

## Vorhabenbeschreibung zum Förderaufruf für nachhaltige urbane Mobilitätspläne: SUMP-LU „Sustainable Urban Mobility Plan Ludwigshafen“

### 1 Kurzbeschreibung / Inhalt des Vorhabens

Mit dem SUMP-LU wird ein Monitoring- und Evaluationsprozess initiiert, der eine künftige kontinuierliche, integrierte und nachhaltige Mobilitätsplanung in Ludwigshafen ermöglicht. Das Vorhaben knüpft an strategische Vorarbeiten in Ludwigshafen an und fokussiert zunächst SUMP Planungsphase 4: Monitoring und Evaluation. Ausgehend von der Evaluation der bereits umgesetzten Maßnahmen wird ein integrativer Planungsansatz verfolgt, mit dem der Gesamtverkehrsplan (GVP) aus 2005 aktualisiert wird. Auf Basis der strategischen (GreenCity Plan) und technischen (UVM<sup>1</sup>) Vorarbeiten wird gemeinsam mit relevanten Interessensträgern verwaltungsübergreifend zusammengearbeitet und eine Evaluationsstrategie für die Mobilitätsplanung entwickelt. Die Evaluationsstrategie bildet die Basis für eine künftige nachhaltige urbane Mobilitätsplanung nach Vorbild des SUMP-Ansatzes (Einrichtung entsprechender Arbeitsstrukturen, Strategieentwicklung und weitere Maßnahmenplanung inklusive Monitoring und Evaluation). Bürgerinnen und Bürger werden ebenso einbezogen wie städtische und regionale Stakeholder. Ein ämterübergreifender Austausch und ein kooperativer Planungsprozess innerhalb der Kommunalverwaltung wird angestrebt und kommunalpolitisch unterstützt. Ziel ist die Prüfung und Schaffung von Verlagerungspotenzialen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund, um die Luft- und Lebensqualität in Ludwigshafen langfristig zu verbessern. Die Ergebnisse der integrierten und nachhaltigen Planung helfen der Stadt übergeordnete Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele zu erreichen sowie die Resilienz der Mobilität in der Stadt und ihrem Verflechtungsraum zu fördern. In Ludwigshafen dominiert der MIV und es stehen infrastrukturelle Sanierungsarbeiten an, die einen starken Einfluss auf die MIV-Infrastruktur und die Erreichbarkeit haben. Der SUMP-LU soll zu einer besseren Mobilitätsteilhabe aller Stadtbewohnenden und -besuchenden beitragen und die negativen Auswirkungen durch sowie die Abhängigkeit vom MIV zu reduzieren. Da Ludwigshafen als ein städtischer Knoten im transeuropäischen Netz Verkehr (TEN-V) gilt, wird die Stadt durch den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der TEN-V Verordnung dazu verpflichtet, bis 2025 einen SUMP zu erstellen sowie zentrale Verkehrsperformance-Daten an die EU zu übermitteln. Das Vorhaben trägt also auch dazu bei, die EU-politischen Vorgaben zu erfüllen und somit einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung im Bereich Verkehr zu leisten.

---

<sup>1</sup> Umweltorientiertes Verkehrsmanagement

## 2 Schaffung einer strategischen Planungsgrundlage

Der GreenCity Plan<sup>2</sup>, der GVP aus dem Jahr 2005 und das UVM bilden die Grundlage für den SUMP-LU. Mit dem GreenCity Plan sollte die Luft und somit die Lebensqualität verbessert werden. Der SUMP erweitert diese Strategie und fokussiert zunächst vor allem Aspekte des Monitorings und der Evaluation von bereits umgesetzten Maßnahmen (SUMP Planungsphase 4).

