmnisse auf kommunaler Ebene

„Die Mobilitätswende wird vor Ort entschieden. Oder auch nicht.“

Die Mobilitätswende wird im Alltag vor Ort entschieden – zugleich zeigen Erfahrungen aus Projekten und dem DECOMM-Workshop: Entscheidungen stocken häufig nicht wegen einzelner Argumente, sondern aufgrund eines Bündels institutioneller, prozessualer und akteursbezogener Hemmnisse. Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Ursachen systematisiert, um im folgenden Abschnitt die Werkzeuge zur Überwindung dieser Blockaden zielgerichtet zuzuordnen.

Zu berücksichtigen ist, dass die Einordnung von Hemmnissen und die Wirksamkeit von Gegenmaßnahmen deutlich von der Größe einer Kommune und den konkreten organisationalen Strukturen abhängen können. Kleine Gemeinden zeichnen sich durch direkte Kommunikationswege und persönliche Beziehungen aus; Entscheidungen können hier kurzfristig und pragmatisch getroffen werden, sind aber stärker von Einzelinteressen und individueller Expertise abhängig. Größere Städte verfügen eher über spezialisierte Fachressorts und institutionalisiertere Prozesse; sie profitieren von größerer Kapazität, stehen aber zugleich auch vor größeren Koordinations- und Abstimmungsaufwänden. Ein erfolgreiches Maßnahmenportfolio muss diese Differenzen berücksichtigen: niedrigschwellige, personalisierte Formate für kleine Kommunen und stärker institutionalisiert eingebettete Instrumente für größere Verwaltungseinheiten.

3.1

Strukturelle Hemmnisse

Mobilität ist als Querschnittsthema häufig nicht in einer eigenständigen Verantwortlichkeit organisiert, sondern wird über verschiedene Fachbereiche wie Bau- und Planungsämter, Ordnungs- oder Wirtschaftsförderungsressorts hinweg bearbeitet. Diese sektorale Fragmentierung erzeugt divergierende Zielsetzungen und Arbeitslogiken, verlängert Abstimmungswege und schafft Unsicherheit hinsichtlich Zuständigkeiten und Finanzierungswegen. Hinzu kommen mehrstufige Governance-Strukturen (Kommune, Landkreis/Region, Land, Bund) sowie formale Gremienlogiken mit festen Tagesordnungen und langen Vorlaufzeiten; Wahlzyklen und koalitionspolitische Prioritäten verstärken kurzfristiges Denken und reduzieren die Bereitschaft für risikobehaftete oder langfristig wirksame Maßnahmen. Insgesamt begünstigen diese strukturellen Konstellationen punktuelle, sichtbare Interventionen gegenüber integrierten, sektorübergreifenden Lösungen und verzögern damit transformative Schritte.

3.2

Prozessuale Hemmnisse

Entscheidungsprozesse leiden oft unter einer ungünstigen Agenda- und Themensteuerung, in der akute, öffentlich sichtbare Konflikte langfristig wirkende, technisch anspruchsvolle Maßnahmen verdrängen. Informationsasymmetrien zwischen Fachverwaltung und Mandatsträger:innen sowie eine mangelhafte, nicht zielgruppengerechte Aufbereitung fachlicher Evidenz führen zu Unsicherheit und heuristischen Entscheidungsweisen statt zu fundierten Abwägungen. Kommunikationskanäle funktionieren mitunter wie eine „stille Post“, sodass Inhalte verfälscht oder verkürzt ankommen; der Zeitdruck in Sitzungen begünstigt zudem stark verkürzte Diskussionen, in denen rhetorische Polarisierung die sachliche Evaluation überlagert. Fehlen systematische Monitoring- und Evaluationsschleifen, werden Fehlentscheidungen nur langsam korrigiert und Lernprozesse bleiben aus.



3.3

Akteurskonstellationen und Machtfaktoren

Lokale Machtverhältnisse prägen Entscheidungsprozesse entscheidend: In kleineren Kommunen können einzelne Akteur:innen, Unternehmer:innen oder etablierte Interessengruppen überproportionalen Einfluss ausüben, während in größeren Städten Verantwortungen diffundieren und Entscheidungswege durch Vernetzung und Hierarchie komplexer werden. Viele Mandatsträger:innen sind ehrenamtlich tätig und verfügen über begrenzte Zeit sowie begrenzte fachliche Kapazitäten, wodurch eine tiefe inhaltliche Auseinandersetzung erschwert wird und vereinfachte Argumentationsmuster dominieren. Zudem existieren informelle Entscheidungsräume (z. B. Fraktionsrunden oder persönliche Absprachen), in denen Weichen frühzeitig gestellt werden; dies kann Transparenz und formale Verfahren unterminieren und sachorientierte Debatten schwächen.

3.4

Kapazitäts- und Ressourcenengpässe

Personelle Engpässe, das Fehlen vertiefter bzw. aktueller fachlicher Kompetenzen (etwa auf Verkehrsplanung, Datenanalytik oder Evaluationsmethoden) und begrenzte Haushaltsmittel schränken die Fähigkeit ein, komplexe Projekte professionell zu planen, durchzuführen und zu evaluieren. Förderprogramme sind oft projektgebunden und administrativ aufwändig, sodass integrierte, langfristige Maßnahmen schwer finanzierbar erscheinen; die Folge ist eine Tendenz zu punktuellen, politisch sichtbaren Maßnahmen. Externe Beratungen können zwar Kapazitäts- und Kompetenzlücken schließen, erhöhen aber Kosten und Abhängigkeiten. Insgesamt begünstigen diese Rahmenbedingungen risikoaverse Entscheidungen, verlängerte Projektlaufzeiten und eine eingeschränkte Lernfähigkeit der Verwaltung.

