

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	01.07.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Mobilitätsstrategie 2030: Etablierung eines Evaluations- und Monitoringprozesses im Rahmen des Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat, 14.03.2019, TOP 11 öffentlich, Ds-Nr. 7236/2014-2020/1

Rat, 19.12.2024, TOP 4.2.1 öffentlich, Ds-Nr.: 9298/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. Die Themen Evaluation und Monitoring werden als integraler Bestandteil der Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 gesehen und müssen weiter etabliert werden, um die Erfüllung der europäischen SUMP-Vorgaben sicherzustellen. Als Grundlage dafür dienen die angehängten Konzepte.
2. Das Amt für Verkehr wird damit beauftragt, für die im Rahmen der Mobilitätsstrategie umzusetzenden Maßnahmen die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung zu klären und Prozesse zur Zusammenarbeit zu implementieren, um die insbesondere bezüglich der Datenerhebung und -übermittlung ämterübergreifende Zusammenarbeit zu koordinieren.
3. Das Amt für Verkehr wird damit beauftragt, zusammen mit den zuständigen Stellen alle relevanten Daten erstmalig zur Ermittlung des Status Quo und anschließend in regelmäßigen Zeitintervallen zu erheben und auszuwerten.
4. Die Durchführung einer Mobilitätsbefragung (Zufriedenheitsabfrage) für das Jahr 2026 und einer Modal-Split-Befragung für das Jahr 2027 sind vorzubereiten.
5. Über die Ergebnisse der Wirksamkeits- und Fortschrittsüberprüfung ist anlassbezogen gegenüber Politik und Öffentlichkeit zu berichten.

Begründung:

1. Ausgangslage

In der Sitzung im Dezember 2024 hat der Rat unter dem Tagesordnungspunkt „Verkehrspolitik in Bielefeld zukunftsorientiert machen“ (Drucksachen-Nr. 9298/2020-2025) beschlossen, die kommunale Verkehrsplanung anhand festzulegender Kennzahlen sowie entsprechender Evaluations- und Monitoringinstrumente weiterzuverfolgen. Das Ziel besteht darin, die Bielefelder Mobilitätsstrategie im Einklang mit den europäischen Vorgaben für die Erstellung eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) weiterzuentwickeln und den Fortschritt kontinuierlich zu überwachen.

Ein SUMP bildet die Grundlage einer klimafreundlichen, effizienten und lebenswerten Mobilitätszukunft auf kommunaler Ebene. Mit Inkrafttreten der überarbeiteten EU-Leitlinie für den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes im Juli 2024 sind städtische Knoten zur Erstellung eines SUMP bis Ende 2027 verpflichtend. In Nordrhein-Westfalen gibt es 27 sogenannter städtischer Knoten, darunter die Stadt Bielefeld.

Ein SUMP gliedert sich in vier aufeinanderfolgende Prozessphasen und ist als Kreislauf zu verstehen: Vorbereitung und Analyse, Strategieentwicklung, Maßnahmenplanung sowie Umsetzung und Monitoring.



Seit dem Beschluss im Jahr 2019 bildet die Mobilitätsstrategie 2030 (Drucksachen-Nr. 7236/2014-2020/1) den Grundstein für den weiteren SUMP-Prozess der Stadt Bielefeld. Aufbauend auf der Mobilitätsstrategie wurden für die Bereiche Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV und MIV sowie zur Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sowohl gesamtstädtische als auch kleinräumige Konzepte inklusive effektiver Maßnahmenpakete entwickelt und personelle sowie finanzielle Bedarfe ermittelt. Aktuell findet die systematische Maßnahmenbündelung zur effizienten Umsetzung statt.

Bereits die Mobilitätsstrategie 2030 sieht unter Punkt 6.2.3 die Erstellung eines Evaluations- und Monitoringkonzepts zur Fortschrittskontrolle vor. Ziel soll es hierbei sein, Umsetzungsstände regelmäßig zu überprüfen, gegebenenfalls nachzusteuern und Entwicklungen gegenüber Politik und Öffentlichkeit transparent zu machen. Vor diesem Hintergrund wird die Implementierung eines integrierten Evaluations- und Monitoringkonzepts als zielführend angesehen. Es ist Bestandteil des SUMP-Prozesses und begleitet diesen systematisch.

Für den Zugang zu Fördermitteln ist das Vorhandensein eines städtischen SUMP häufig notwendige Voraussetzung bzw. vorteilhaft bei der Bewertung von Fördermittelanträgen durch die Fördermittelgeber. Dies betrifft insbesondere Förderprogramme der EU und des Bundes.