Zur Schaffung einer strategischen Planungsgrundlage wird zunächst ein Monitoring- und Evaluationskonzept erarbeitet. Eine bedeutende Basis und ein wichtiger Datenlieferant zur Messung und Bewertung der Maßnahmen bildet das bereits in Ludwigshafen umgesetzte UVM aus dem Green City Masterplan. Hierzu werden vorhandene Pläne und Strategien in Ludwigshafen und aus der Region analysiert und mit übergeordneten Nachhaltigkeitszielen (z.B. auf Bundes- und EU-Ebene) abgeglichen (analog zu SUMP Planungsphase 1). Für die daraus resultierenden KPIs wird ein Monitoring- und Evaluationskonzept erarbeitet, um die Messbarkeit der Auswirkungen künftiger verkehrlicher Maßnahmen in Ludwigshafen zu ermöglichen. Mithilfe des Konzepts werden anschließend bereits umgesetzte Maßnahmen evaluiert und ausgewertet, inwiefern die bereits bestehenden strategischen Ziele mit der Maßnahmenumsetzung erreicht wurden.

Da mit dem SUMP-LU nicht allein ein Evaluationskonzept erarbeitet, sondern vielmehr auch der GVP aus dem Jahr 2005 aktualisiert wird, folgt anschließend die Strategiebildung (SUMP Planungsphase 2). In diesem Planungsschritt werden Bürgerinnen und Bürger sowie Stakeholder aktiv in den Planungsprozess einbezogen. Die Beteiligungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger sowie für Stakeholder sollen zur Entwicklung eines Instruments zur Maßnahmenmessung und -bewertung für die Etablierung eines kontinuierlichen Planungsprozesses beitragen. Da er an vorhandene Strategien (nachhaltige Steuerung und Verlagerung Steuerung des MIV mit dem Ziel der Verbesserung der Luftqualität) anknüpft, wird der Strategiebildungsprozess auf nötige Ergänzungsschritte reduziert. Hierzu werden die vorhandenen Strategien analysiert und der Bedarf von Ergänzungsschritten identifiziert. Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren fließen in diesen Planungsschritt mit ein, der eine Grundlage für die weitere Maßnahmenplanung in Ludwigshafen bildet.

Gemeinsam mit relevanten Stakeholdern sowie Bürgerinnen und Bürgern werden dann Maßnahmenpakete diskutiert und ausgewählt, die zur Zielerreichung beitragen (SUMP Planungsphase 3). Darüber hinaus werden Schnittstellen mit Planungen aus dem verkehrlichen Verflechtungsraum identifiziert und Konzepte wie auch Maßnahmen in der Region um Ludwigshafen berücksichtigt und

---

<sup>2</sup> Der Masterplan wurde im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Forschungsprogramm Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr – Sonderprogramm „Masterplan nachhaltige Mobilität mit über 570.000 Euro gefördert. Die Fördersumme für die Stadt Ludwigshafen betrug 188.506 Euro brutto.

## Vorhabenbeschreibung SUMP-LU

integriert betrachtet. So wird schließlich eine langfristige Strategiebildung für die Umsetzung einer klimafreundlicheren Mobilität und die Erhöhung der Lebensqualität definiert.

### 3 Planung und Zielbild der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung

Da Ludwigshafen verkehrlich stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert wird und bereits zahlreiche sektorale Planungen in Ludwigshafen vorhanden bzw. in der Erstellung befindlich sind, werden unterschiedliche Ämter der Stadt zusammenarbeiten, um eine hohe Qualität sicherzustellen und einen langfristigen Umsetzungsplan zu entwickeln. Der SUMP wird im Tiefbauamt koordiniert und im Verkehrsplanungsamt operativ bearbeitet. Zur Qualitätssicherung und zur Sicherstellung der Umsetzung werden weitere Zuständigkeiten in der Kommunalverwaltung (Verkehrstechnik, Stadtplanung, Umwelt, Stabsstelle Klimaschutz, Straßenverkehrsbehörde und Stadtentwicklung) in den Planungsprozess mit einbezogen. Die Planerstellung erfolgt in einem engen Austausch und durch regelmäßige Beteiligung der politischen Ebene und unter Einbezug der städtischen Verkehrsbetriebe, der Regionalbusverkehrsgesellschaft, der Polizei, dem größten Arbeitgeber BASF sowie der Städte Mannheim und Frankenthal und dem Rhein-Pfalz-Kreis. Zur Qualitätssicherung wird ein Steuerungskreis als Beratungs- und Reflexionsgremium eingerichtet, das die Austausche moderiert und sich in regelmäßigen Abständen während der SUMP-Erstellung trifft.

