

Der europäische SUMP-Plan als „Gamechanger“ zur Steigerung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit

Deutscher Nahverkehrstag 2026

Dr. Janna Ringena, Rechtsanwältin

Dr. Hubertus Baumeister, Rechtsanwalt

Koblenz, den 25.06.2026

Einleitung

Das massive Spannungsfeld von ÖPNV und privater PKW-Nutzung

Aus subjektiver Sicht ist der eigene PKW dem ÖPNV deutlich überlegen

(1 von 4)

Verfügbarkeit & Erreichbarkeit

- Fehlendes oder unzuverlässiges ÖPNV-Angebot (obwohl objektiv unzutreffend)
- Eigenes Auto jederzeit verfügbar und abfahrbereit mit umsteigefreier Direktverbindung
- Flächendeckende Erreichbarkeit durch umfangreiche Straßen- und Parkinfrastruktur (ca. 900 km öffentliche Straße mit 130 Mio. Parkplätzen)
- Geringe oder keine Kosten für die Nutzung öffentlichen Parkraums

Komfort & Praktikabilität

- Witterungsgeschützte Reise
- Transport- und Lagerfunktion des PKW
- „Mobiles Wohnzimmer“
- Hohe Flexibilität im Familienalltag
- Unterstützung komplexer Wegeketten (Arbeit, Einkaufen, Kinder, Freizeit)

Aus subjektiver Sicht ist der eigene PKW dem ÖPNV deutlich überlegen

(2 von 4)

Freiheit & Sicherheit

- Unabhängigkeit von Fahrplänen und Haltestellen
- Gefühl von Sicherheit und persönlicher Kontrolle
- Distanz zu als unangenehm empfundenen Situationen im Massenverkehr des ÖPNV

Emotionalität

- Hohe emotionale Bindung an das eigene Fahrzeug („wartet auf mich“)
- Symbol für Selbstbestimmung
- Teil der persönlichen Identität
- Aufgabe des Autos mit Umstieg auf den ÖPNV wird von älteren Menschen oft als Abstieg empfunden

Falsch wahrgenommene Wirtschaftlichkeit

- Die vollständigen PKW- Mobilitätskosten werden i.d.R. unterschätzt
- Vergleich mit dem ÖPNV erfolgt oft nur auf Basis der Kraftstoffkosten

Das Ausmaß der PKW-Nutzung hat aber die Grenze zur Gemein-schädlichkeit seit langem objektiv überschritten

(3 von 4)

Negative Klima- und Umweltwirkungen

- Rund aktuell 42 Mio. private PKW mit Verbrennungsmotor verursachen erhebliche CO₂-Emissionen (etwa 13,7 % aller CO₂-Emissionen in Deutschland!)
- Der Großteil (2/3) der Emissionen entsteht durch Pendler- und Umlandverkehre (weite Fahrwege)
- Der (viel zu langsame) Hochlauf der Elektromobilität reduziert zwar langfristig CO₂-Emissionen, löst aber nicht das Problem des Flächenverbrauchs (ruhender und fließender PKW-Verkehr)

Erdrückende Dominanz des PKW im öffentlichen Raum

- Die heutige Größe der privaten PKW-Flotte beansprucht erhebliche Flächen für Fahren und Parken
- Der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) wird an den Rand gedrängt
- Wertvolle Flächen für Wohnen, Grünräume und öffentliche Nutzungen werden gebunden

Das Ausmaß der PKW-Nutzung hat aber die Grenze zur Gemein-schädlichkeit seit langem objektiv überschritten

(4 von 4)



Gesundheit und Verkehrssicherheit

- Menschen sind Luftschadstoffen, Verkehrslärm und Unfallrisiken ausgesetzt
- Unbegleitete Kinder sind praktisch aus dem öffentlichen Straßenraum verschwunden
- Bewegungsmangel und eingeschränkte selbstständige Mobilität hemmen die Entwicklung der Kinder und haben gesundheitliche Folgen (Dt. Versicherungswirtschaft: „größte Risikogruppe“)



Negative soziale Auswirkungen

- Mobilitätsarme Haushalte (kein PKW-Besitz finanzierbar) tragen die negativen Folgen des PKW-Verkehrs mit, ohne von dessen Vorteilen zu profitieren
- Kinder aus einkommensschwächeren Familien sind hiervon besonders betroffen