2. Aktueller Stand

Eine systematische Herangehensweise in Form einer Konzepterstellung für die Themen Evaluation und Monitoring bietet viele Vorteile. Einmalig festgelegte, einheitliche Vorgehensweisen ermöglichen die systematische Vergleichbarkeit von Maßnahmen. Darüber hinaus werden die kontinuierliche Überprüfung und Aktualisierung aller Maßnahmen im Hinblick auf die Erreichung der Zielsetzung garantiert. Des Weiteren können zukünftig Aufgaben wie Datenerhebung, -übermittlung und -auswertung bei den an den Maßnahmenumsetzungen beteiligten Personen als feste Bestandteile der täglichen Arbeit verankert werden.

Im Jahr 2024 wurde daher die Prognos AG mit der Erarbeitung eines Evaluations- und eines Monitoringkonzeptes beauftragt. Die Konzepte wurden in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr erarbeitet. Während der Konzepterstellung wurden begleitend bei einem Treffen der „UAG SUMP“, einer Unterarbeitsgruppe der Strategiegruppe Nahmobilität (mittlerweile Bielefelder Mobilitätskonferenz), inhaltliche Themenbereiche diskutiert.

Die Konzepte zielen auf eine systematische, transparente und kontinuierliche Fortschrittskontrolle der Maßnahmenumsetzung im Rahmen des SUMP-Prozesses ab. Es wurden bereits vorhandene Instrumente und Datenbestände einbezogen und Vorschläge zur Optimierung bestehender Prozesse und zur Ergänzung neuer Elemente vorgenommen.

Sowohl das Evaluations- als auch das Monitoringkonzept sind dieser Beschlussvorlage als Anlage beigelegt.

Evaluationskonzept

Das Evaluationskonzept soll als Handlungsleitfaden zur Durchführung der begleitenden Evaluation im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 dienen. Es ermöglicht die Wirksamkeitsprüfung der umgesetzten Maßnahmen im Hinblick auf die definierten Leitziele und letztlich auf die übergeordnete Zielsetzung der Mobilitätsstrategie. Bei der Erstellung des Konzeptes wurde jedem Element der in der Mobilitätsstrategie enthaltenen sechs Leitziele zunächst ein primärer Indikator und daraufhin eine geeignete Messmethode zugeordnet und konkret beschrieben (siehe Anlage „Evaluationskonzept“). Hierbei wurden bisherige Aktivitäten der Stadt Bielefeld im Bereich Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen berücksichtigt und ein Augenmerk auf die Nutzung von Synergien gelegt.

Zur Gewährleistung einer effizienten und zeitgemäßen Evaluation wurde explizit eine Mischung aus sogenannten harten und weichen Indikatoren und infolgedessen aus qualitativen und quantitativen Methoden gewählt. Demnach enthält das Konzept neben harten Indikatoren wie dem Modal-Split, ÖPNV-Ticketpreisen, die Anzahl an Personenschäden oder die Durchschnittsgeschwindigkeit auch weiche Indikatoren, die hauptsächlich auf die Zufriedenheit bestimmter Gruppen abzielt (z.B. bezüglich der Verkehrsinfrastruktur, der Parksituation oder dem subjektiven Sicherheitsempfinden). Der in der Wissenschaft und Forschung oft verwendete Methodenmix aus qualitativen und quantitativen Methoden bietet die Möglichkeit zur gezielten Beantwortung unterschiedlich gelagerter Fragestellungen und liefert neben quantifizierbaren Messwerten ein Stimmungsbild der Öffentlichkeit. Dieses Vorgehen zielt auf eine hohe Plausibilität ab und gewährleistet, dass die Ergebnisse ein hohes Maß an Validität aufweisen. Letztlich ergibt sich ein Gerüst aus kontinuierlich sowie periodisch zu erhebenden Daten. Während Daten aus vorgesehenen Verkehrszählungen, Fahrgasterhebungen oder Floating Car Data (Daten, die mithilfe von Positionserfassungstechnik (GPS) an Bord einzelner Fahrzeuge aufgezeichnet werden) idealerweise permanent zu erfassen sind, sind stadtweite Modal-Split- und Bevölkerungsbefragungen jeweils alle drei Jahre vorgesehen.

Die im Konzept definierten Zielwerte sind überwiegend in Form von Aussagen wie „...verbessert sich“ oder „...steigt an“ formuliert. Die Wirksamkeitsprüfung der umzusetzenden Maßnahmen erfolgt demnach durch den Vergleich aktueller Messwerte mit zuvor erhobenen Daten. Da das Ziel einer Verbesserung angestrebt wird, ist eine belastbare und valide Datengrundlage von zentraler Bedeutung. Um diesen Ansatz erfolgreich umzusetzen ist es daher unerlässlich, zu Beginn der Evaluation für alle relevanten Indikatoren Ausgangswerte zu erfassen, um eine belastbare Basis zu etablieren. Diese bildet die Grundlage für die Bewertung der Zielerreichung im Verlauf der Umsetzung der Mobilitätsstrategie.

Ziel ist es, durch Anwendung des Konzeptes fundierte Erkenntnisse für die zukünftige Mobilitätsplanung zu gewinnen und der Politik als Unterstützung zur Entscheidungsfindung zur Verfügung stellen zu können. Auf Grundlage der erhobenen Daten können Maßnahmen dahingehend bewertet werden, welchen Einfluss sie auf die Zielerreichung der Mobilitätsstrategie haben. Durch diese systematische Bewertung können frühzeitig potenzielle Fehlentwicklungen identifiziert und damit das weitere Vorgehen nachjustiert werden.

An dieser Stelle wird deutlich, warum ein SUMP als Kreislauf zu verstehen ist. Haben einzelne Maßnahmen einen geringeren oder anderen Effekt als erwartet oder haben sich im Laufe der Zeit alternative Maßnahmen zur besseren Zielerreichung ergeben, so können im SUMP-Prozess aufgrund seines dynamischen Charakters Anpassungen vorgenommen werden. Eine kontinuierliche Evaluation gewährleistet dabei eine adaptive Steuerung und erhöht die Erfolgsaussichten der Umsetzung der Mobilitätsstrategie.

Monitoringkonzept

Während das Evaluationskonzept die Wirksamkeitsprüfung der umzusetzenden Maßnahmen ermöglicht, bietet das Monitoringkonzept Vorschläge zur Überprüfung des Fortschritts der Umsetzung der Mobilitätsstrategie. Das Konzept soll der Grundstein dafür sein, die durch die verschiedenen Verkehrskonzepte beschlossenen Maßnahmen(-vorschläge) in Bezug auf Zeitplan, Budgeteinhaltung und Personalbedarf zu überwachen. Das Monitoring dient ausdrücklich nicht der Kontrolle einzelner Akteurinnen und Akteure, sondern stellt ein wesentliches Instrument zur Zielerreichung dar. Zweck des Monitorings ist es, den Fortschritt der einzelnen Maßnahmen über den gesamten Umsetzungszeitraum der Mobilitätsstrategie hinweg systematisch zu erfassen, die Maßnahmen in ein strukturiertes Gesamtbild zu integrieren und so ein praxisnahes Steuerungsinstrument für das Controlling und für gezielte Anpassungen bereitzustellen.

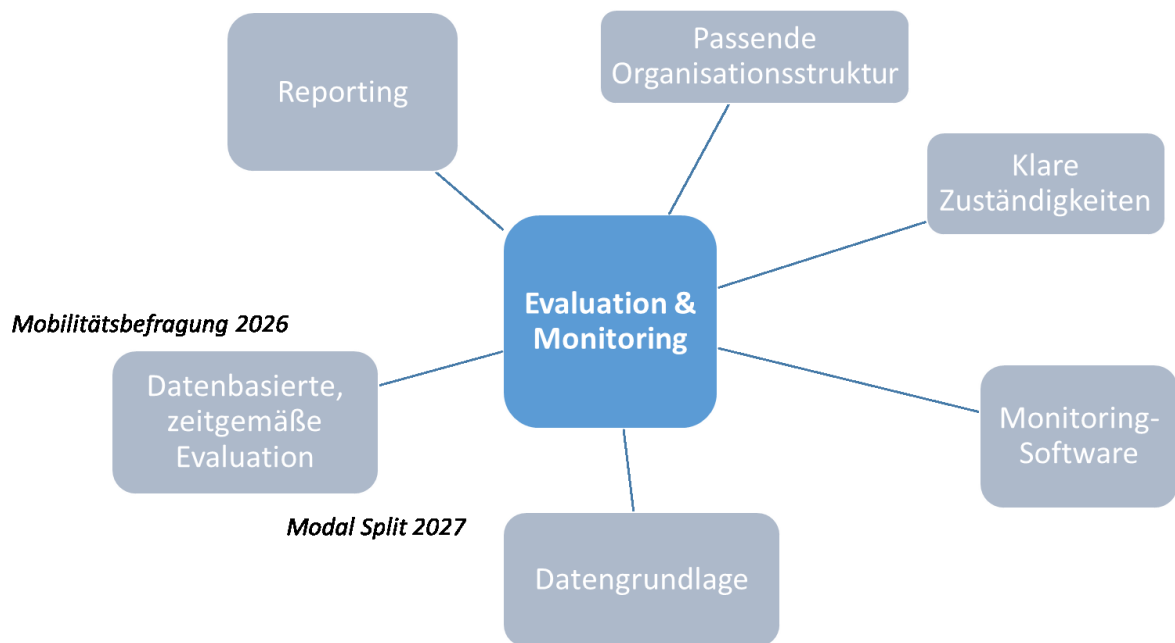
Das Konzept beinhaltet Vorschläge zur funktionalen und transparenten Gestaltung des Monitorings sowie zur Integration des Konzepts in die Verwaltungsprozesse. Es sieht zunächst eine Initialphase vor, in der die technischen, organisatorischen und inhaltlichen Grundlagen für das Monitoring geschaffen werden. Daran anschließend folgt eine Durchführungsphase, in der verbindliche Prozesse zur Datenerhebung sowie zur Kommunikation der Ergebnisse stattfinden. Die jeweiligen Bestandteile der einzelnen Phasen werden in Kapitel 2 der Anlage „Monitoringkonzept“ konkretisiert. Auch der Umgang mit Komplikationen und Nichteinhaltung des Zeitplans und des Budgets in Form von notwendigem Nachjustieren wird im Konzept thematisiert.