Ziel ist ein Maßnahmenplan, der von allen betroffenen Akteuren unterstützt und umgesetzt wird. Der Maßnahmenplan soll bereits geplante Maßnahmen aus den sektoralen Teilplänen zusammenführen und so in eine integrierte Mobilitätsstrategie münden, die fortan anhand der definierten Indikatoren und mithilfe der vorhanden Daten evaluiert werden kann. So soll schließlich ein langfristiger und kontinuierlicher Mobilitätsplanungsprozess in Ludwigshafen initiiert werden.

### 4 Beschreibung des integrativen Planungsansatzes

Mit dem SUMP-LU strebt die Stadt einen integrativen Planungsansatz an, der den gesamten verkehrlichen Verflechtungsraum Rhein-Neckar betrifft. Der SUMP-LU soll die unterschiedlichen, bereits vorhandenen Planungen und Konzepte integrieren und weiterentwickeln. Das Ziel ist eine gesamtstädtische Strategie, die alle Verkehrsträger integriert betrachtet.

Hintergrund ist insbesondere der Eintritt der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Ziel der sogenannten Luftqualitätsrichtlinie ist es, Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu ermitteln und umzusetzen. Messungen an den Luftqualitätsmessstationen in Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg haben die Grenzwerte in den vergangenen Jahren überschritten, so dass hier ein hoher Bedarf an weiteren Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffe besteht, da keine Abnahme des

## Vorhabenbeschreibung SUMP-LU

MIV gesamtgesellschaftlich zu erwarten ist. Die Städte Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg bilden einen verkehrlichen Verflechtungsraum und haben einen gemeinsamen Green City Masterplan unter dem Motto „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ im Jahr 2018 gemeinsam erarbeitet. Schwerpunkte des Masterplans sind die Digitalisierung des Verkehrssystems, Vernetzung im Öffentlichen Nahverkehr, Radverkehr, Elektrifizierung des Verkehrs und Urbane Logistik.