Effizienz des Fahrzeugbestands

- Studien zeigen, dass in größeren Städten etwa 2/3 des PKW-Bestands für die alltägliche Mobilität objektiv nicht erforderlich ist! (im ländlichen Raum ist es umgekehrt)
- Daraus ergibt sich ein erhebliches Potenzial zur Verkehrsverlagerung auf ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, grob geschätzt sind 20 Mio. private PKW ersetzbar

	ART	STUNDENKAPAZITÄT (PASSAGIERE PRO STUNDE PRO RICHTUNG)	OPTIMALE NUTZUNGSDISTANZ (KM)	DURCHSCHNITTliche GESCHWINDIGKEIT ODER BETRIEBSGESCHWINDIGKEIT (KM/H)	ANDERE MASSGEBLICHE MERKMALE
	Fußweg	15000 (3 m Gehwegbreite)	< 2 km	4 – 5 km/h	
	Fahrrad	9 500 (3 m Radwegbreite)	1– 6/7 km	10 – 20 km/h	Die Nutzungsdistanz und die durchschnittliche Geschwindigkeit hängen stark von der zur Verfügung stehenden Infrastruktur ab
	Elektro-Fahrrad	6 000 (3 m Radwegbreite)	2 – 15 km	~ 20 km/h	Die Nutzungsdistanz und die durchschnittliche Geschwindigkeit hängen stark von der zur Verfügung stehenden Infrastruktur ab
	Auto	1000 – 1200 (1,2 Personen pro Wagen, innerstädtische Hauptstraße)	5 – 100 km (und darüber hinaus)	15- 35 km/h (innerstädtisch)	Im städtischen Bereich hängt die Kapazität hauptsächlich von den Kreuzungen ab
	Bedarfsverkehr	15– 25 (mit Minibus, Fahrtakt stündlich)	10 – 20 km	20 – 25 km/h	Für Zonen mit geringer und diffuser Nachfrage
	Reisebus	200 – 300 (nur Sitzplätze - Fahrtakt 15')	15 – 50 km	40 – 50 km/h	Ländliches Gebiet, Linien mit Autobahnnutzung, Regionen ohne Anschluss
	Standardbus	900 – 1000 (Fahrtakt 5')	2 – 15 km	16 – 20 km/h (mit Busspuren)	Größere Entfernungen möglich im Stadtrand-/ländlichen Gebiet ohne Anschluss
	Gelenkbus	bis zu 2 500 (Fahrtakt 5')	2 – 15 km	16 – 20 km/h (mit Busspuren)	
	Straßenbahn	bis zu 7 000 (Fahrtakt 3')	2 – 15 km	18 – 22 km/h (ohne Mischverkehr)	
	Schnelle Straßenbahn zwischenstädtisch	2 000 - 3 000 (Fahrtakt 6')	10 – 25 km	30 – 45 km/h	Höchstgeschwindigkeit ~ 100 km/h Direkte Anbindung an Stadtzentren
	Untergrundbahn/ Monorail	> 10 000 je nach Fahrtakt und Fahrzeugtyp	3 – 20 km (in großen Städten mehr)	35 – 45 km/h	Im Allgemeinen großer Haltestellenabstand (>1km) Schwierige innerstädtische Einfügung
	Zug	bis zu ~ 18 000 je nach Zuglänge und Fahrfrequenz	> 10 km	40 – 100 km/h (je nach Distanz und Haltepolitik)	Kapazität und Geschwindigkeit hängen stark von der zur Verfügung stehenden Infrastruktur ab
	Seilbahn	bis zu 2 500 (10 bis 25/Kabine)	2 – 5 km	15 – 18 km/h	Effizient für die Punkt zu Punkt Nutzung mit stetiger Nachfrage und für das Überwinden von Hindernissen

Die umfassende Ausweitung des ÖPNV ist daher dringend notwendig!