3.5

Kommunikations- und Wissensdefizite als Verstärker

Defizite in der Übersetzung fachlicher Erkenntnisse in verständliche, kontextsensitive Narrative verschärfen technische und institutionelle Blockaden: Reine Daten überzeugen selten, wenn sie nicht in nachvollziehbare Handlungsempfehlungen, lokal relevante Argumentationslinien und visuelle Kernaussagen überführt werden. Emotional aufgeladene Debatten, Mythenbildung oder selektive Wahrnehmung schaffen Polarisierung und erschweren rationale Abwägungen. Eine strategische Kommunikationsplanung – mit kurzen Evidenz-Häppchen, narrativer Kontextualisierung, lokalen Daten und transparenten Feedback-Schleifen – kann diese Dynamik durchbrechen, Vertrauen schaffen und die Bereitschaft zu evidenzbasierten Entscheidungen erhöhen.



Praktische Implikationen für die Lösungsplanung

„Hemmnisse sind dafür da, überwunden zu werden.“

Die zuvor dargestellten Hemmnisse sind miteinander verwoben: Institutionelle Strukturen verstärken prozessuale Schwächen, Kapazitätsengpässe verschärfen Informationsdefizite, und Akteurskonstellationen determinieren die Wahrscheinlichkeit von Blockaden. Für die Praxis bedeutet dies: Maßnahmen zur Versachlichung müssen idealerweise gleichzeitig auf mehreren Ebenen ansetzen – sie benötigen leicht verfügbare, zielgruppengerechte Wissensangebote, prozessuale Entlastungen (z. B. klare Vorlagen, Entscheidungsunterstützung), niedrigschwellige Demonstrationsformate sowie Einrichtung verbindlicher, aber flexibler Abstimmungsräume.

Im Folgenden werden zentrale Leitprinzipien skizziert, die sich in Praxisprojekten bewährt haben. Diese sind auch in den konkreten Handlungsansätzen der Toolbox enthalten, werden dort als Bestandteile der einzelnen Instrumente oder Vorgehensweisen allerdings nicht immer konkret benannt, daher soll an dieser Stelle der Fokus auf den Leitprinzipien liegen, die die Versachlichung unterstützen. Diese Versachlichung ist immer die Grundlage der Handlungsansätze.

4.1

Fakten – Evidenzorientierung und Offenlegung von Unsicherheiten

Bereiten Sie fachliche Erkenntnisse prägnant auf (Kernaussage + Quelle + Unsicherheiten/gegenteilige Meinungen/Erkenntnisse (wenn vorhanden)). Legen Sie Bewertungsgrundlagen, Annahmen und Datenquellen offen, damit unterschiedliche Zielgruppen die gleiche Informationsbasis teilen und begründete Abwägungen möglich werden. Diese Aufbereitung der Daten kann je nach Adressatenkreis unterschiedlich in der inhaltlichen Tiefe und Komplexität sein, die wird auch im nächsten Punkt weiter erläutert.

4.2

Zielgruppenspezifische Aufbereitung

Differenzieren Sie Formate nach Adressat:in (Mandatsträger:innen, Verwaltung (Vorgesetzte, andere Fachabteilungen, etc.) Öffentlichkeit, Presse). Verwenden Sie kurze Texte, Visualisierungen und Beispiele für die Politik und Bürger:innen. Hier können Sie je nach Format auch Präsentationen oder Vor-Ort Darstellungen durchführen. Knappe, handlungsorientierte Kernaussagen erhöhen die Aufnahme und Wirkung der bereitgestellten Informationen. Für die Verwaltung eignen sich zudem detaillierte Berichte und tiefergehende Informationen (Gutachten, Studien etc.).

4.3

Transparente Abläufe und eindeutige Zuständigkeiten

Definieren Sie vorab Entscheidungsfragen, Zeitplan, Verfahrensschritte sowie Zuständigkeiten. Vermeiden Sie kurzfristige Entscheidungen und Beschlüsse und nehmen Sie alle Prozessbeteiligten mit. Information und Kommunikation sind hier entscheidend. Schaffen Sie Verlässlichkeit und planbare Partizipationsfenster, falls diese nicht ohnehin durch Gesetze vorgegeben sind.

4.4

Moderation, Gesprächsregeln und Umgang mit Emotionen

Setzen Sie eine neutrale Moderation, wenn möglich eine außenstehende Person, und verbindliche Gesprächsregeln ein (Redezeiten, Moderationsprotokolle, sachliche Inhalte). Dieser Punkt ist insbesondere bei großen Runden und wenn die Öffentlichkeit beteiligt ist, wichtig. Trennen Sie die Phase der Problemanalyse von der Phase der Lösungsfindung, um Eskalationen zu vermeiden und eine sachliche Debatte zu ermöglichen.

4.5

Optionen und Abwägungen sichtbar machen

Stellen Sie Alternativen mit klaren Vor- und Nachteilen dar. Visualisieren Sie Abwägungen (z. B. Kosten vs. Wirkung), sodass normative Präferenzen klar erkennbar werden und rationale Kompromisse möglich sind.

4.6

Testen, evaluieren, verstetigen

Verankern Sie Monitoring und Feedback-Schleifen. Temporäre Umgestaltungen oder Verkehrsversuche können helfen neue Dinge auszuprobieren und dauerhafte Umgestaltungen einleiten.

4.7

Niederschwellige Beteiligungsformate und gezielte Informierung

Ergänzen Sie formelle Verfahren durch informelle Runden, um frühzeitig Bedenken zu identifizieren und Vertrauen aufzubauen. Kommunizieren Sie das geplante Vorgehen in jedem Schritt.