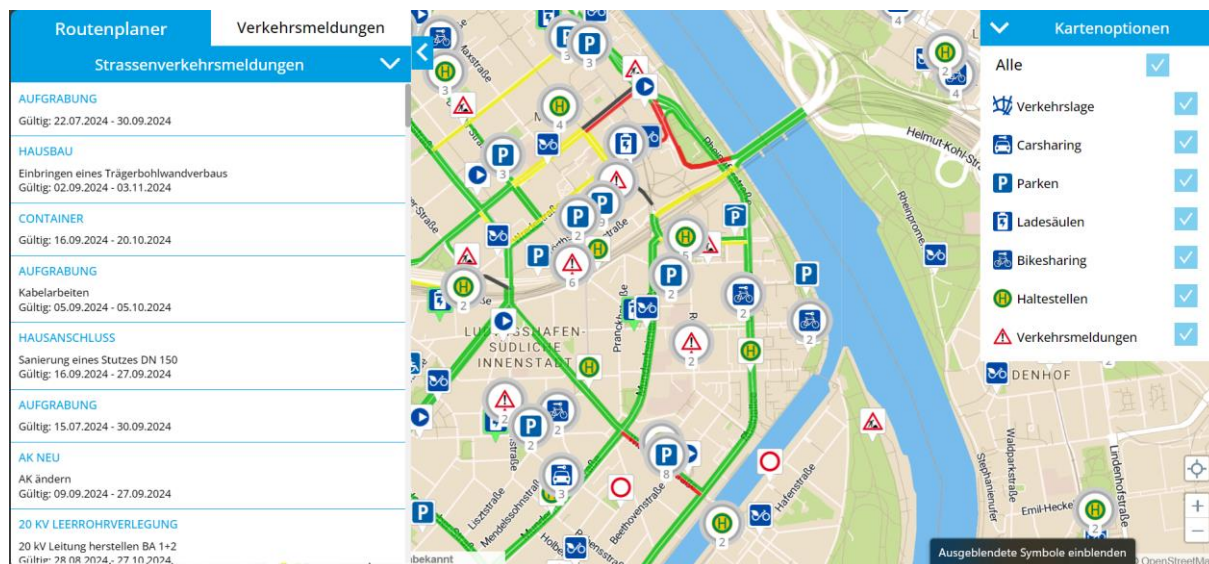


Abbildung 1: Screenshot UVM Dashboard Ludwigshafen

Das UVM in Ludwigshafen ist eine bereits umgesetzte Maßnahme des Green City Masterplans und bildet einen zentralen Ausgangspunkt für die Entwicklung der Evaluationsstrategie und die Aktualisierung des GVP aus dem Jahre 2005. Das UVM ist ein Verkehrs- und Parkleitsystem, das Verkehrs- und Umweltdaten kombiniert und daraus verkehrlenkende Maßnahmen für das Stadtgebiet errechnet. Ziel des umweltsensitiven Verkehrsmanagements der Stadt Ludwigshafen ist es, Menschen aus Stadt und Region schnell und umweltschonend an ihr Ziel zu bringen (siehe Abbildung 1). Bestandteile des UVM sind beispielsweise dynamische Verkehrs- und Parkleitschilder sowie so genannte Mobilitätsmonitore, die Verkehrsteilnehmer\*innen zukünftig darüber informieren, welche Route und welches Verkehrsmittel sie nutzen können. Anliegen des Umweltsensitiven Verkehrsmanagements (UVM) ist es insbesondere, Schadstoffemissionen zu verringern und zu einer besseren Luftqualität in der Stadt beizutragen. Gleichzeitig soll das UVM mit Blick auf die anstehenden großen Infrastrukturmaßnahmen in Ludwigshafen helfen, Staus zu vermeiden. Mit diesem digitalen Verkehrsleitsystem können sich Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ganz unabhängig davon, ob sie mit dem ÖPNV, dem Auto, dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, aktuell darüber informieren (an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet, über das digitale Mobilitätsportal oder die UVM Mobil App), wie sie schnell, sicher und ökologisch sinnvoll an ihr Ziel kommen. Herzstück des UVM ist der Verkehrsrechner der Stadt, in dem alle Daten zusammenlaufen, ausgewertet und ins System

## Vorhabenbeschreibung SUMP-LU

eingespielt werden. Diese Daten können zu Evaluationszwecken herangezogen werden, weswegen das UVM eine gute Basis für die strategische und integrierte Mobilitätsplanung in Ludwigshafen bietet.

Neben dem UVM und dem GreenCity Masterplan sind in Ludwigshafen derzeit folgende Rahmenkonzepte vorhanden bzw. in der Erarbeitung befindlich: Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan (2005), Nahverkehrsplan (2018), Masterplan GreenCity (2018), Fortschreibung des Flächennutzungsplans (in Arbeit), ISEK Innenstadt (2023), ISEK Rheingönheim (in Arbeit), SrV Erhebungen 2013, 2018 und 2023, Klimaanpassungskonzept (in Arbeit), Mobilitätsteilkonzept Rad- und Fußgängerverkehr (im Vergabeverfahren), Planfeststellungsbeschluss Helmut-Kohl-Allee (2023), Einzelhandelskonzept (in Arbeit), Strategie Elektrokleinstfahrzeuge (2023), Machbarkeitsstudien Pendlerradwege (2020), Regionalplan (anstehende Fortschreibung), Masterplan Mobilität Stadt Mannheim (in politischen Beratungen zur Beschlussfassung), Verkehrsmanagementplan des Landes für die Metropolregion (vor Umsetzung), gemeinsamer Nahverkehrsplan VRN (in Arbeit), Landesnahverkehrsplan (in Arbeit), Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan. Ziel des SUMP-LU ist die Integration der vorhandenen Planungen zu einem gesamtstädtischen Leitbild für die verkehrliche Entwicklung Ludwigshafens in Richtung Nachhaltigkeit. Aufgrund der zahlreichen Konzepte birgt der USMP-LU die Chance, einen Flickenteppich im Kontext der Maßnahmenumsetzung zu vermeiden.

## 5 Zusammenarbeit und Beteiligungsformate im Rahmen der Mobilitätsplanerstellung/-fortschreibung

Im Kontext des SUMP-Prozesses soll die Stadtgesellschaft in Ludwigshafen sowie innerhalb der Metropolregion in den Planungsprozess aktiv eingebunden werden. Die einzelnen Planungsschritte werden partizipativ mit der Bevölkerung sowie mit relevanten Stakeholdern erarbeitet. Für die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern soll ein umfangreiches Beteiligungskonzept durch ein externes Beteiligungsbüro erarbeitet und umgesetzt werden, das den SUMP-Kriterien entspricht. Weiterhin soll das SUMP-Konzept innerhalb der Kommunalverwaltung partizipativ zwischen den relevanten mit der SUMP-Planung betreffenden Bereichen erarbeitet werden. Auch die politische Ebene soll während des gesamten Planungsprozesses aktiv mit einbezogen werden um eine Konzeptumsetzung (Beschlüsse insbesondere zu Maßnahmenplänen und deren Umsetzung) zu fördern.

Für die Öffentlichkeitsbeteiligung werden einerseits Informationsveranstaltungen und –maßnahmen geplant. Andererseits sollen Bürgerwerkstätten und Diskussionsformate stattfinden, bei denen die Sicht der Menschen und Interessensträger vor Ort eingeholt und so die Akzeptanz hinsichtlich der konzeptionellen Planungsziele erhöht werden soll. Neben der Stadtgesellschaft soll auch die

## Vorhabenbeschreibung SUMP-LU

Beteiligung der folgenden Akteure sichergestellt werden: RNV Städtische Verkehrsbetriebe, Palatina Regionalbusverkehr, Polizei, BASF, Stadt Mannheim, Stadt Frankenthal, Rhein-Pfalz-Kreis, Landesbetrieb Mobilität (LBM), Landesministerien, Bürgerinitiativen, ADFC, VCD, AGFFK, ADAC und weitere Verbände, die IHK, WEG Wirtschaftsentwicklung, GAG Wohnungsbaugesellschaft, Parteien, Ortsvorsteher, der Verkehrsverbund (VRN), der Einzelhandel und Weitere beteiligt werden.

Innerhalb der Kommunalverwaltung besteht bereits jetzt Offenheit zur Zusammenarbeit, sodass unterschiedliche Abteilungen und Bereiche (z.B. Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Stadtplanung, Dezernate) in enger Abstimmung zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit soll während des SUMP-Prozesses gestärkt werden. Weiterhin existiert bereits ein regionaler Ämtertausch, der für den SUMP-Prozess maßgeblich gestärkt werden soll. Auch der Einbezug der regionalen Mobilitätsakteure ist bereits etabliert und soll durch den SUMP gestärkt und verstetigt werden.

Bürgerinnen und Bürger werden aktiv in die Entwicklung des Evaluationsprozesses einbezogen: Informationsveranstaltungen und Beteiligungsformate, in denen die Bürger\*innen Wahrnehmungen zum UVM, Bedarfe und Wünsche äußern, die im Planungsprozess berücksichtigt werden. Wie wird das multimodale Routing wahrgenommen und welche Infos müssen den Mobilen zugespielt werden?