(5 von 5)

1. Der ÖPNV mit großen Fahrzeugen kann große Mengen an Fahrgästen in idealer Weise aufnehmen
2. **Die Verlagerung der PKW-Fahrer in den ÖPNV in den Regionen kann den Klimaschutz und die Entwicklung lebenswerter Städte erheblich verbessern helfen!**
3. **Der ÖPNV erheblich ist erheblich auszuweiten und die private PKW-Fahrzeugflotte ist zurückzudrängen** (Beispiel Wien: 2/3 der Pendler nutzen den ÖPNV, in Deutschland?)
4. Die bisherige **Rolle des ÖPNV als Bittsteller ist gesellschaftspolitisch unerträglich**, weil die sozialschädliche „Bequemlichkeitsnutzung“ der privaten PKW bislang kaum thematisiert wird
5. Solange der private PKW-Verkehr im kommunalen öffentlichen Raum nicht entprivilegiert wird, wird der ÖPNV trotz erheblicher öffentlicher Finanzierung seine Leistungskraft nicht umfassend entfalten können
5. Das neue strategisch Planungsinstrument zur Lösung der dieser Probleme ist der **europäische nachhaltige urbane Mobilitätsplan (SUMP)**, der der nicht isoliert einzelne Städte, sondern **ihre Verkehrsregionen als Rahmenplan für die dortigen Kommunen** in den Blick nimmt

Agenda

1. Was ist ein SUMP-Plan?
2. Abgrenzung zu anderen Plänen im Verkehrsbereich
3. Umsetzungsmaßnahmen aus dem SUMP
4. Finanzierungsmöglichkeiten von Planung und Umsetzung von SUMP-Maßnahmen
5. Fazit

Zentrale Ansätze der SUMP-Planung

Regionaler Ansatz

- Verkehrsplanung über die Stadtgrenzen hinaus: Einbezug von Pendlerzonen (*commuting zones*)
- Zuständigkeiten mehrerer Träger → Freiwillige Kooperationen unerlässlich, z.B. durch eine ARGE (kommunale Arbeitsgemeinschaft)