Toolbox für die kommunale Verkehrspolitik

Im folgenden Abschnitt (Praxis-Toolbox) werden die zuvor beschriebenen Ansatzpunkte in konkrete Formate und Instrumente übersetzt. Jeder vorgeschlagene Baustein ist darauf angelegt, exakt jene strukturellen, prozessualen und kommunikativen Brüche zu adressieren, die hier beschrieben wurden – mit dem Ziel, Entscheidungen zu versachlichen und die Mobilitätswende voranzubringen. Innerhalb des DECOMM-Workshops wurden zahlreiche praxisnahe Handlungsansätze gesammelt, die sich thematisch und nach den jeweils adressierten Akteur:innen ordnen lassen. Diese Clusterung erleichtert die Auswahl und Anpassung der Maßnahmen an konkrete kommunale Kontexte und typische

Hemmnisse. Im Folgenden werden die Cluster: „Wissen schaffen und Kompetenzen stärken“, „Beteiligungsformate und Dialogräume“, „Entscheidungsqualität, Demonstration und Lernen vor Ort“ sowie „Governance, Verstetigung und strategische Verankerung“ dargestellt und die dazugehörigen Maßnahmen aus dem Workshop skizziert. Bürger:innenbeteiligungsformate werden in dieser Toolbox nicht näher betrachtet, da es hierzu schon detaillierte Ausführungen gibt. Diese Formate umfassend darzustellen, würde den Rahmen dieser Publikation sprengen. Der Fokus liegt auf den, bislang weniger betrachteten, Tools für Politik und Verwaltung.



Wissen schaffen und Kompetenzen stärken

Dieser Cluster zielt darauf ab, die Informationsbasis und die Handlungskompetenzen von Verwaltung, Politik und relevanten Akteur:innen nachhaltig zu stärken. Gut aufbereitete Fakten, wiederkehrende Lernformate und niedrigschwellige Zugänge zu Expertise reduzieren Informationsasymmetrien, verkürzen Entscheidungswege und erhöhen die Qualität kommunaler Abwägungen. Die drei Unterthemen bündeln Instrumente zur Infrastruktur der Wissensbereitstellung, zur Vermittlung evidenzbasierter Erkenntnisse und zur Professionalisierung von Verwaltung und Führung.

5.1.1

Basisinfrastruktur Wissen über Mobilitätsthemen

Ein belastbares, institutionalisiertes Informationsangebot schafft eine gemeinsame Wissensgrundlage und reduziert routinemäßige Rückfragen. Regelmäßige, klar strukturierte Kommunikationsprodukte sorgen dafür, dass Mandatsträger:innen und Führungskräfte auf demselben Stand sind und Sitzungen effizienter genutzt werden. Diese Plattform sollte öffentlich zugänglich sein, auch für interessierte Bürger:innen.

Kommunale Wissensbasis

Eine zentrale, gepflegte Plattform bündelt Factsheets, standardisierte Vorlagen, Sitzungsunterlagen, Datensets und weiterführende Links. Sie macht lokale und externe Evidenz auffindbar und reduziert Redundanzen. Wichtig ist eine klare Redaktion, eindeutige Quellenangaben und eine Versionierung; die Plattform sollte für Mandatsträger:innen und interessierte Bürger:innen kurzgehaltene Einstiegsseiten sowie für Fachstellen vertiefende Dossiers anbieten.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen
Beispiel	<u>Stadt Oberursel</u>
Einmal-/ Daueraufgabe	• Einrichtung: Einmalaufgabe • Pflege: Daueraufgabe

Newsletter „Mobilität kompakt“

Ein kurzer, regelmäßig erscheinender Newsletter (z. B. monatlich) fasst Top-Fakten, anstehende Entscheidungen und Links zu vertiefenden Materialien zusammen. Ziel ist Agenda-Setting und die Vorbereitung von Gremiensitzungen. Format, Ton und Länge sind auf Mandatsträger:innen und Führungskräfte auszurichten, ergänzt durch eine Verlinkung in die Wissensbasis.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	Daueraufgabe

Basisinfrastruktur Wissen über Mobilitätsthemen

Q & A-Portal / „Ask an Expert“

Ein moderiertes Fragen- und Antwortsystem ermöglicht schnelle fachliche Klärung und den Aufbau eines durchsuchbaren Archivs. Es reduziert Missverständnisse und entlastet die Verwaltung durch standardisierte Antworten. Vereinbarte Service-Levels (z. B. Antwortfrist) und transparent zugeordnete Ansprechpartner:innen sind entscheidend für die Verlässlichkeit.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	• Einrichtung: Einmalaufgabe • Pflege: Daueraufgabe

Online Q & A



Vorbereitungsaufwand ★ ★ ★ ☆ ☆

Dauer ★ ☆ ☆ ☆ ☆

Kosten ★ ☆ ☆ ☆ ☆

„Superpower“ skalierbar & günstig

Wer macht's Verwaltung
(Planung und ÖA)

Übergreifende Informationen und Weiterbildung

Wissenschaftliche Erkenntnisse müssen kontextualisiert und handlungsleitend aufbereitet werden, damit sie in politischen Prozessen Wirkung entfalten. Kurzformate und direkte Begegnungsräume zwischen Forschung und Politik erhöhen die Übersetzungsleistung und schaffen Vertrauen in die Evidenz.