Transparenz ist bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie von großer Bedeutung. Durch offene Kommunikation werden geplante oder auch überarbeitete Vorhaben nachvollziehbar und die Mobilitätsstrategie erhält eine stärkere Verankerung in der Öffentlichkeit.

Deshalb ist das Monitoringkonzept besonders wichtig, da es Transparenz schafft und eine verlässliche Grundlage für Entscheidungen bietet. Das Monitoringkonzept sieht ein regelmäßiges sowie anlassbezogenes, zielgruppenspezifisches Reporting gegenüber Politik und Öffentlichkeit vor. Außerdem ermöglicht das Monitoring, faktenbasiert und umfänglich auf konkrete Anfragen aus Öffentlichkeit und Politik zu reagieren.

3. Nächste Schritte

Nach Beschluss der Konzepte ist die entsprechende Etablierung der Themen Evaluation und Monitoring in der Stadtverwaltung unter Federführung des Amtes für Verkehr vorgesehen.



Dazu zählen die Identifikation und Implementierung einer geeigneten Monitoring-Software, in der nach Fertigstellung und Beschluss der noch laufenden Maßnahmenbündelung alle relevanten Maßnahmen systematisch erfasst werden. Es bedarf der Klärung und Festlegung klarer Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung – insbesondere mit dem Datenschutzbeauftragten – hinsichtlich der notwendigen Datenerhebung, -lieferung, -aufbereitung und -auswertung. Danach sieht das Konzept einen Workshop mit allen Beteiligten als offizieller Startpunkt des Monitorings vor. In diesem Zuge ist auch die Optimierung bestehender und Schaffung neuer Schnittstellen zur internen Kommunikation und Datenübermittlung zu berücksichtigen, damit eine kontinuierliche Datenverfügbarkeit sichergestellt ist. Des Weiteren ist für das regelmäßige Reporting gegenüber den verschiedenen Zielgruppen die Definition von Prozessen und Möglichkeiten des gezielten Nachsteuerns erforderlich. Insbesondere zur Gewährleistung einer effizienten Datenaufbereitung und -auswertung sowie eines konsistenten Reportings werden vorhandene Kompetenzen im Bereich Evaluation und Monitoring im Amt für Verkehr gebündelt.

Neben diesen überwiegend organisatorischen Arbeitsschritten sind die Schaffung einer fundierten Datengrundlage und der Beginn der entscheidenden Evaluation von großer Bedeutung. So ist zum einen die abschließende Sammlung bereits erhobener Daten sowie die Identifikation und Eliminierung von Datenlücken vorgesehen. Ebenfalls sind die Durchführung einer ersten Mobilitätsbefragung mit Fokus auf die subjektive Zufriedenheit der Bevölkerung Bielefelds für das Jahr 2026 und eine erneute Modal-Split-Befragung (Haushaltsbefragung) für das Jahr 2027 geplant.

Anlagen (digital im Ratsinformationssystem einsehbar):

1. Evaluationskonzept
2. Monitoringkonzept

Beigeordneter

Adamski