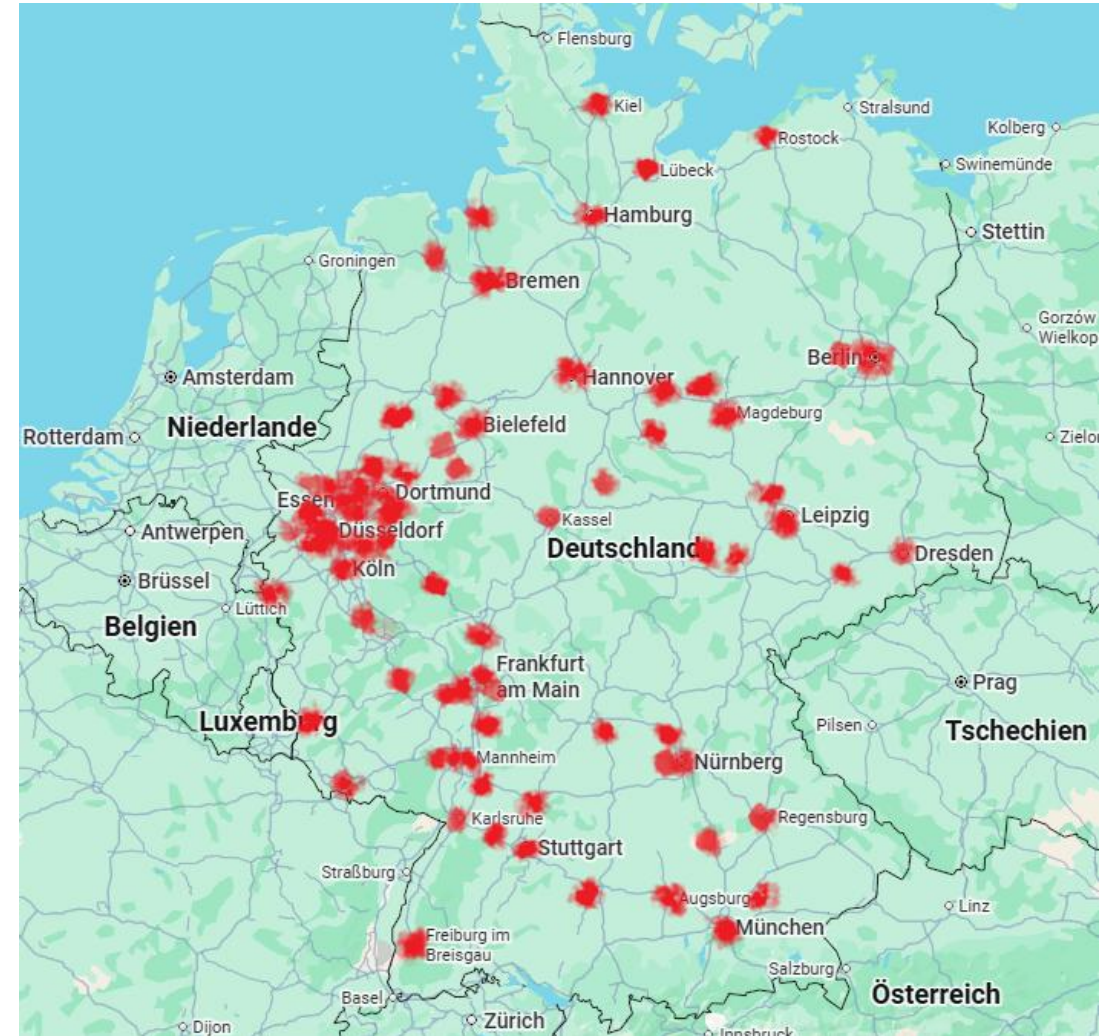
Strategischer Ansatz

- Ganzheitliche Betrachtung
- Planung erfolgt netzbasiert, ortsbasiert und intermodal
- Langfristiger Horizont



Was ist ein SUMP-Plan? – Grundlagen

- SUMP steht für: **Sustainable Urban Mobility Plan** (Nachhaltiger Urbaner Mobilitätsplan)
- Rechtsgrundlage: **TEN-V-Verordnung** (Verordnung über den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes) der EU aus 2024
- Legaldefinition:
*Dokument für die **strategische Mobilitätsplanung**, mit dem auf nachhaltige Weise die Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des **funktionalen Stadtgebiets** einschließlich der **Pendlerzonen** in diesem Stadtgebiet oder in dessen Nähe für Menschen, Unternehmen und Güter insbesondere im Hinblick auf eine **bessere Lebensqualität** verbessert werden soll*
- Pflicht zur Aufstellung eines SUMP für 424 bestimmte „städtische Knoten“ – in Deutschland sind das 78 Städte davon alle 76 Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohner/innen, u.a. auch Koblenz
- Frist zur Einreichung bei der Kommission: 31.12.2027



78 zur SUMP-Planung verpflichtete „Verkehrsknoten“ in Deutschland

Aachen
Augsburg
Berlin
Bielefeld
Bochum
Bonn
Bottrop
Braunschweig
Bremen
Bremerhaven
Chemnitz
Darmstadt
Dortmund
Dresden
Duisburg
Düsseldorf
Erfurt
Erlangen
Essen
Frankfurt/M.
Freiburg im Breisgau

Fürth
Gelsenkirchen
Gießen
Göttingen
Gütersloh
Hagen
Halle (Saale)
Hamburg
Hamm
Hannover
Heidelberg
Heilbronn
Herne
Hildesheim
Ingolstadt
Jena
Kaiserslautern
Karlsruhe
Kassel
Kiel