Wissenshappen

Die Wissenshappen sind 15-minütige Kurzvorträge zu spezifischen verkehrlichen Fragestellungen, konzipiert als sitzungsnah, fokussierte Informationsimpulse für Mandatsträger:innen, Fraktionsspitzen und Führungskräfte der Verwaltung. Ziel ist die kompakte Vermittlung von Kernbefunden, handlungsrelevanten Optionen und unmittelbaren Umsetzungsimplicationen, damit komplexe fachliche Sachverhalte in kurzer Zeit verständlich werden.

Akteur	Kommunale Gremien in Kooperation mit Hochschulen u. a. Fachpersonen
Beispiel	Städte Friedrichsdorf, Griesheim, Hofheim, Königstein, Oberursel: im Rahmen des Projekts ‚pimoo – Plattform für integrierte Mobilität Oberursel‘ vermitteln Lehrende der Hochschule RheinMain in Kurzimpulsen Grundlagen zu generellen verkehrlichen Themen wie <u>„Grundlagen von Verkehr und Mobilität“</u> oder <u>Entwurfsgrundsätzen bei der Straßenraumgestaltung</u>
Einmal-/ Daueraufgabe	Einzelne Termine

Externe Expertise einholen



Vorbereitungsaufwand ★ ☆ ☆ ☆ ☆

Dauer ★ ★ ☆ ☆ ☆

Kosten ★ ★ ★ ☆ ☆

„Superpower“ Betriebsblindheit überwinden

Wer macht's Kommunale Gremien in Kooperation mit Externen

„Wissenschaft trifft Politik“ (Kurzformate)

Kompakte Veranstaltungen (45 bis 60 Minuten) mit fokussiertem Forschungsinput und moderiertem Dialog ermöglichen direkten Wissensaustausch. Entscheidend ist die Übersetzung von Forschung in konkrete Handlungsoptionen und die kurze Vorabverteilung von Lesematerialien. Solche Formate stärken die Evidenzakzeptanz und fördern die Vernetzung zwischen Wissenschaft und Praxis.

Akteur	Hochschulen u. a. Fachinstitutionen
Beispiel	Kommunalpolitische Seminare „Zukunft der Mobilität“ in Hessen Gemeinsam mit den kommunalpolitischen Vereinigungen dreier Parteien in Hessen veranstaltet die Hochschule Rhein-Main seit 2020 sechsmal pro Jahr 90-minütige Online-Seminare. Sie richten sich speziell an kommunal-politisch aktive Personen und bereiten in zwei bis drei Inputvorträgen mit anschließender Diskussion handlungsorientiert Themen auf, die für die kommunale Verkehrspolitik von Interesse sind. An den kostenlosen Seminaren nehmen regelmäßig 30 bis 60 Personen teil. <u>Online-Veranstaltungsreihe „Politik trifft ...“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW</u>
Einmal-/ Daueraufgabe	Einzelne Termine

„Wissenschaft trifft Politik“

Vorbereitungsaufwand ★ ★ ★ ☆ ☆
Dauer ★ ☆ ☆ ☆ ☆
Kosten ★ ☆ ☆ ☆ ☆
„Superpower“ Wissenstransfer
Wer macht's Hochschulen und Fachinstitutionen

„Urban Legends der Mobilität“ (Myth-Debunking)

Eine gezielte Kommunikationsreihe dekonstruiert verbreitete Irrtümer anhand von Daten und einfachen Visualisierungen. Sie eignet sich für Newsletter, Social-Media-Formate oder kurze Videoclips und dient der Versachlichung öffentlicher Debatten. Wichtig ist, nicht nur zu korrigieren, sondern alternative, lokal relevante Argumentationslinien anzubieten.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen
Beispiel	<u>Replik auf die häufigsten Verkehrswendeeinwände</u>
Einmal-/ Daueraufgabe	• Einzelne Veröffentlichungen möglich oder • Daueraufgabe für Kommunikations-/Social-Media-Team

Newsletter

Vorbereitungsaufwand ★ ★ ★ ☆ ☆
Dauer ★ ☆ ☆ ☆ ☆
Kosten ★ ☆ ☆ ☆ ☆
„Superpower“ Zielgruppen-adressierung
Wer macht's Verwaltung Planung und ÖA

Führungskompetenz und Austausch

Professionalisierung und Führungskompetenz auf der Ebene von Verwaltung und Politik ist eine Voraussetzung für nachhaltige Entscheidungsqualität. Kombinationen aus gezielten Trainings, Weiterbildungen und strategischen Klausuren dienen dazu, die Präsentations- und Kommunikationskompetenz sowie die Verhandlungsfähigkeit zu stärken. Interkommunaler Austausch kann hier zur Teilung von Wissen und Strategien gewinnbringend beitragen.

Auftritts- und Konfliktcoaching für Verwaltung

Trainings für Sachbearbeiter:innen zu Präsentation, Gesprächsführung und dem Umgang mit kritischen Nachfragen stärken die Fähigkeit, komplexe Inhalte verständlich und souverän zu vermitteln. Praxisnahe Elemente (Rollenspiele, Feedback durch Mandatsträger:innen) erhöhen die Relevanz und Transferwirkung.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen (Personal)
Beispiel	Angebote von kommerziellen Fortbildungseinrichtungen wie z. B. fairkehr oder vhw
Einmal-/ Daueraufgabe	Einzeltermine ggf. jährliche Wiederholungen

Bürgermeister:innen-Netzwerke (Peer-Learning)

Regional organisierte Austauschformate ermöglichen das Lernen aus erfolgreichen Umsetzungen und bieten Raum für Erfahrungstransfer zu Hindernissen und Lösungswegen. Peer-Lernen wirkt motivierend, reduziert Fehlinvestitionen und unterstützt die Skalierung bewährter Ansätze.

