

Konzept

Monitoring der Bielefelder „Mobilitätsstrategie 2030“



© iStock-yipengge.jpg

Konzept

Monitoring der Bielefelder „Mobilitätsstrategie 2030“

Von

Sven Altenburg

Ergänzungen durch das Amt für Verkehr der
Stadt Bielefeld

Im Auftrag des

Amts für Verkehr der Stadt Bielefeld

Abschlussdatum

Dezember 2024

Das Unternehmen im Überblick

Prognos – wir geben Orientierung.

Die Prognos AG ist eines der ältesten Wirtschaftsforschungsunternehmen Europas. An der Universität Basel gegründet, forschen Prognos-Expertinnen und -Experten seit 1959 für verschiedenste Auftraggeber aus dem öffentlichen und privaten Sektor – politisch unabhängig, wissenschaftlich fundiert. Die bewährten Modelle der Prognos AG liefern die Basis für belastbare Prognosen und Szenarien. Mit über 200 Expertinnen und Experten ist das Unternehmen an zehn Standorten vertreten: Basel, Berlin, Bremen, Brüssel, Düsseldorf, Freiburg, Hamburg, München, Stuttgart und Wien. In Wien sitzt die Prognos Europe GmbH, unsere Tochtergesellschaft in Österreich. Die Projektteams arbeiten interdisziplinär, verbinden Theorie und Praxis, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik.

Geschäftsführer

Christian Böllhoff

Präsident des Verwaltungsrates

Dr. Jan Giller

Handelsregisternummer

Berlin HRB 87447 B

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer

DE 122787052

Rechtsform

Aktiengesellschaft nach schweizerischem Recht; Sitz der Gesellschaft: Basel-Stadt
Handelsregisternummer
CH-270.3.003.262-6

Gründungsjahr

1959

Arbeitssprachen

Deutsch, Englisch, Französisch

Hauptsitz der Prognos AG
in der Schweiz

Prognos AG

St. Alban-Vorstadt 24
4052 Basel

Weitere Standorte der
Prognos AG in Deutschland

Prognos AG

Goethestr. 85
10623 Berlin

Prognos AG

Domshof 21
28195 Bremen

Prognos AG

Werdener Straße 4
40227 Düsseldorf

Prognos AG

Heinrich-von-Stephan-Str. 17
79100 Freiburg

Prognos AG

c/o Mindspace | 2. Etage
Rödingsmarkt 9
20459 Hamburg

Prognos AG

Nymphenburger Str. 14
80335 München

Prognos AG

Eberhardstr. 12
70173 Stuttgart

Standort der Prognos AG
in Belgien

Prognos AG

Résidence Palace, Block C
Rue de la Loi 155
1040 Brüssel

Tochtergesellschaft
in Österreich

Prognos Europe GmbH

c/o e7 GmbH
Hasengasse 12/2
1100 Wien

info@prognos.com | www.prognos.com | www.linkedin.com/company/prognos-ag

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis		V
1	Hintergrund und Zweck des Monitorings	- 1 -
2	Aufbau und Vorgehen des Monitorings	- 8 -
2.1	Empfehlung zur Implementation einer zentralen Software-Lösung	- 8 -
2.2	Festlegung von Zuständigkeiten	- 9 -
2.3	Initiale Anlage aller Maßnahmen	- 10 -
2.4	Pflegekonzept der Monitoring-Daten	- 10 -
2.5	Prozesse für Reporting und Nachsteuerung	- 11 -
3	Umsetzung und Ausblick	- 13 -

Abbildungsverzeichnis

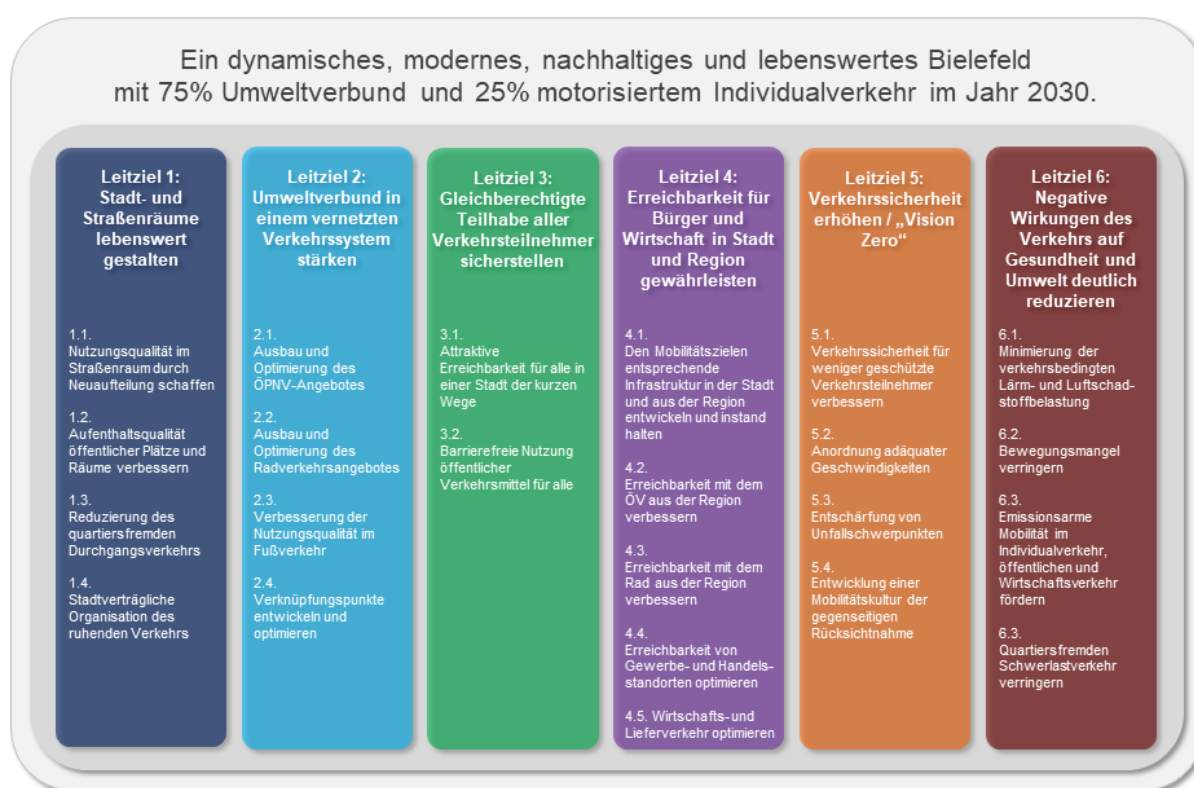
Abbildung 1: Zielsystem der Mobilitätsstrategie Bielefeld

- 1 -

1 Hintergrund und Zweck des Monitorings

Die Stadt Bielefeld bekennt sich in ihrer kommunal-regionalen Verkehrspolitik zur Mobilitätswende und möchte diese aktiv gestalten und vorantreiben. Kern dieser Bestrebungen ist die im Jahr 2018 veröffentlichte Mobilitätsstrategie 2030. In ihr sind ausgesprochen ambitionierte Ziele verankert: So setzt sich Bielefeld das Ziel, dass bis 2030 75 % der Wege mit dem Umweltverbund bewältigt werden sollen. Zur Erreichung dieses Oberziels sind sechs Leitziele definiert worden, die wiederum in mehrere Unterziele zerlegt werden können:

Abbildung 1: Zielsystem der Mobilitätsstrategie Bielefeld



Quelle: <https://www.bielefeld.de/mobilitaetsstrategie>

Ausgehend von diesem strategischen Rahmen hat die Stadt Bielefeld vielfältige einzelne Maßnahmen beschlossen, die nun umgesetzt werden (sollen). Ziel des Monitorings ist es, über den gesamten Umsetzungszeitraum der Mobilitätsstrategie hinweg den Stand der einzelnen Maßnahmen zu messen, in ein (thematisch oder organisatorisch differenziertes) Gesamtbild zu überführen und damit ein operatives Tool für Controlling und Nachsteuerung zu schaffen.

Die Mobilitätsstrategie selbst enthält zwar keinerlei konkret ausformulierte Maßnahmen, sie bezieht sich aber auf ein „Ökosystem“ von 28 einzelnen Fachkonzepten, die unter dem Dach der Mobilitätsstrategie die einzelnen Maßnahmen (in unterschiedlichem Konkretisierungsgrad und räumlichen Zuschnitt) definieren und detailliert beschreiben. Im Einzelnen sind folgende Konzepte zu berücksichtigen:

Name des Fachkonzepts	Anzahl der benannten Maßnahmen
Mobilitätsstrategie 2030	0
Konzept für den motorisierten Individualverkehr	15
Verkehrsleitsystem - Konzeptstudie für ein Leitsystem im Raum Bielefeld	1
Dritter Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld	135
Radverkehrskonzept inkl. Umsetzungskonzept	600
Regiopoles Radverkehrskonzept	27
Fußverkehrsstrategie	267
Kommunales Schulmobilitätskonzept	88
Analyse der Schulwegsicherheit für INSEK-Gebiete Sennestadt und Sieker	73
Kita- und Schulwegesicherheit in der zentralen Innenstadt	32
Umsetzungskonzept Mobilitätsstationen	39
Verkehrskonzept Bielefelder Westen	47
Verkehrskonzept 5. Kanton	59
Konzept zur emissionsfreien Innenstadt	19
City-Logistik-Konzept für die Bielefelder Innenstadt	2
Stadtweites Elektro-Ladeinfrastrukturkonzept	24
Bielefelder Leitbild einer zukunftsgerechten Stadtentwicklung	2
Lärmaktionspläne 2015, 2022 und 2024	307
Handlungsprogramm Klimaschutz	19
Luftreinhalteplan 2019	22
Bielefeld Klimaneutral 2030	12
Nachhaltigkeitsberichte der Stadt Bielefeld 2021 und 2024	12
Grünwege Konzept	206
Konzept zum Fahrradparken in Bielefeld	0
INSEK Baumheide	8
INSEK Nördlicher Innenstadtrand	15

Klimaanpassungskonzept	19
P+R Konzept	23

Eigene Darstellung

© Prognos AG 2024

Das Monitoring muss den Anspruch erheben können, den Fortschritt aller dieser 2.073 einzelnen Maßnahmen in regelmäßigen Abständen erheben und mit deren spezifischem Zeitplan abgleichen zu können. Gleichzeitig erfordert aber eine prägnante Darstellung des Gesamtfortschritts eine aggregiertere Betrachtung von Themenbereichen bzw. Maßnahmen-Clustern. Die Stadt Bielefeld hat dazu gemeinsam mit dem Gutachter Inovaplan eine thematische Aggregation dieser einzelnen Maßnahmen zu Kategorien erarbeitet, die für das Monitoring ebenso maßgeblich ist wie die Betrachtung jeder einzelnen Maßnahme:

Kategorien	Zuordnung Ziele	Erhebungsmethoden Evaluation	Anzahl Maßnahmen
Anlage/Ausbau Gehwege	1.1, 1.2, 2.3, 3.1, 4.1, 5.1, 6.2, 6.3	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Zustandserfassung der Infrastruktur, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	53
Aufwertung Ausstattung ÖPNV	2.1	Bevölkerungsbefragung,	27
Ausbau Infrastruktur ÖPNV	2.1, 2.4, 4.2	Fahrgastzählungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen	26
Ausbau Radwegenetz	1.1, 1.2, 2.2, 3.1, 4.1, 4.3, 5.1, 6.2, 6.3	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen, Zustandserfassung der Infrastruktur, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	40
Ausbau/Neubau Radabstellanlagen	1.1, 1.2, 2.2, 3.1, 4.1, 6.2, 6.3	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Zustandserfassung der Infrastruktur, Hochrechnungen	162
Ausbau/Neubau Radverkehrsanlage	1.1, 1.2, 2.2, 3.1, 4.1, 5.1, 6.2, 6.3	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Zustandserfassung der Infrastruktur, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	127
Barrierefreiheit	1.1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.2, 6.3	Verkehrserhebungen, Fahrgastzählungen, Bevölkerungsbefragung, Interviews mit Fokusgruppen, GIS-Analysen, Zustandserfassung der Infrastruktur, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	105
Begrünung (grüne Infrastruktur), Beschattung	1.2, 2.3, 6.2, 6.3	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Hochrechnungen	243
Beleuchtung	1.1, 1.2, 5.1	Bevölkerungsbefragung, Unfallstatistiken	12
Elektromobilität	6.1, 6.3, 6.5	Umweltsensorik, Hochrechnungen	8
Fahrplangestaltung	2.1, 2.4, 4.2	Fahrgastzählungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen	63

Fahrradstraße/Fahrradzone	2.2, 3.1, 4.3, 5.1, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	155
Förderung Multi- und Intermodalität	2.1, 2.4, 4.2	Fahrgastzählungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen	51
Kfz-Verkehrsreduzierende Maßnahmen	1.2, 1.4, 5.1, 6.3, 6.5	Bevölkerungsbefragung, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	195
Kreisverkehr anlegen	5.3	Unfallstatistiken	4
Lärmschutz	6.1	Umweltsensorik	94
Lieferzonen/Mikro-Hubs	4.4, 4.5, 4.6, 5.3	Interviews mit Fokusgruppen, GIS-Analysen, Pünktlichkeitsdaten ÖPNV/Floating Car Data, Unfallstatistiken	8
Markierungen für den Radverkehr	2.2, 3.1, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Hochrechnungen	7
Mobile Radabstellanlagen	2.2, 3.1, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Hochrechnungen	1
Mobilitätsmanagement	3.1, 3.3, 4.4	GIS-Analysen, Preismonitor ÖPNV	59
Neubau/Ausbau P+R-Anlagen	2.4, 4.4	Fahrgastzählungen, GIS-Analysen	27
Nutzungsmischung/Stadt der kurzen Wege	3.1	GIS-Analysen	2
Öffentlichkeits- und Medienarbeit	2.4, 3.2, 5.4, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Fahrgastzählungen, Bevölkerungsbefragung, Interviews mit Fokusgruppen, Hochrechnungen	61
ÖV-Beschleunigung	2.1, 4.2, 4.6	Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen, Pünktlichkeitsdaten ÖPNV/Floating Car Data	9
Parkraumbewirtschaftung	1.4	Bevölkerungsbefragung,	18
Parkraumüberwachung	1.4	Bevölkerungsbefragung,	11

Privates Fahrradparken im öffentlichen Raum	2.2, 3.1, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Hochrechnungen	1
Qualitätssteigerung ÖPNV	2.1, 2.4, 4.2	Fahrgastzählungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen	4
Quartiersgarage	1.4	Bevölkerungsbefragung,	1
Querungshilfen	3.1, 5.1, 5.3, 5.4, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	91
Rad- und fußverkehrsfreundliche Knotenpunktgestaltung	2.2, 2.3, 3.1, 4.3, 5.1, 5.3, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	63
Rad- und fußverkehrsfreundliche Signalisierung	2.2, 2.3, 3.1, 4.3, 5.1, 5.3, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	15
Radfahrstreifen	2.2, 3.1, 5.1, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	117
Radschnellweg	2.2, 3.1, 4.3, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen, Hochrechnungen	3
Reduzierung von Parkständen	1.1, 1.4	Bevölkerungsbefragung,	12
Seilbahn	2.1	Bevölkerungsbefragung,	1
Serviceangebote	2.2, 3.1, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Hochrechnungen	21
Shared Space	2.2, 3.1, 4.3, 5.4, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen, Hochrechnungen	2
Sharingangebote	2.1, 2.2, 2.4, 3.1, 4.2, 4.3, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Fahrgastzählungen, Bevölkerungsbefragung, GIS-Analysen, Hochrechnungen	22
Sonstiges	alle	alle	7

Städtebauliche Aufwertung/gestalterische Aufwertung des Straßenraums	1.2, 2.3, 6.2, 6.3	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Hochrechnungen	49
Stellplatzsatzung	1.4	Bevölkerungsbefragung	4
Tarifgestaltung ÖPNV	2.1, 2.4, 3.3	Fahrgastzählungen, Bevölkerungsbefragung, Preismonitor ÖPNV	5
Umweltfreundliche Antriebsarten im ÖV	6.1, 6.3	Umweltsensorik, Hochrechnungen	11
Verbesserung Oberflächenqualität	1.1, 4.1, 5.1, 5.3	Bevölkerungsbefragung, Zustandserfassung der Infrastruktur, Unfallstatistiken	24
Verkehrsberuhigter Bereich	3.1, 5.1, 5.4, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Unfallstatistiken, Hochrechnungen	17
Verkehrssteuerung	1.3, 4.6, 5.2, 6.4	Verkehrserhebungen, Pünktlichkeitsdaten ÖPNV/Floating Car Data	26
Wasser- und Regenwassermanagement	1.1, 1.2	Bevölkerungsbefragung,	8
Zugangsgesicherte Radabstellanlagen	2.2, 3.1, 6.2, 6.3, 6.5	Verkehrserhebungen, Bevölkerungsbefragung, Hochrechnungen	1

Eigene Darstellung

© Prognos AG 2024

Die Spannweite und Anzahl dieser Maßnahmen sowie ihre Strukturierung in Themengebiete und Cluster stellen den maßgeblichen Kern des Monitorings dar, dessen Aufbau und Vorgehen nachfolgend in einzelnen Schritten detailliert geschildert wird.

2 Aufbau und Vorgehen des Monitorings

Das Monitoring-Konzept muss zwei unterschiedliche Phasen betrachten:

- In der initialen Phase werden die technischen, organisatorischen und inhaltlichen Grundlagen geschaffen.
- In der anschließenden Durchführungsphase werden verbindliche Prozesse zur Informationsbeschaffung und Kommunikation der Monitoring-Ergebnisse etabliert.

Dieser Logik folgend werden nachfolgend folgende Schritte für das Monitoring beschrieben:

- Empfehlung zur Implementation einer zentralen Software-Lösung
- Festlegung von Zuständigkeiten
- Initiale Anlage aller Maßnahmen
- Pflegekonzept der Monitoring-Daten
- Prozesse für Reporting und Nachsteuerung.

2.1 Empfehlung zur Implementation einer zentralen Software-Lösung

Die Steuerung eines komplexen Prozesses wie der Mobilitätsstrategie Bielefeld erfordert eine geeignete technische Lösung, die einerseits die komfortable Pflege der notwendigen Informationen und andererseits aussagekräftige Auswertungen und Visualisierungen für das Reporting erlaubt. Zudem ist zu beachten, dass wir einen eher dezentralen Ansatz bei der Überwachung des Maßnahmenfortschritts vorschlagen (vgl. Kapitel 2.3 und 2.4). Demnach sollte die Software-Lösung niedrigschwellig sein und von mehreren Personen gleichzeitig genutzt werden können. Nicht zuletzt ist auch auf ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis zu achten.

Vor dem Hintergrund dieser Prämissen wurden folgende fünf kommerzielle Software-Pakete auf ihre Eignung für die spezifischen Anforderungen des Monitorings in Bielefeld hin geprüft:

- Thinkcell
- Jira
- Agantty
- Trello
- Asana

Nach Abwägung der verschiedenen Tools und den spezifischen Anforderungen an die Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld, die sowohl kollaboratives Projektmanagement als auch die Verfolgung von Zeitplänen und Fortschritten erfordert, empfiehlt sich nach unserer Auffassung **Asana** als die beste Wahl. Die Software bietet eine gute Balance aus Funktionalitäten sowie Benutzerfreundlichkeit und ermöglicht die kontinuierliche Überwachung des Projektfortschritts, einschließlich Berichts- und Monitoring-Funktionalitäten. Jira könnte ebenfalls eine Option für sehr große, komplexe Projekte sein, ist aber für den allgemeinen Gebrauch in diesem Kontext wahrscheinlich zu technisch und daher mit Nutzungshürden behaftet. Falls visuelle Präsentationen der Meilensteine im Vordergrund stehen, könnte Thinkcell als ergänzendes Tool genutzt werden, jedoch nicht als zentrales Monitoring-Tool.

2.2 Festlegung von Zuständigkeiten

Es ist der Anspruch des Monitorings, den Fortschritt aller Maßnahmen in regelmäßigen Abständen zu messen und in ein Gesamtbild zu überführen. Entsprechend ist es unerlässlich, dass die notwendigen Strukturen geschaffen werden, um für jede der 2.073 Maßnahmen den aktuellen Status zuordnen zu können.

Der Schlüssel dafür ist die Benennung eindeutiger Zuständigkeiten. Die für die jeweilige Maßnahme zuständige Behörde bzw. Organisationseinheit ist in den Maßnahmen-Steckbriefen jeweils in den meisten Fällen vermerkt. Auf Basis dieser Angaben ist eine Übersicht zu erstellen, welche Organisationseinheiten in das Monitoring einzubeziehen sind und für welche Maßnahmen diese jeweils zuständig sind. Dabei ist darauf zu achten, dass jede Maßnahme über exakt eine Zuständigkeit verfügt, um für das Monitoring klare Prozesse etablieren zu können. Sind für Maßnahmen laut Steckbriefen mehrere Stellen zuständig, so ist für das Monitoring eine Hauptzuständigkeit zur Messung des Fortschritts zu benennen. Für die Evaluation der Wirkungen innerhalb der Maßnahmenkategorien ergibt sich die Zuständigkeit aus den jeweils anzuwendenden Methoden (vgl. Evaluationskonzept). Alle benannten Zuständigkeiten sollten mit Kontaktdaten (Telefonnummer, Mail-Adresse, ggf. Name der aktuellen Ansprechperson) versehen werden. Auf der übergeordneten Ebene (Maßnahmenkategorien) sind die Zuständigkeiten für Monitoring und Evaluation analog zur Auflistung aus Kapitel 1 (Seite 4-7) um die Bereiche Datenerhebung, -lieferung und -auswertung zu ergänzen.

Schaffung neuer Organisations-Strukturen

Noch entscheidender für den Erfolg des Monitorings ist aber die Etablierung einer zentralen Instanz („Monitoring-Büro“), die die übergreifende Leitung und Qualitätssicherung sowie das Reporting übernimmt. Diese Instanz sollte folgende Funktionen innehaben:

- Gesamtverantwortung des Monitoring-Prozesses nach innen und außen
- Technische Verantwortung und Support bzgl. des zentralen Monitoring-Tools (siehe Kapitel 2.1)
- Sammlung und Pflege der Zuständigkeiten (siehe Kapitel 2.2)
- Definition der Datenanforderungen und der damit verknüpften Standards (siehe Kapitel 2.3)
- Qualitätskontrolle und Nachforderung bei fehlenden oder unklaren Eintragungen (siehe Kapitel 2.3 und 2.4)
- Ergebnisauswertung und Reporting (siehe Kapitel 2.5)

Dabei muss eine sinnvolle institutionelle Stelle gewählt werden, an der das Monitoring-Büro angesiedelt werden soll. Aus unserer Sicht bietet sich dafür das Amt für Verkehr an. Dieses hat die übergreifende Mobilitätsstrategie verantwortet und besitzt daher einen fundierten Überblick über die damit verbundenen Maßnahmen, der über die Perspektive eines reinen Fachamtes hinausgeht. Aus diesem Grund kann es den Fortschritt der Mobilitätsstrategie glaubhaft nach innen und außen vertreten und besitzt gleichzeitig die fachliche Legitimation, um von anderen Institutionen die notwendigen Informationen zum Fortschritt der Aktivitäten einfordern zu können.

Wir gehen davon aus, dass zur Erfüllung aller genannten Aufgaben in der Implementierungsphase eine Vollzeitstelle für ein halbes Jahr notwendig sein wird. In der anschließenden Durchführungsphase erachten wir eine Stelle mit 0,5 Vollzeit-Äquivalenten als ausreichend. Dadurch wird der personelle Spielraum geschaffen, um gerade in den Phasen der Status-Anforderungen und des Reportings die notwendigen Kapazitäten zu haben.

Aufbau notwendiger Datengrundlagen

Grundvoraussetzung für die Feststellung von Veränderungen ist die detaillierte Erfassung des Status Quo. Schon jetzt erhebt die Stadt Bielefeld verschiedene Mobilitätsdaten, in Hinblick auf die Evaluation und das Monitoring der Mobilitätsstrategie sind diese Aktivitäten jedoch zu intensivieren, auszuweiten und zu systematisieren. Im ersten Schritt gilt es, für alle definierten Indikatoren bisherige Aktivitäten zusammenzustellen, Datenlücken zu identifizieren und existierende Erhebungsmethoden in Hinblick auf ihre heutige und zukünftige Effizienz zu überprüfen. Hierbei ist auch die Optimierung und Schaffung von Schnittstellen zur Datenübermittlung bedeutsam.

So verfügt die Stadt Bielefeld beispielsweise bereits über ein makroskopisches Verkehrsmodell, welches jedoch den Rad- und Fußverkehr nicht ausreichend mitberücksichtigt. Schon jetzt finden Haushaltsbefragungen zur Ermittlung des Modal Splits statt. Der bisherige große Zeitabstand von fünf bis sieben Jahren zwischen den Befragungen und die Fokussierung auf Hauptverkehrsmittel pro Weg statt auf Verkehrsmittelwahl je Etappe sind jedoch nicht mehr zeitgemäß. Fahrgastzählungen finden teilweise statt, ein Verzicht auf zusätzliches Personal zur händischen Erhebung ist jedoch anzustreben.

Im zweiten Schritt sind neue Erhebungsmethoden für die Indikatoren zu implementieren, für die die Daten bisher gar nicht oder nicht zufriedenstellend erhoben werden. So sieht das Evaluationskonzept beispielsweise eine Bevölkerungsbefragung mit Fokus auf die subjektive Einschätzung der Bevölkerung in Hinblick auf die Veränderungen im Rahmen der Mobilitätsstrategie vor. Vergleichbare Erhebungen finden bisher nur kleinräumig und nicht vereinheitlicht statt.

2.3 Initiale Anlage aller Maßnahmen

Der letzte Schritt der Initialphase besteht in der Erstanlage aller Maßnahmen innerhalb des Monitoring-Tools. Hierbei ist zu gewährleisten, dass alle in 2.2 festgelegten Verantwortlichen dafür Sorge tragen, dass alle ihre Maßnahmen mit den grundlegenden Informationen in das Tool eingetragen werden. Diese Informationen finden sich im Wesentlichen in den Maßnahmensteckbriefen und müssen in das Tool übertragen werden. Dabei sind mindestens folgende Angaben zu machen:

- Name der Maßnahme
- räumlicher Zuschnitt
- ggf. Anzahl der Umsetzungsschritte (z.B. Anzahl der zu bauenden Infrastrukturen o.ä.)
- Definition eines geplanten Abschlusssdatums
- ggf. Benennung von terminierten Zwischenschritten
- falls möglich: Benennung der geplanten Kosten je Zwischenschritt

Bei der ersten Eingabe der Informationen ist selbstverständlich schon der erreichte Stand bzgl. der Umsetzung zu vermerken, damit eine erste Bestandsaufnahme zum Start des Monitorings geleistet werden kann, auf die der nachfolgende Fortschritt bezogen werden kann.

2.4 Pflegekonzept der Monitoring-Daten

Nach der initialen Anlage geht das Monitoring in den „Regelbetrieb“ über. Dieser besteht im Kern aus turnusmäßigen Aktualisierungen aller Maßnahmen zu festgelegten Stichtagen. Wir schlagen

dazu quartalsweise Perioden vor, da so ein sinnvoller Kompromiss aus kontinuierlicher Fortschrittsmessung und Pflegeaufwand geschaffen wird. Zudem ist ein Quartal lang genug, um in den Maßnahmen nennenswerte Fortschritte zu erzielen.

Ausgehend von der initialen Anlage ergeben sich daraus Aktualisierungs-Stichtage jeweils Ende Juli, Oktober, Januar und April. Zur Mitte dieser Monate wird das Monitoring-Büro per Rund-Mail an alle zuständigen Institutionen über den anstehenden Aktualisierungs-Bedarf informieren und eine Frist zum Ende des Monats setzen. Bis zum gesetzten Stichtag sind alle Eintragungen zu jeder Maßnahme durch die Verantwortlichen zu prüfen und zu aktualisieren. Analog zur initialen Anlage entsteht so bis zu Beginn des Folgemonats die Möglichkeit von aktualisierten Auswertungen. Diese können auf Basis der einzelnen Maßnahmen v.a. folgende übergreifende Fragen beantworten:

- Wie verläuft der Fortschritt insgesamt? Wie viele der im Quartal vorgesehenen Meilensteine konnten erfolgreich abgeschlossen werden? Wie viele nicht?
- Lassen sich bei den verfehlten Meilensteinen auffällige Strukturen erkennen? Häufen sich verfehlte Meilensteine bei bestimmten Zuständigkeiten, Kategorien oder in bestimmten räumlichen Zuschnitten?

Bei der Vielzahl der einzubeziehenden Maßnahmen ist auf aggregierte Darstellungen und prägnante Diagramme in intuitiv verständlichen Dashboards zu achten, die auf einen Überblick folgende Informationen liefern:

- Fortschritt gegenüber dem letzten Quartal bzgl. neu erreichter Meilensteine und komplett abgeschlossener Maßnahmen
- Verhältnis von erreichten und verfehlten Meilensteinen und Maßnahmen im letzten Quartal
- Strukturelle Merkmale der verfehlten Meilensteine

Mit diesen Auswertungen wird die Basis für das regelmäßige Reporting gelegt.

2.5 Prozesse für Reporting und Nachsteuerung

Fester Bestandteil des Monitoring-Konzepts ist ein regelmäßiges Reporting. Dieses soll zwei Adressaten-Kreise bespielen und verfolgt damit unterschiedliche Ansprüche.

Reporting gegenüber Politik und Verwaltung

Gegenüber der Politik und Verwaltung soll quartalsweise der Gesamtfortschritt der Mobilitätsstrategie transparent gemacht werden. Dabei steht nicht nur der erreichte Stand im Fokus, sondern das Reporting soll insbesondere die Notwendigkeiten für Nachsteuerungen identifizieren.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sollte das Reporting gegenüber Politik und Verwaltung aus Dashboards bestehen, die jedes Quartal die gleiche Struktur haben und die durch knappe Interpretationstexte ergänzt werden. Wir schlagen dazu folgende Gliederung vor:

- Fortschritt gegenüber dem letzten Quartal bzgl. neu erreichter Meilensteine und komplett abgeschlossener Maßnahmen
- Verhältnis von erreichten und verfehlten Meilensteinen und Maßnahmen im letzten Quartal
- Strukturelle Merkmale der verfehlten Meilensteine: Häufen sich verfehlte Meilensteine bei bestimmten Zuständigkeiten, Kategorien oder in bestimmten räumlichen Zuschnitten?

Insbesondere der letzte Punkt sollte genutzt werden, um daraus Vorschläge zu Handlungsempfehlungen zu formulieren, die die nachfolgenden Leitfragen aufgreifen:

- Sind die zuständigen Stellen mit ausreichend personellen und finanziellen Mitteln ausgestattet, um die vorgesehene Umsetzungsgeschwindigkeit einhalten zu können?
- Entstehen Reibungsverluste an der Schnittstelle unterschiedlicher Organisationseinheiten?
- Weisen bestimmte Maßnahmenkategorien besonders große Umsetzungsdefizite auf? Sind dafür spezifische Gründe (z.B. rechtliche Aspekte, Widerstand einzelner Stakeholder, bauliche Verzögerungen) erkennbar?
- Gibt es Teilräume, in denen die Umsetzung schleppender verläuft als erwartet? Gibt es dafür bestimmte Gründe (z.B. bauliche Faktoren oder Akteursstrukturen)?

Aus der Beantwortung dieser Fragen ergeben sich konkrete Handlungsansätze, die im Rahmen des Reportings klar als Handlungsanweisung für die zuständigen Stellen formuliert werden sollen. So kann gewährleistet werden, dass der Zeitplan der Mobilitätsstrategie nicht in Gefahr gerät.

Reporting gegenüber der Öffentlichkeit

Die Mobilitätsstrategie hat nur dann eine Chance, in der Stadtgesellschaft akzeptiert und mitgetragen zu werden, wenn die Mehrheit der Menschen von deren Sinnhaftigkeit überzeugt ist. Auch hier hat das Reporting eine wichtige Funktion zu erfüllen. Die Ansprüche hier sind aber andere als bei dem politischen Berichtswesen.

Gegenüber der breiten Öffentlichkeit ist der allgemeine operative Fortschritt der einzelnen Maßnahmen und damit der Gesamtstrategie von untergeordneter Bedeutung. Entscheidender ist es, den Fortschritt bzw. Abschluss einzelner Maßnahmen in den Kontext von unmittelbaren Auswirkungen auf die gesamte Stadtgesellschaft oder die Anwohner zu stellen. Es handelt sich also weniger um eine Bestandsaufnahme und Ursachenanalyse des Projektfortschritts, sondern vielmehr um eine aktive Kommunikation der Mobilitätsstrategie als sinnvoller Teil der Stadtpolitik. Zu diesem Zweck schlagen wir folgende Gliederung des Reportings vor:

- Im letzten Quartal erreichte Meilensteine und komplett abgeschlossene Maßnahmen
- Ziele, die mit diesen Maßnahmen im Gesamtkontext der Mobilitätsstrategie verfolgt werden
- Berichte zu unmittelbaren Effekten und in der Zukunft zu erwartenden positiven Effekten für die Stadtgesellschaft
- Ausblick auf im kommenden Quartal anstehende Meilensteine und Maßnahmen und deren Ziele

Das Reporting für die Öffentlichkeit hat also eher den Charakter eines Tätigkeitsberichts, spannt aber auch den Bogen zu Wirkungen und Effekten, um die nötige Akzeptanz in der Stadtgesellschaft zu schaffen. Um adäquat über die Effekte von Maßnahmen berichten zu können, wird das Reporting nicht alleine auf dem Monitoring basieren können, sondern muss auch aktuelle Ergebnisse aus der Evaluation aufgreifen. Es ist entscheidend, abgeschlossene Maßnahmen in den Kontext erster messbarer Erfolge zu stellen. Im Idealfall können dabei einzelne Maßnahmen als greifbare Erfolgs-Stories kommuniziert werden, um beispielhaft die Wirksamkeit der Maßnahmen herauszuarbeiten.

Darüber hinaus sollte das Reporting auch darauf abzielen, die unmittelbar anstehenden Maßnahmen zu nennen und damit die nötige Transparenz zu schaffen. Dabei ist herauszuarbeiten, welche Teilräume und Bevölkerungsgruppen von dieser Maßnahme betroffen sein werden und welche Ziele im Sinne der Mobilitätsstrategie damit verfolgt werden. Es ist zu empfehlen, dass dieser Teil

des Reportings mit den geplanten Kommunikationsaktivitäten gekoppelt und auch diese im Reporting bereits angekündigt werden.

3 Umsetzung und Ausblick

Um das Monitoring verbindlich und von Beginn an produktiv zu installieren, erachten wir zwei administrativ-organisatorische Schritte als besonders sinnvoll, die der Initialphase des Monitorings vorgeschaltet sind und daher unmittelbar angegangen werden sollten:

Ratsbeschluss als bindende Kooperationsbasis und Handlungsanweisung

Das Monitoring erfordert die Einbindung vieler unterschiedlicher Stellen. Diese müssen quartalsweise dazu bewegt werden, den Status für zum Teil sehr viele Maßnahmen zu berichten. Dies setzt nicht nur die generelle Bereitschaft dazu voraus, es benötigt auch personelle Ressourcen, die mit dem „Alltagsgeschäft“ der einzelnen Stellen in Einklang gebracht werden müssen. Nach unserer Erfahrung stellt dies zentrale Hürden dabei dar, über einen längeren Zeitraum die unerlässliche Kooperation aufrecht zu erhalten.

Da mehrheitlich kommunale Behörden involviert sein werden, lässt sich diese Herausforderung durch einen verbindlichen Ratsbeschluss auflösen. Dieser im höchsten politischen Gremium gefasste Beschluss kann anschließend von den einzelnen Behörden als „Dienstanweisung“ angesehen werden, sofern er hinreichend detailliert ausgestaltet ist. Damit wird allen involvierten Stellen nicht nur die Pflicht zur Zulieferung auferlegt, den einzelnen Personen wird auch die Legitimation verschafft, dem Monitoring innerhalb ihrer Arbeitszeit den benötigten Raum zu geben.

Wir schlagen daher vor, das hier vorliegende Monitoring-Konzept als Grundlage eines Ratsbeschlusses zu verwenden. Dieser sollte alle im Abschnitt 2.2 genannten Stellen dazu verpflichten, die im Konzept beschriebenen Zulieferungen zu den angegebenen Zeitpunkten und im festgelegten Umfang zu leisten. Dieser hohe Detailgrad verleiht allen Beteiligten die notwendige Verbindlichkeit.

Der Ratsbeschluss kann zudem auch die Gründung und personelle Ausstattung des „Monitoring-Büros“ umfassen. Auch hier kann das vorliegende Konzept die Basis sein, um Aufgaben, institutionelle Einbettung und Stellenumfang zu definieren.

Workshop als Briefing und Startschuss

Der Ratsbeschluss ist die ideale administrative Legitimierung für das Monitoring, er ersetzt aber keine inhaltliche Einführung aller involvierten Stellen. Um einen geeigneten Startschuss für den Prozess zu setzen, raten wir zu einem halbtägigen Kick-Off-Workshop, der vom Monitoring-Büro organisiert und moderiert wird. Alle in Abschnitt 2.2 benannten Institutionen sollten an diesem Termin teilnehmen. Folgende Agenda ist dabei zielführend:

- Überblick über die Mobilitätsstrategie sowie über die Anzahl und Breite der damit verknüpften Strategien und Maßnahmen

- Vorstellung der Ziele des Monitorings
- Vorstellung des Monitoring-Büros sowie seiner Aufgaben
- Darstellung der Initialphase: Aufgaben, Zuständigkeiten, Meilensteine und Fristen
- Vorstellung des quartalsweisen Pflegekonzepts: Standards und Prozesse
- Ausblick auf das Reporting: Adressaten und Ziele

Durch diese Punkte werden alle Akteure „abgeholt“: Ihnen werden nicht nur die spezifischen Aufgaben im Detail erläutert, sie erhalten auch den notwendigen Überblick zum Gesamtkontext. Damit werden ihnen die notwendigen Informationen für einen reibungslosen Ablauf des Monitorings gegeben, sie bauen aber auch ein Verständnis dazu auf, welchen Zweck und welche Bedeutung das Monitoring für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie hat. Dieses Verständnis ist hilfreich dabei, dass sich die Akteure mit ihrer Aufgabe identifizieren und die notwendige Motivation für die Zulieferungen aufbringen.