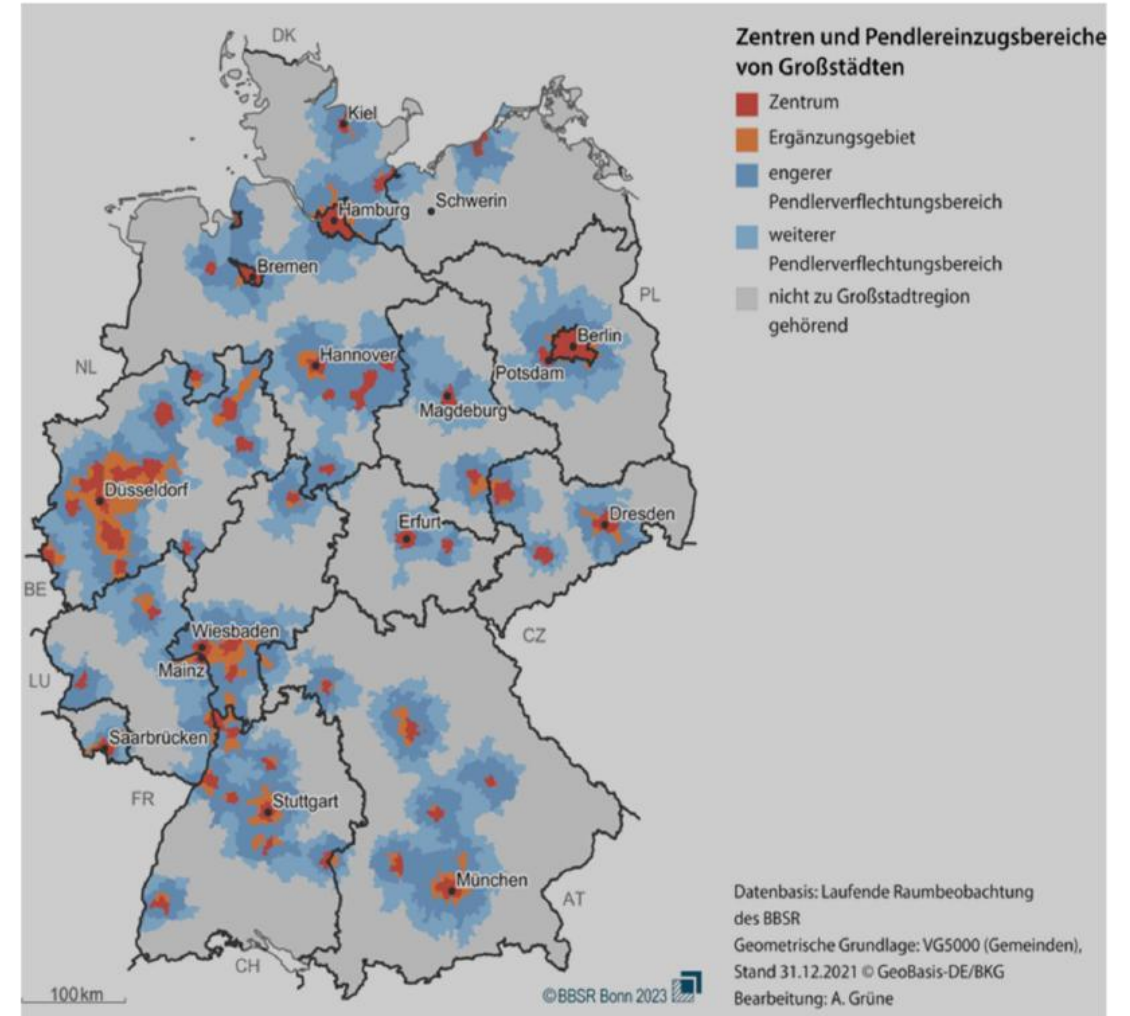
Koblenz
Köln
Krefeld
Landshut
Leipzig
Leverkusen
Lübeck
Ludwigshafen am Rhein
Magdeburg
Mainz
Mannheim
Mönchengladbach
Mülheim an der Ruhr
München
Münster
Neuss
Nürnberg
Oberhausen
Offenbach am Main
Oldenburg (Oldenburg)

Osnabrück
Paderborn
Pforzheim
Potsdam
Recklinghausen
Regensburg
Rostock
Saarbrücken
Siegen
Solingen
Stuttgart
Trier
Ulm
Wiesbaden
Wolfsburg
Wuppertal
Würzburg

SUMP-Planung zur Entschärfung der Pendlerproblematik mit Hilfe des ÖPNV

SUMP-Pläne schaffen die Grundlage für Umsetzungsmaßnahmen im Bereich des Klimaschutzes und lebenswerter Städte!

- In den 78 Städten und ihren angrenzenden Gemeinden (verkehrliche Verflechtungsräume) leben ca. **60 Mio. Menschen**
- Das macht **71 % der Bevölkerung** in Deutschland aus
- SUMP kann somit einer **deutlichen Mehrheit der Bevölkerung** für die **Verbesserung des regionalen Verkehrs** zugute kommen.



Ablauf eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) mit Partizipation von Bürgern und Stakeholdern bei jedem Schritt

4. Umsetzung und Evaluation



3. Maßnahmenentwicklung

1. Vorbereitung und Analyse

2. Strategie- und Zielentwicklung

Abstimmung zwischen den bestehenden Plänen im Verkehrsbereich

(1 von 3)

	SUMP (Rahmenplan)	Nahverkehrsplan (ÖPNV-Fachplanung)	Bauleitplanung (Gesamtplanung)
Zweck	Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems für alle Verkehrsarten unter Einbezug von Pendlerzonen	Planung, Sicherung und Ausbau des ÖPNV-Angebots (sektoraler Fachplan), Kooperation der Aufgabenträger	Steuerung der (langfristigen) Bodennutzung und des bestehenden Verkehrs im baulichen Bestand einer Gemeinde
Fokus	ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Logistik	Bus, Straßenbahn, ÖPNV-Angebote	Wohnen, Gewerbe, Grünflächen, Verkehr u.a.m.
Rechts- grundlage	TEN-V-VO, noch keine flankierende Umsetzung in deutsches Recht	ÖPNVG der Länder	BauGB