Akteur	Bürgermeister:innen, Kreise
Beispiel	Bürgermeisterdienstbesprechungen auf Kreisebene „Netzwerk Junge Bürgermeister*innen“
Einmal-/ Daueraufgabe	Regelmäßige Termine

Dienstbesprechung mit Bürgermeister*innen



Vorbereitungsaufwand ★☆☆☆☆

Dauer ★☆☆☆☆

Kosten ☆☆☆☆☆

„Superpower“ alle Bürgermeister*innen on board

Wer macht's Verwaltung

Regelmäßige Klausurtagungen und Jahresworkshop

Strategische Klausuren bündeln Reflexion, Priorisierung und Ressourcenplanung und schaffen den institutionellen Raum für langfristige Zielsetzung. Externe Moderation und eine klare Ergebnisdokumentation (Ziele, Verantwortlichkeiten, Indikatoren) sichern Umsetzbarkeit und Nachvollziehbarkeit.

Akteur	Politik und Führungskräfte der Verwaltung
Beispiel	In der Stadt Lörrach sind Gemeinderatsklausuren etabliert, die der grundsätzlichen Abstimmung der Zusammenarbeit sowie die Erörterung wichtiger kommunaler Herausforderungen dienen
Einmal-/ Daueraufgabe	Regelmäßige Termine (jährlich)

Klausurtagung



Vorbereitungsaufwand ★★★★★

Dauer ★★★★★

Kosten ★★★★★

„Superpower“ Informierter aus öff. Sitzungen

Wer macht's Verwaltung/Politik

Beteiligungsformate und Dialogräume

Ziel dieses Clusters ist es, Akzeptanz und Legitimität für mobilitätsbezogene Entscheidungen zu erhöhen, Konflikte frühzeitig sichtbar zu machen und kooperative Lösungswege zu ermöglichen. Die Handlungsansätze kombinieren interne Abstimmungsformate, partizipative Prozesse und niedrigschwellige Austauschangebote, sodass Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft in abgestimmten Räumen miteinander ins Gespräch kommen.

5.2.1

Politikinterne Abstimmungsformate

Ein belastbares, institutionalisiertes Informationsangebot schafft eine gemeinsame Wissensgrundlage und reduziert routinemäßige Rückfragen. Regelmäßige, klar strukturierte Kommunikationsprodukte sorgen dafür, dass Mandatsträger:innen und Führungskräfte auf demselben Stand sind und Sitzungen effizienter genutzt werden. Diese Plattform sollte öffentlich zugänglich sein, auch für interessierte Bürger:innen.

Kommunalpolitische Workshops (Parteiübergreifend)

Moderierte Arbeitsformate für Fraktionsvertreter:innen und Fachverwaltung zur gemeinsamen Problemanalyse und Entwicklung von Entscheidungsoptionen. Durch externe Moderation, klares Ergebnisprotokoll und definierte Folge-Schritte werden Sitzungen entlastet und konsenzfähige Optionen vorbereitet.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen mit Fraktionen
Beispiel	Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet Workshops und Planspiele an, in denen Kommunalpolitiker:innen und Mitarbeitende der Verwaltung gemeinsam bestimmte Themen bearbeiten
Einmal-/ Daueraufgabe	mehrere Termine (je nach Bedarf)

Kommunalpolitische Workshops	
	
Baukasten	
Vorbereitungsaufwand	★★★★☆
Dauer	★★☆☆☆
Kosten	★★☆☆☆
„Superpower“	Transparenz und Nachvollziehbarkeit
Wer macht's	Moderation (ggf. extern)

Vorabstimmungen mit Fraktionsvorsitzenden / Fraktionsbriefings

Kurzfristige, informelle Briefings vor Gremiensitzungen, um Konfliktlinien zu identifizieren, fachliche Unklarheiten zu beseitigen und konstruktive Kompromisslinien vorzubereiten. Ergebnis: weniger Überraschungen und zielgerichtete Sitzungsdebatten.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen mit Fraktionen
Beispiel	In Brühl wurde Ende 2021 ein interfraktioneller Arbeitskreis etabliert, der u. a. zur Aufgabe hat, ein gemeinsames Verständnis von den Zielen und Anforderungen der Mobilitätswende in Brühl zu entwickeln.
Einmal-/ Daueraufgabe	Regelmäßige Termine

Vorabstimmungen mit Fraktionsvorsitzenden	
	
Vorbereitungsaufwand	★★★★☆
Dauer	★★☆☆☆
Kosten	★★☆☆☆
„Superpower“	Transparenz (Vertrauen)
Wer macht's	Verwaltung + Politik

Politikinterne Abstimmungsformate

Besuch von Fraktionssitzungen / Fachbriefings

Direkter fachlicher Austausch in kleinen Runden ermöglicht die zielgenaue Klärung technischer Fragen und reduziert Interpretationsspielräume in öffentlichen Sitzungen. Wichtig ist die Wahrung der Neutralität der Verwaltung und eine schriftliche Dokumentation zentraler Kernfragen. Ein solcher Besuch kann nur auf Einladung stattfinden und dient einem gegenseitigen besseren Verständnis für die jeweilige Arbeit.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen mit Fraktionen
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	Regelmäßige Termine

Besuch einer Fraktionssitzung



Vorbereitungsaufwand ★ ★ ★ ★ ☆

Dauer ★ ★ ☆ ☆ ☆

Kosten ★ ☆ ☆ ☆ ☆

„Superpower“ frühzeitige
Beeinflussung

Wer macht's Verwaltung
mit Fraktionen

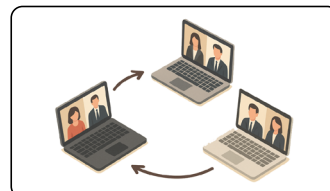
Foren, Beiräte und informelle Formate

Fachforen für Lokalpolitik (halböffentlich)

Regelmäßig oder anlassbezogen stattfindende Fachveranstaltungen mit Expert:inneninput, Diskussion und Dokumentation, die Themen vertiefend bearbeiten und zugleich Öffentlichkeit zulassen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen
Beispiel	Im Zuge der Entwicklung einer neuen Stellplatzsatzung hat der Stadtrat der Stadt Trier im Oktober 2024 eine Expertenanhörung durchgeführt, zu der sechs Expert:innen aus Wohnungswirtschaft, Projektentwicklung, Wissenschaft und aus anderen Großstädten zu einer Sondersitzung des zuständigen Ausschusses geladen waren.
Einmal-/ Daueraufgabe	Regelmäßige oder anlassbezogene Termine

Kommunalpolitische Onlineseminare



Vorbereitungsaufwand ★ ★ ★ ★ ☆

Dauer ★ ★ ☆ ☆ ☆

Kosten ★ ★ ☆ ☆ ☆

„Superpower“ Skalierbarkeit und
Interkommunalität

Wer macht's Verwaltung,
Hochschulen und Parteien

Foren, Beiräte und informelle Formate

Fahrgast- / Mobilitätsbeirat

Repräsentatives, beratendes Gremium von Nutzer:innen und Verbänden, das systematisch Erfahrungen und Nutzerperspektiven in Planungen überführt. Transparentes Auswahlverfahren und verbindliche Einbindung in Vorlagen sind zentral.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen
Beispiel	Mobilitätsbeiräte haben beispielsweise die <u>Stadt Hamburg</u> eingerichtet und der <u>Landkreis Limburg-Weilburg</u> .
Einmal-/ Daueraufgabe	Regelmäßige Termine

Mobilitätsbeirat



Vorbereitungsaufwand ★★★★★☆

Dauer ★★★★★★

Kosten ★★☆☆☆☆

„Superpower“ Regelmäßigkeit

Wer macht's Verwaltung
mit vielen Akteuren

Informelle Dialogformate

Stammtisch, Tresen-Talk, Unternehmer:innen-Frühstück

Niedrigschwellige Treffen zur Vertrauensbildung und Früherkennung von Konflikten; ideal, um Meinungsbilder aufzunehmen und Themen zu entpolarisieren. Hierfür bieten sich Stammtische oder Einladungen zum „Tresen-Talk“ an. Auch ein Unternehmer:innen Frühstück oder eine Zusammenkunft in lockerer Runde mit anderen Interessensgruppen kann helfen, niedrigschwellig Kontakte zu knüpfen und in den Dialog zu kommen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet einen „Tresen-Talk“ an, bei der sich ehrenamtliche Politiker:innen in entspannter Atmosphäre mit Fachpersonen aus dem Zukunftsnetz und der örtlichen Verwaltung über Anliegen, Ziele aber auch Hindernisse auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung austauschen können.
Einmal-/ Daueraufgabe	Unregelmäßige Termine

„Tresen-Talk“



Vorbereitungsaufwand ★☆☆☆☆

Dauer ★☆☆☆☆

Kosten ★☆☆☆☆

„Superpower“ Atmosphäre

Wer macht's Kommune/
externer Akteur*in

Unternehmer*innen-Frühstück



Vorbereitungsaufwand ★★☆☆☆

Dauer ★☆☆☆☆

Kosten ★☆☆☆☆

„Superpower“ pol. Entscheider*innen
sind dabei

Wer macht's Wirtschaftsförderung

Entscheidungsqualität, Demonstration und Lernen vor Ort

Dieser Cluster richtet sich an die methodische und empirische Stärkung von Entscheidungen. Er verbindet strukturierte Bewertungsinstrumente mit Vor-Ort-Lernformaten und experimentellen Ansätzen, um Trade-offs transparent zu machen, Unsicherheiten zu reduzieren und politisch tragfähige, dateninformierte Entscheidungen vorzubereiten.

5.3.1

Bewertungs- und Visualisierungsinstrumente

Bewertungs-Tool

Kommunale Bewertungsinstrumente können dazu dienen, Entscheidungsprozesse und Abwägungen transparenter zu gestalten. Programmierung und Erstellung individueller Bewertungstools können allerdings Zeit- und Kostenintensiv sein.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	Die Stadt Norderstedt hat ein <u>digitales Tool</u> entwickelt, mit dem Veränderungen im Norderstedter Verkehrssystem und deren Auswirkungen transparent, schnell und einfach abgeschätzt werden können.
Einmal-/ Daueraufgabe	Daueraufgabe

Verständliche Entscheidungsvorlagen

Standardisierte Sitzungsunterlagen mit Kernproblem, Alternativen und Risiken, die in einer prägnanten Form zusammengestellt sind. Ziel: Kürzere Vorbereitungszeiten, effizientere Debatten und reduzierte Unsicherheiten bei Mandatsträger:innen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	Daueraufgabe

Verständliche Vorlage



Vorbereitungsaufwand ★☆☆☆☆

Dauer ★☆☆☆☆

Kosten ☆☆☆☆☆

„Superpower“ erfolgreicher Beschluss

Wer macht's Fachverwaltung

Entscheidungsvisualisierung

Grafische Darstellungen (z. B. Kosten ↔ Wirkung; Kurzfristigkeit ↔ Nachhaltigkeit), die Trade-offs sichtbar machen und Diskussionen fokussieren. Einfache Visualisierungen erhöhen die Verständlichkeit in Sitzungen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	Daueraufgabe

Exkursionen und Vor-Ort-Transfer

Exkursionen zu Best-Practice-Kommunen

Tagesbesuche oder mehrtägige Ausflüge zur Beobachtung umgesetzter Maßnahmen, mit vorbereiteten Lernfragen und anschließender Transferdokumentation für lokale Adaptionentscheidungen. Das Vorgehen anderer Städte und Kommunen, vor allem im Ausland, kann nicht immer eins zu eins übernommen werden, aber diese Exkursionen können durch Austausch und Erfahrungen dennoch Anregungen und gute Beispiele beitragen. Auch professionelle Kontakte können im späteren Arbeitsalltag hilfreich sein.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	Einmaliger Termin

Best-Practice-Exkursion



Vorbereitungsaufwand ★ ★ ★ ☆ ☆

Dauer ★ ★ ☆ ☆ ☆

Kosten ★ ☆ ☆ ☆ ☆

„Superpower“ Interkommunaler Austausch

Wer macht's Verwaltung (Planung)

Best-Practice-Besuche (kurz, intra-regional)

Halbtägige Kurzbesuche innerhalb der Region mit Fokus auf schnelle Inspiration und Netzwerkaufbau; geringerer organisatorischer Aufwand als externe Exkursionen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	Einmaliger Termin

Ortstermin / Verkehrsschau (technisch moderiert)

Fachlich moderierte Begehung zur gemeinsamen Bestandsaufnahme und Priorisierung technischer Maßnahmen mit dokumentierten Handlungsempfehlungen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	Einmaliger Termin

Verkehrsschau/Ortstermin



Vorbereitungsaufwand ★ ★ ☆ ☆ ☆

Dauer ★ ☆ ☆ ☆ ☆

Kosten ★ ★ ☆ ☆ ☆

„Superpower“ „Es macht Klick“

Wer macht's Fachpersonal

Pilotierung und Pop-up-Formate (Experimentieren)

Pilotprojekte, Pop-up-Experimente / temporäre Verkehrsversuche

Befristete Maßnahmen (z. B. Pop-up-Radwege) mit klarem Evaluationsdesign, Monitoring und Rückbauplan. Piloten reduzieren Risikoaversion und liefern Entscheidungsdaten.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	<u>Handreichungen</u> mit Beispielen zu Verkehrsversuchen liegen u. a. aus Baden-Württemberg vor und von der <u>Unfallforschung der Versicherer (UDV)</u> .
Einmal-/ Daueraufgabe	Einmalige Projekte, kurzfristige Aufgabe

Stadtspaziergänge und Begehungen mit Nutzer:innen (zielgruppenspezifisch)

Nutzerorientierte Rundgänge (z. B. mit Senior:innen, Eltern, Radfahrenden) zur Validierung von Pilotdesigns und zur Identifikation praktikabler Anpassungen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	Das Historische Museum Frankfurt hat begleitend zur Ausstellung „Pop-up-Experimente / temporäre Verkehrsversuche“ eine Reihe von Stadtspaziergängen zu konkreten Mobilitätsthemen durchgeführt.
Einmal-/ Daueraufgabe	Einmalige Termine

Stadt-Spaziergang



Vorbereitungsaufwand ★ ★ ★ ☆ ☆

Dauer ★ ☆ ☆ ☆ ☆

Kosten ★ ☆ ☆ ☆ ☆

„Superpower“ „Wie sieht es wirklich bei uns aus?“

Wer macht's Verwaltung +
Zielgruppenvertreter*innen

Governance, Verstetigung und strategische Verankerung

Das letzte Cluster fokussiert auf die institutionelle Sicherung erfolgreicher Ansätze. Ziel ist die Verknüpfung erprobter Formate mit festen Steuerungsmechanismen, Budgetierung und strategischer Skalierung, damit kurzfristige Erfolge langfristig Bestand haben und über Gemeindegrenzen hinweg repliziert werden können.

5.4.1

Steuerungsgremien und Koordination

Lenkungskreis Mobilität (interdisziplinär, beratend)

Regelmäßiges Steuerungsforum aus Politik, Verwaltung und externen Expert:innen zur Koordination sektorübergreifender Maßnahmen, Priorisierung und Abstimmung von Ressourcen. Geschäftsordnung und klar definierte Mandate sichern Wirksamkeit.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	Regelmäßige Termine

Mobilitätsausschuss / Fachgremium mit Beschlusskompetenz

Institutionalisierter Ausschuss, der mobilitätsrelevante Entscheidungen fachlich bündelt; eignet sich insbesondere für größere Kommunen mit komplexen Governance-Anforderungen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	Etliche Städte von Aachen bis Wiesbaden haben eigene Ausschüsse für Mobilität eingerichtet.
Einmal-/ Daueraufgabe	Regelmäßige Termine

Mobilitätsausschuss	
	
Vorbereitungsaufwand	★★★★☆
Dauer	★★★★★
Kosten	★☆☆☆☆
„Superpower“	Beschlussfähigkeit
Wer macht's	Verwaltung/ Dezernat

Monitoring- und Evaluationsframework

Festlegung messbarer Indikatoren (z. B. Modal Split, CO₂-Bilanz, Unfallzahlen, Nutzerzufriedenheit) und ein regelmäßiges, für Mandatsträger:innen aufbereitetes Reporting-Dashboard zur Steuerung und Rechenschaft.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen
Beispiel	Mit Blick auf die kommende Verpflichtung zur Erhebung von Daten zur städtischen Mobilität in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit hat das Bundesverkehrsministerium eine Broschüre zu „Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität“ veröffentlicht.
Einmal-/ Daueraufgabe	Daueraufgabe

Verstetigung und Prozessintegration

Onboarding und regelmäßige Fortbildung für Mandatsträger:innen

Systematische Einarbeitung neuer Mandatsträger:innen (Kurzmodule, Wissenshappen) und wiederkehrende Fortbildungen verankern Kompetenz und reduzieren Wiederholungskosten.

Akteur	Parteien
Beispiel	–
Einmal-/ Daueraufgabe	• Einzeltermine für teilnehmende MA • Daueraufgabe für ausrichtende MA

Skalierung und Netzwerkarbeit

Interkommunale Kooperationen und Fachforen für Lokalpolitik

Gemeinsame Planungsräume, Beschaffungen oder Monitoringlösungen (z. B. gemeinsame Mobilitätsdatenplattform) nutzen Skaleneffekte und erleichtern gemeinsame Maßnahmen.

Akteur	Verwaltung, z. B. Mobilitätsmanager:innen, Politik
Beispiel	Vierzehn Kommunen im Ortenaukreis haben 2022 das <u>Mobilitätsnetzwerk Ortenau</u> gegründet, um durch regelmäßigen Austausch und gemeinsame Planung den Gesamtaufwand für Mobilitätsprojekte zu minimieren.
Einmal-/ Daueraufgabe	Unregelmäßige Termine

Leitfäden und Wissensprodukte

Systematisch aufbereitete „How-to-Guides“ zu Pilotmaßnahmen unterstützen schnelle Adaption in anderen Kommunen und reduzieren Beratungsaufwand. Öffentlich zugängliche Produkte senken den Arbeitsaufwand einzelner Kommunen.

Akteur	Übergeordnete Akteure
Beispiel	Wichtige übergeordnete Wissensplattformen zu Mobilität und Verkehr sind beispielsweise • die Mobilithek des Zukunftsnetz Mobilität NRW (https://zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek) • das Nachschlagewerk Mobilikon (https://www.mobilikon.de/) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) • das <u>Forschungs-Informations-System</u> für Mobilität und Verkehr des Bundesverkehrsministeriums
Einmal-/ Daueraufgabe	Begleitende Aufgabe während laufender Projekte



Vom Instrument zur Wirkung

Viele Herausforderungen und Hemmnisse im kommunalen verkehrspolitischen Themenspektrum sind weniger rein technisch als eher prozessual und kommunikativ. Die vorgestellten Instrumente und Handlungsansätze docken vor allem an die Wissensbereitstellung und Wissenskommunikation sowie die Projektkommunikation an, damit Missverständnisse ausgeräumt werden können oder gar nicht erst entstehen und die maßgebenden in die Entscheidungsfindung und Veränderungen mit eingebunden werden. Typische Probleme, die immer wieder auftauchen sind Wahlperioden, die die Umsetzung von Projekten beeinflussen, fehlende Konsequenz in der Durchsetzung von Projekten, unklare Priorisierungen und Finanzierungen sowie die Polarisierung verkehrlicher Themen in der Bevölkerung.

Die Mobilitätswende erfordert auf kommunaler Ebene ein methodisch sauber gestaltetes Zusammenspiel aus Wissensaufbau, kommunikativen Formaten zur Wissensvermittlung und Projektkommunikation, empirischer Erprobung und institutioneller Verankerung. Kleine, gut geplante Interventionen oder temporäre Verkehrsversuche, die gut im Vorfeld

kommuniziert werden und durch Beteiligung gestützt werden, bilden Vertrauen zwischen planender Verwaltung, der Politik und den Bürger:innen. Gut moderierte Austauschrunden reduzieren unsachliche Debatten und die Bereitstellung von evidenzbasiertem Wissen hilft, die Argumentationen sauber und sachlich zu halten. Die Verankerung von Prozessen und Vorgehensweisen in Gremienstrukturen und Planungsprozessen hilft den Prozess transparent zu gestalten und hilft ebenfalls Vertrauen in das Vorgehen zu stärken. Wichtig ist es, strategisches Vorgehen auch über Wahlperioden hinweg beizubehalten und die Bürger:innen in die Kommunikation mit einzubinden. Auch informelle Runden auf Stammtischen tragen dazu bei, die Entscheidungen und Veränderungen nachvollziehbar zu gestalten. Für geplante Projekte sollte daher ein Blick in die vorgestellten Handlungsansätze geworfen werden und die passenden Maßnahmen für das entsprechende Projekt ausgewählt werden. Je nach Projekt eignen sich eine oder mehrere Maßnahmen, um zu einer gelingenden Kommunikation und Durchführung beizutragen.

Herausgeber

**Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement
(DEPOMM) e.V.**

Hauptstraße 14
10827 Berlin

www.depomm.de

Kontakt:

Tel.: 030 2359869 – 0
info@depomm.de

Autor:innen

Volker Blees, Hochschule RheinMain

Nathalie Schneider, Hochschule RheinMain

Maximilian Birk, Landeshauptstadt Wiesbaden

Text und Redaktion

Elias Dieterle, DEPOMM e.V.

Ann-Kathrin Schneider, DEPOMM e.V.

Umsetzung / Gestaltung

Werbeagentur von morgen GmbH

Bildrechte

Seite 1: ©Smilla Dankert

Gefördert durch die

ADAC Stiftung

und

**STIFTUNG
MERCATOR**

Februar 2026

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung
liegt bei der Deutschen Plattform für Mobilitätsmanagement
(DEPOMM) e.V.

**Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement
(DEPOMM) e.V.**
Hauptstraße 14
10827 Berlin

Tel.: 030 2359869-0
E-Mail: info@depomm.de
www.depomm.de