Die Leitfragen der Beteiligung lauten beispielsweise:

- Wie kann die Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden in Ludwigshafen verbessert werden?
- Wie kann die Luftqualität in Ludwigshafen weiterhin verbessert werden?
- Wie können die negativen verkehrlichen Auswirkungen in Ludwigshafen sinnvoll minimiert werden?
- Wie können stadtentwicklungspolitische Ziele durch eine Erhöhung der Mobilität erzielt werden?
- Wie sind die Menschen in der Stadt unterwegs?
- Welche Hürden und ungenutzten Mobilitäts-Potenziale bestehen in Ludwigshafen?
- Was wurde in der Vergangenheit besonders gut umgesetzt?

## 6 Einbindung des funktionalen urbanen Raumes

Ludwigshafen ist mit ca. 173.000 Einwohnenden die zweitgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz und nach Mannheim die zweitgrößte Stadt in der Metropolregion Rhein-Neckar. Ludwigshafen stellt ein wirtschaftliches Zentrum und einen bedeutenden Arbeitsplatz für Rheinland-Pfalz und die ganze Region dar. Die Stadtfläche beträgt ca. 7.767 Hektar, wovon ca. 50 % Siedlungs- und Verkehrsflächen sind und rund 15 % auf den Verkehr entfallen. Durch die Beckenlage der Rheinebene in der breiten Flussniederung und die Mittelgebirge Haardt im Westen und Odenwald im Osten erfährt Ludwigshafen

## Vorhabenbeschreibung SUMP-LU

klimatische Besonderheiten, die zu einer Anreicherung von Schadstoffen in den bodennahen Luftschichten beitragen (vgl. Masterplan Green City<sup>3</sup>).

Der funktionale urbane Raum ist insbesondere durch Ludwigshafens Ruf als „Stadt der Chemie“ geprägt. Die BASF SE stellt in der Stadt und in der Metropolregion den größten Arbeitgeber und hat sich in ihrer über 150-jährigen Geschichte zu einem Weltkonzern entwickelt, der in der Stadt viele wichtige Impulse gegeben hat. Hieraus ergeben sich insbesondere in Bezug auf den Pendel- aber auch Schwerlastverkehr wichtige Herausforderungen für die Verkehrsplanung. Durch die günstigen Standortfaktoren z.B. auch als Hafenstandort durch die direkte Anbindung an den Rhein, der für zahlreiche Binnenverkehre genutzt wird, gibt es in Ludwigshafen neben der BASF SE auch viele weitere Handels- und Gewerbebetriebe, die insgesamt in der Region Rhein-Neckar zu einer hohen Wirtschaftskraft führen.

Derzeit finden vermehrt Neubautätigkeiten im Stadtgebiet statt, um neue Wohnungen in Ein- und Zweifamilien wie auch Mehrfamilienhäusern zu schaffen. So soll die Attraktivität der Stadt als Wohnstandort erhöht werden, um Pendler in die Stadt zu holen und so den Pendlerverkehr zu reduzieren. Ludwigshafen bietet über 100.000 Arbeitsplätze, davon werden ca. 48.000 in Produktionsstätten und ca. 53.000 im Dienstleistungssektor besetzt. Der größte Anteil der Beschäftigten kommt aus dem Umland.

Die Zahl der Einpendelnden ins Stadtgebiet hat in den letzten Jahren sehr stark zugelegt: aktuell werden ca. 69.000 pendelnde Arbeitskräfte in Ludwigshafen geschätzt. Die Einwohnenden in Ludwigshafen unternehmen an einem durchschnittlichen Werktag 3,5 Wege, wovon 29 Prozent von außerhalb ins oder außerhalb des Stadtgebiets erfolgen. Im täglichen Kfz -Verkehr ist zu den Binnenverkehrsfahrten (160.000 Kfz - Fahrten) und den Ziel- und Quellverkehr der Ludwigshafener (ca. 110.000 Kfz -Fahrten) auch der von außen ein- und auspendelnde Verkehr mit ca. 170.000 Fahrten sowie der Durchgangsverkehr in der Größenordnung von 100.000 Kfz-Fahrten/Tag zu berücksichtigen.

Der Pkw spielt in der Mobilität in Ludwigshafen eine bedeutende Rolle und es ist ein großes Verlagerungspotenzial auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorhanden (vgl. Green City Masterplan). Die Hochstraße Nord ist eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in der Metropolregion. Da die in den 1970er Jahren gebaute Hochstraße stark beschädigt ist und nicht mehr saniert werden kann, wird die jetzige Hochstraße abgerissen und durch einen ebenerdigen Neubau ersetzt, was neue Verkehrsverbindungen erfordert und zu einer neuen Struktur des Nordbrückenkopfes führt. Wichtig ist dabei, die Leistungsfähigkeit vor allem als überregionale Verkehrsverbindung zu erhalten, was gerade während des Umbaus der Hochstraße Nord für

---

<sup>3</sup> Link zum Masterplan: <https://ludwigshafen.de/standort-mit-zukunft/mobilitaet/uvvm>

## Vorhabenbeschreibung SUMP-LU

Ludwigshafen große Herausforderungen geben wird. Durch die Verbesserung und Ausweitung des Umweltverbundes können und müssen baustellenbedingte Beeinträchtigungen des Verkehrs kompensiert werden. Neben der Hochstraße sind auch die Konrad-Adenauer-Brücke und die Kurt-Schumacher-Brücke langfristig sanierungsbedürftig.

Insgesamt stehen also in den nächsten Jahren enorme verkehrliche Neuordnungsprozesse an, die – aufgrund der geschilderten verkehrlichen Verflechtungen mit dem Umland – eine strategische Konzeption der Mobilität hin zu mehr Erreichbarkeit und Lebensqualität in der Stadt unabdingbar machen. Da diese Prozesse nicht allein die Stadt Ludwigshafen, sondern vielmehr die gesamte Metropolregion betreffen, muss die strategische Mobilitätsplanung in Ludwigshafen partizipativ mit den entsprechenden Nachbarkommunen erfolgen und bereits vorhandene Strategische Planungen im Umland sowie innerhalb der Stadt berücksichtigen. Hierbei ist insbesondere die Stadt Mannheim zu nennen, die unmittelbar und nur durch den Rhein getrennt an Ludwigshafen angrenzt.

## 7 Erfolgskontrolle der Mobilitätsplanung

Mit der Förderung soll ein kontinuierlicher Evaluations- und Monitoringprozess entwickelt werden. Ziel ist es, mit dem UVM und den enthaltenen Detektoren Maßnahmen evaluieren zu können und bei Bedarf das UVVM so zu erweitern, dass ein umfangreicher datengestützter Evaluationsprozess erfolgen kann. Hierfür sollen In dem Projekt Zielindikatoren (KPI) entwickelt und in Beteiligungsverfahren abgestimmt werden, die künftig zur Evaluation und zum Monitoring von verkehrlichen Maßnahmen in Ludwigshafen herangezogen werden können und der städtischen Gesamtstrategie folgen: Verbesserung der Luft- und Lebensqualität.

Die KPI sollen einerseits mit den SUMI-Indikatoren, die derzeit auf EU-Ebene entwickelt werden, konform sein und andererseits die Belange der Bevölkerung sowie von Stakeholdern berücksichtigen, um die Lebensqualität in Ludwigshafen zu steigern. Sie sollen hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit im Monitoringsystem bewertet werden und in eine Konzeption für ein kontinuierliches Monitoring zur Überwachung und Qualitätskontrolle der Maßnahmenumsetzung und –wirkung fließen.

Der konzeptionelle Teil des Vorhabens mündet in einen Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplan zur Umsetzung des städtischen maßnahmensensitiven Monitorings. Mit der Umsetzung des Vorhabens werden insb. die Prozessschritte 6, 11 und 12 der nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplanung nach Rupprecht 2019 weiterentwickelt und der SUMP-Prozess in Ludwigshafen deutlich gestärkt.

Neben den technischen Aspekten im Monitoring und bei der Evaluation soll ein Steuerungskreis eingerichtet werden, der in regelmäßigen Abständen tagt und die Qualitätskontrolle der Mobilitätsplanung sicherstellt.



Vorhabenbeschreibung SUMP-LU

## 8 Arbeits- und Ausgabenplanung

Zur SUMP-Erstellung und für die Beteiligung soll ein geeignetes externes Planungsbüro beauftragt werden, das die Stadt berät und den Strategieprozess gemeinsam mit dem Tiefbauamt steuert. Der Arbeitsplan ist in folgender Abbildung ersichtlich.

AP	Inhalt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	<b>Vorbereitung und Analyse</b>												
	a) Arbeitsstrukturen einrichten												
	b) Planungsrahmen festlegen												
	c) Mobilitätssituation analysieren												
2	<b>Strategieentwicklung/KPI Abstimmung</b>												
	a) Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten												
	b) Leitbild mit Interessensträgern entwickeln												
	c) Ziele und Indikatoren festlegen												
3	<b>Maßnahmenplanung</b>												
	Maßnahmenpakete mit Interessensträgern auswählen												
	Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren												
	Beschluss und Finanzierung vorbereiten												
4	<b>Konzept für Monitoring/Evaluation</b>												
	Erstellung Evaluationskonzept												
	Kontrolle, Anpassung, Kommunikation												
	Evaluation												
5	<b>Bürger- (B) und Stakeholderbeteiligung (S) bzw. Information</b>	BS					B		S		B		S
	Jahr	2025											

AP	Inhalt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
1	<b>Vorbereitung und Analyse</b>																
	a) Arbeitsstrukturen einrichten																
	b) Planungsrahmen festlegen																
	c) Mobilitätssituation analysieren																
2	<b>Strategieentwicklung/KPI Abstimmung</b>																
	a) Szenarien erstellen und gemeinsam bewerten																
	b) Leitbild mit Interessensträgern entwickeln																
	c) Ziele und Indikatoren festlegen																
3	<b>Maßnahmenplanung</b>																
	Maßnahmenpakete mit Interessensträgern auswählen																
	Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbaren																
	Beschluss und Finanzierung vorbereiten																
4	<b>Konzept für Monitoring/Evaluation</b>																
	Erstellung Evaluationskonzept																
	Kontrolle, Anpassung, Kommunikation																
	Evaluation																
5	<b>Bürger- (B) und Stakeholderbeteiligung (S) bzw. Information</b>		S			BS				BS			BS				BS
	Jahr	2026				2027											

## 9 Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung des Vorhabens und Teilnahme an Vernetzungsaktivitäten

Zur Bekanntmachung des Vorhabens wird eine Pressemitteilung seitens der Stadt Ludwigshafen veröffentlicht. Weiterhin werden Stakeholder sowie Bürgerinnen und Bürger über die städtischen Social-Media-Kanäle und Internetseiten über das Vorhaben informiert. Relevante Stakeholder werden zudem persönlich zu Vorhabenbeginn informiert. Es wird eine Projekthomepage eingerichtet, auf der Informationen und Dokumente zum SUMP-LU veröffentlicht werden. Die Projektbeteiligten nehmen an den Vernetzungsveranstaltungen zum Förderaufruf teil und präsentieren die Ergebnisse und Erfahrungen nach Möglichkeit in den entsprechenden Netzwerken und auf Fachkonferenzen.