Abstimmung zwischen den bestehenden Plänen im Verkehrsbereich

(2 von 3)

	SUMP	Nahverkehrsplan	Bauleitplanung
Zuständig- keit	Kommunen, Region, ggf. geschaffene ARGE o.a.	ÖPNV-Aufgabenträger (Kreis/Stadt)	Gemeinde/Stadt
Verbind- lichkeit	politische/strategische Orientierung, strategisches Handlungskonzept mit zusätzlich Beschlüssen von Stadträten, Kreistagen und Bundeland	Der NVP beruht zu Teilen auf dem SUMP und umgekehrt (sog- Gegenstromprinzip)	bindend für die Gemeinden (B-Pläne, städtebauliche Verträge etc.) und Straßenverkehrsbehörden (StVO-Umsetzung auf den Gemeindestraßen)

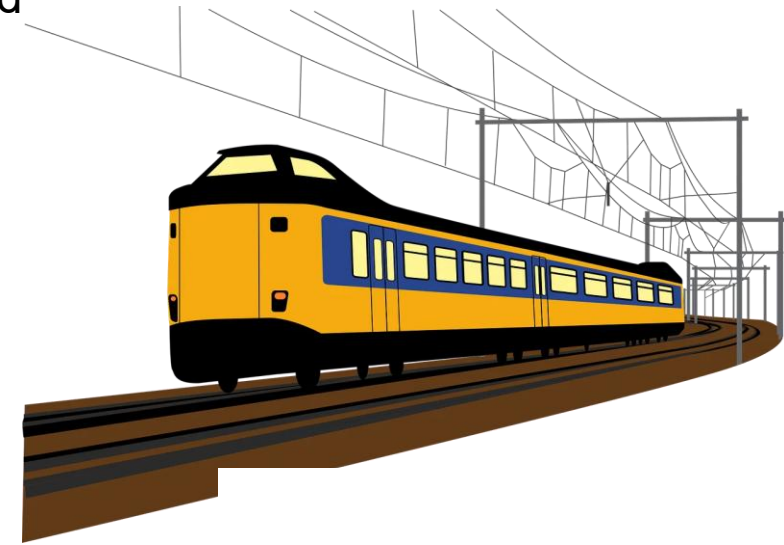
Abstimmung zwischen den bestehenden Plänen im Verkehrsbereich

(3 von 3)

	SUMP	Nahverkehrsplan	Bauleitplanung
Beispiel- frage/Fazit	▪ Wie wird die Mobilität klimafreundlicher, sicherer und effizienter? ▪ Wie soll die gesamte Mobilität <u>über die Stadtgrenzen hinaus in der Region</u> nachhaltig organisiert werden?	▪ Wo sollen Busse fahren und wie oft? ▪ Wie soll der öffentliche Nahverkehr aussehen? ▪ <u>NVP muss Basis des SUMP werden!</u>	▪ Wo darf künftig auf der Grundlage eines Verkehrskonzeptes gewohnt und gebaut werden? ▪ Wie ist der Verkehr <u>im baulichen Bestand</u> zu berücksichtigen? ▪ Wie soll sich die Stadt räumlich entwickeln?

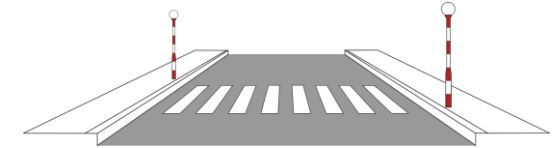
Umsetzungsmaßnahmen auf SUMP-Basis (1 von 2)

- Integrierte Entwicklung des schienen- und straßengebundenen Nah- und Regionalverkehrs:
 - Mindestens Halbstundentakt auf allen SPNV-Linien im Umkreis der Kommune
 - Bau zusätzlicher Haltepunkte
 - Einrichtung zusätzlicher Buslinien
 - Entwicklung des On-Demand-Verkehrs
 - Erweiterung von P+R-Angeboten
- Erleichterung der Nutzung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätsangebote mithilfe von z.B. Apps und Jobtickets
 - Apps mit Echtzeitinformationen für alle verfügbaren Verkehrsträger -
 - Einsatz von Apps für Autofahrer/innen bei der Parkplatzsuche und –buchung - Organisation und Einsatz von Shuttlebussen



Umsetzungsmaßnahmen auf SUMP-Basis (2 von 2)

- Gerechtere Verteilung von Verkehrsflächen
 - Ausdehnung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr
 - Parkraummanagement und Parkraumüberwachung
 - Einbeziehung von privaten Betreibern zur Schaffung von mehr Parkraum (z.B. Parkhäuser)
- Ausweitung von 30 km/h-Zonen
- Entwicklung einer hinreichenden Ladesäuleninfrastruktur, insb. an Verkehrsknotenpunkten
- Ausbau von Carsharing und Fahrradsharing-Modellen



Das Leistungsvermögen des ÖPNV in dem regionalen Rahmenplan SUMP für Menschen und Klima

- Ein SUMP-Plan mit insbesondere deutlicher ÖPNV-Angebotsverbesserung für Pendler und innerstädtischen Verkehr kann eine spürbare Verminderung des PKW-Verkehrs bewirken und damit eine nachhaltige Verkehrswende in den Kommunen und der Verkehrsregion voranbringen:
 1. **Erhöhung der Lebensqualität über städtebauliche Planungen der Kommunen** (Quartiersentwicklung/Begegnungsräume/Reduzierung Parkplätze/Verkehrsberuhigung usw.) durch Rückgewinnung von Raum und damit auch Erschließung von Flächen für den Wohnungsbau,
 2. **Gesunde Entfaltung der Kinder mit ihren Bewegungsbedürfnissen in den Kommunen,**
 3. **Erhebliche Verringerung klimaschädlicher CO₂-Emissionen der PKW-Verbrennerflotte und Umwidmung von Straßen zu Grünzügen** (aktiver und passiver Klimaschutz),
 4. **Verminderung von Gesundheitsgefahren durch Reduktion der Verkehrsemissionen** (Lärm, Luftschadstoffe) des PKW-Verkehrs und die **Erhöhung der Verkehrssicherheit**
- Begleitend ist die Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch PKW zur Finanzierung der Verkehrswende zu **bepreisen** und zusätzlich auf **private Flächen** umzulenken

Potenzziale, Chancen, Fazit: erhebliches Leistungsvermögen des ÖPNV im Rahmen des SUMP



Grafik: KI-generiertes Bild (ChatGPT)

Unterstützungs- und Finanzierungsmöglichkeiten

- Förderung durch das BMV
 - letzter Förderaufruf in Höhe von 14 Mio. EUR endete am 01.06.2026
 - 2023/2024 bereits 49 Projekte mit 13 Mio. EUR gefördert
 - Hilfestellungen auf der Website www.nachhaltig-mobil-planen.de
- Förderung auf Landesebene
 - Baden-Württemberg:
 - Gemäß Landesgemeindefinanzierungsgesetz BW werden Infrastrukturmaßnahmen bis zu 75 % gefördert; außerdem anteilige Übernahme von Planungs- und Personalkosten (50%) sowie Beratung u.v.m. Mehr Infos hier: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/>
 - Aktuell: **Startklar-Programm für Kommunen bis max. 50.000 Einwohner/innen – Bewerbungen bis 27.07.2026** möglich, mehr Infos hier: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/bewerbung-zum-startklar-programm-fuer-kommunen-beginnt/>
 - NRW: Angebot von Kommunalberatung, Prozessbegleitung, Fortbildungen, Netzwerke. Mehr Infos hier: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/> .
 - Hessen: Angebot von Kommunalberatung, Prozessbegleitung, Fortbildungen, Netzwerke. Mehr Infos hier: <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/>
 - Die übrigen Bundesländer:
 - keine institutionalisierten Anlaufstellen, Anfragen bei den jeweiligen Fachministerien oder z.B. Energieagenturen möglich
 - Teilweise Einsatz von Fördermittel aus dem EFRE-Topf, aber keine eigenen Förderprogramme
 - **Vertragsverletzungsverfahren der Kommission steht mittelfristig im Raum**

- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans: Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), 2. Ausg. 2019, S. 10, abrufbar in deutscher Sprache hier: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/10/8fb8d53612545374a0306cdaa669aaad/sump-guidelines-deutsch-2020_6091400b48526.pdf <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/>.
- *Ellerbrok/Allien*: Sustainable Urban Mobility Plans, DÖV 2024, 1029
- *Baumeister/Ringena*: Einheitlicher Rahmen für eine integrierte und regionale Verkehrsplanung der Kommunen, NVwZ 2026, 529
- Checkliste des BMV: Nationale Kriterien für die Aufstellung eines SUMP, 2026, abrufbar hier: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/sump-nationale-kriterien.pdf?__blob=publicationFile
- Zu den Indikatoren: BMDV, Indikatoren leicht gemacht, 2025, abrufbar hier: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/urbane-mobilitaet-indikatoren-leicht-gemacht.pdf?__blob=publicationFile
- Positivbeispiel: Klimamobilitätsplan für den Landkreis Ludwigsburg, 2025, abrufbar hier: <https://www.landkreis-ludwigsburg.de/umwelt-technik-klimaschutz/klimaschutz-und-mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/klimamobilitaetsplan/>

Alle Links wurden zuletzt geprüft am 09.06.2026. Die Grafiken stammen von der Website pixabay.com oder von ChatGPT.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Dr. Janna Ringena
Ringena@bbgundpartner.de



Dr. Hubertus Baumeister
Baumeister@bbgundpartner.de

Back-Up

SUMP-Planung in vier Phasen (1 von 2)

Phase 1: Vorbereitung und Analyse

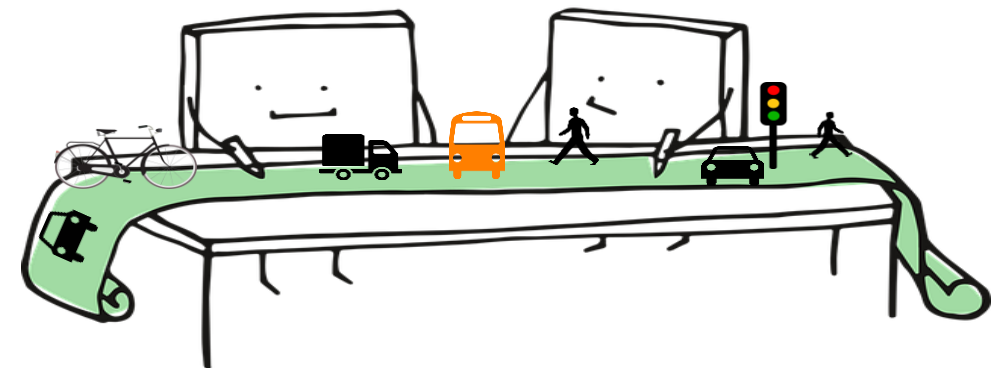
- Was ist der Ist-Zustand der verkehrlichen Situation?
- Welche Kapazitäten sind innerhalb der Verwaltung vorhanden?
- Einrichtung von Arbeitsstrukturen für den Planungsprozess, ggf. mit externer Unterstützung

Phase 2: Strategie- und Zielentwicklung

- Mehr Zugänglichkeit von Mobilität
- Bereitstellung emissionsfreier /-armer Mobilität
- Verbesserte Gesamtleistung des TEN
- Reduktion von THG
- Wichtig: Quantifizierung und Messbarkeit
- *Backcasting-Ansatz*

Beispiel *Backcasting*:

- Bis 2035 soll der Anteil von Kfz-Fahrenden im Pendelverkehr und/oder die davon ausgehenden THG-Emissionen um x % vermindert werden.
- Berechnung status quo: Wie viele Emissionen verursacht der Kfz-Verkehr aktuell? Wie hoch ist sein Anteil am Pendelverkehr?
- Ermittlung notwendiger Schritte und von Zwischenzielen
- Monitoring/Zielanpassungen im Zeitverlauf



SUMP-Planung in vier Phasen (2 von 2)

Phase 3: Maßnahmenentwicklung

- Welche konkreten Maßnahmen sollen getroffen werden? (Insb. Push & Pull, Beispiele sogleich)
- Wer ist zuständig?
- Welche Finanzierungsmöglichkeiten gibt es? (Hinweise ebenfalls sogleich)

Phase 4: Umsetzung und Evaluation

- Wie wirksam sind die einzelnen Maßnahmen?
- Überwachung mithilfe von bestimmten Leistungsindikatoren
- Interkommunale Kooperation ist entscheidend
- Übersendung von Statusberichten an die KOM

In allen Phasen: Partizipation

- Fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit
- Interkommunale Kooperation
- Einbezug der Stakeholder/innen
- Umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung

