

MONITORING UND EVALUATION

Arbeitspapier: Planungsschritte für die
nachhaltige Mobilitätsplanung



Projekträger:



Im Auftrag von:



INHALTSVERZEICHNIS

ÜBER DIESE HANDREICHUNG	4
MONITORING UND EVALUATION: WAS IST DER UNTERSCHIED?	5
ANALYSEASPEKTE: WIRKUNG, PROZESS UND MAßNAHMEN	6
FEHLERKULTUR: Fehler machen alle!	7
ANLEITUNG: Schritt für Schritt zu Ergebnissen	8
WEITERFÜHRENDE HINWEISE	9
IMPRESSUM	10

Monitoring und Evaluation...



... schaffen Sicherheit

Daten und Fakten zeigen Ihnen, auf welchem Weg Sie sind.



... sichern Wissensvorsprung

Mit aktuellen Daten und Fakten vermitteln Sie Kompetenz und setzen Impulse.



... bringen Handlungsfähigkeit

Nur wenn Sie Entwicklungen kennen, können Sie damit umgehen und gestalten.



... bilden belastbare Fundamente für Diskussionen

Ergebnisse von Monitoring und Evaluation sichern Ihnen auch im Diskurs eine sachliche Basis für Entscheidungsprozesse.



... unterstützen Zusammenarbeit

Prozessevaluationen helfen Ihnen, Planungs- und Umsetzungsprozesse mit mehreren Akteuren zielorientiert zu gestalten.

Über diese Handreichung

Evaluation und Monitoring gelten neben dem Prinzip der Beteiligung und der Zusammenarbeit als ein weiteres, zentrales Planungsprinzip der nachhaltigen integrierten Mobilitätsplanung.

Gleichwohl sind sie in der aktuellen Planungspraxis meist kein fester Bestandteil und werden noch nicht als Daueraufgabe angesehen. Der Output von Monitoring und Evaluation ist sowohl für Politik als auch für die öffentliche Verwaltung nicht direkt greifbar, da Effekte sich häufig erst langfristig zeigen. Um dieser Herausforderung zu begegnen, ist es in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung hilfreich, Monitoring und Evaluation im Kontext der strategischen Mobilitätsplanung zu verankern.

Mithilfe einer regelmäßigen Durchführung von einem langfristig angelegten Monitoring- und Evaluationsverfahren lassen sich Fortschritte und die Zielerreichung im Bereich der nachhaltigen Mobilität messen, überprüfen und kommunizieren, sodass nach Bedarf Anpassungen vorgenommen werden können. Auch trägt ein gutes Monitoring und eine Evaluation von Planungsprozessen zur Umsetzung von einem weiteren zentralen Prinzip der nachhaltigen Mobilitätsplanung bei: Die Qualitätssicherung im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess.

Diese Publikation soll Ihnen die Grundlagen von Monitoring und Evaluation im Kontext der nachhaltigen integrierten Mobilitätsplanung vermitteln und Sie von der Einführung dieser Planungsschritte in ihrer öffentlichen Verwaltung überzeugen. Die Schritt-für-Schritt-Anleitung ist eine praktische Hilfestellung zur Durchführung von Monitoring und Evaluation bei der Erstellung und Umsetzung eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans.

Ihr Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

MONITORING UND EVALUATION: Was ist der Unterschied?

Monitoring im Planungsprozess eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans ist die systematische Sammlung von Mobilitäts- und Verkehrsdaten. Zuvor festgelegte Wirkungs- und Prozessindikatoren erfassen den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung und der Verwirklichung von Zielen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Die Monitoring-Ergebnisse können der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Ein Monitoring liefert Informationen für mögliche Anpassungen und Planungsänderungen im Verlauf der Planumsetzung, damit die Endergebnisse optimiert werden können. Im Gegensatz zur Evaluation wird das Monitoring in zeitlich kürzeren Abständen durchgeführt.

Die Häufigkeit eines regelmäßigen Monitorings hängt von der individuellen Situation einer Kommune bzw. eines Landkreises ab. Die europäischen Leitlinien empfehlen ein Verfassen eines Monitoringberichtes alle ein oder zwei Jahre und damit verbunden eine Evaluation bzw. Bewertung und Aktualisierung der Maßnahmen mindestens alle zwei Jahre (vgl. Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen 2023, S.64; 155).

Evaluation ist die systematische und objektive Bewertung eines laufenden oder abgeschlossenen Plans bzw. Planungsprozesses, seiner Vorbereitung, Umsetzung und Ergebnisse. Ziel der Evaluation ist die Feststellung der Bedeutung und Erfüllung festgelegter Grundsätze und Ziele der Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Dies bedeutet, dass eine Evaluation aufdeckt, wie gut ein Plan oder Planungsprozess

ausgeführt wurde. Der Begriff Evaluation im Planungsprozess eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans wird hauptsächlich in Bezug auf „ex-post“-Evaluationsprozesse („nach dem Ereignis“) verwendet, die während und nach der Umsetzung des Mobilitätsplans oder einzelner Maßnahmen durchgeführt werden. Ex-post-Evaluation wird genutzt, um zu beurteilen, ob der nachhaltige Mobilitätsplan oder die Maßnahme effektiv war und einen hinreichenden Gegenwert bringt, oder ob es einer Veränderung oder Verbesserung bedarf. Regelmäßiges Monitoring und Evaluieren sind Hauptmerkmale des SUMP-Ansatzes in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Um erfolgreiche und fehlerhafte Bereiche nachvollziehen zu können, bestehen wichtige Maßnahmen darin, Prioritäten und messbare Ziele zu setzen, Monitoring und Bewertungskriterien in den Plan zu integrieren, den Fortschritt in Bezug auf das Erreichen der Zielvorstellungen zu überwachen und die Ergebnisse zu überprüfen (vgl. Gühnemann 2016, S. 9).

Mit einer Evaluierung des nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans wird dieser neu bewertet und aktualisiert und somit ein neuer Planungsprozess zur Aufstellung eines neuen Planwerks angestoßen. Nach den europäischen Leitlinien soll ein neue Planaufstellung alle 5 bis 10 Jahre erfolgen. Nach 10 Jahren ist das Dokument in der Regel veraltet, während die Maßnahmen viel häufiger aktualisiert werden sollten (vgl. Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen 2023, S.64).

ANALYSEASPEKTE: Wirkung, Prozess und Maßnahmen

Die **Wirkungsevaluation** eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans zielt darauf ab, die Auswirkung der aufgestellten Maßnahmen(-pakete) im Hinblick auf die Erreichung von bestimmten im Mobilitätsplan festgelegten Zielen zu überprüfen. Die wesentlichen Grundlagen für eine solche Wirkungsevaluation werden folglich bereits im Planungsprozess durch die Formulierung von Zielen und zugehörigen Indikatoren und Kenngrößen gelegt. Die im Plan aufgestellten Ziele sind somit der Maßstab zur Beurteilung der Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätsplans mitsamt dessen Maßnahmen. Eine Gesamtevaluation des Plans findet in der Regel nach dessen Umsetzung statt, insofern dieser nicht vorher bereits als veraltet gilt. Für die Wirkungsevaluation ist es notwendig, relevante Daten bereits während des Planungsprozesses, d.h. in der Mobilitätsanalyse, zu sammeln, um die Ausgangsbasis (Status quo) zu kennen. Mindestens 2-3 Indikatoren sollten dokumentiert werden. Kommunen oder Kreise, die keine eigenen Daten erheben bzw. erheben können, haben bei der Wirkungsevaluation die Möglichkeit, auf Sekundärdaten wie Unfallstatistiken oder automatische Verkehrszählungen zurückzugreifen. Die Evaluation der aufgestellten Maßnahmen erfolgt nach der Umsetzung. Eine **Maßnahmenevaluation** (vgl. Umweltbundesamt 2015, S.27) findet während der Umsetzung des nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans statt und folgt einer beständigen Schrittfolge. Ein geeignetes Erhebungsdesign zur Wirkungsanalyse kann passgenau erstellt werden.

Im Planungsprozess ist eine Erstellung eines **Monitoring- und Evaluationsplans oder -konzeptes** (vgl. Gühnemann 2016, S. 22) empfehlenswert, welcher dann in den eigentlichen nachhaltigen integrierten Mobilitätsplan integriert werden kann.

In der Prozessevaluation geht es vor allem um **Qualitätssicherung** oder **Qualitätsmanagement** von Mobilitätsplanungsprozessen. Somit können Ansätze aus dem **Projektmanagement**, wie **Zeit- und Ressourcenmanagement**, aber auch eine **Risikoanalyse** für die Prozessevaluationen angewendet werden.

Eine **Prozessevaluation** zielt darauf ab, die Qualität des Erstellungs- oder Umsetzungsprozesses eines Mobilitätsplans zu beurteilen. Dabei steht die Verbesserung des Prozessverlaufs stets im Vordergrund. Während der Erstellungsphase und nach der Umsetzung des nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans kann mithilfe einer begleitenden Prozessevaluation beispielsweise geprüft werden, ob die Beteiligungsverfahren die gesteckten Ziele, wie etwa die Einbeziehung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, erreichen bzw. erreicht haben. Ziel der Prozessevaluation ist es, den Erfolg von Maßnahmen bestmöglich zu sichern und auf mögliche Veränderungen während des

Planungs- und Umsetzungsprozesses reagieren zu können. Eine Prozessevaluation der Gesamtplanung kann dazu beitragen, die Ursachen von Verzögerungen zu identifizieren, um prozessbedingte Hindernisse und Schwierigkeiten während der Planungs- und Umsetzungsphase und darüber hinaus möglichst zu minimieren. Beispielsweise können öffentliche Widerstände bei der Umsetzung von Verkehrsversuchen ermittelt und anschließend Konflikte durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und einem hinreichenden Beteiligungsprozess gelöst werden.

Für den Erfolg einer Prozessevaluation eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans ist es von Bedeutung, diese im Rahmen aller Planungsschritte in Betracht zu ziehen, und sie im **Monitoring- und Evaluationsplan oder -konzept** vorzubereiten. Die Faktoren Zeit und Kosten sind wichtige Beurteilungsgegenstände

FEHLERKULTUR: Fehler machen alle!

Monitoring und Evaluation **setzen eine Planungskultur voraus, die sich auch zu Misserfolgen und Fehlern bekennt und deren Ursachen systematisch analysiert**, um sie künftig leichter vermeiden zu können. Auch kann eine **verbesserte Kommunikation** zwischen Politik, Wirtschaft, Öffentlichkeit und Verwaltung sowie intern untereinander erreicht werden.

des Monitorings und der Evaluation eines Planungsprozesses.

Ein **Monitoring** aller Maßnahmen(-bündel) und der Zielsetzungen ist in regelmäßigen Abständen empfehlenswert. Es wird dafür empfohlen, Datensätze regelmäßig und stetig zu erheben, zu sammeln und auszuwerten. Für das Monitoring kann es hilfreich sein, bei der Aufstellung von Indikatoren Zwischenziele zu benennen, die es zu erreichen gilt. Insbesondere ist es nützlich, den anvisierten Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen regelmäßig zu kontrollieren. Zudem sollte für eine hinreichende Kosten-Nutzen-Analyse der Aufwand der Umsetzung und die Umsetzungskosten bei der Planung berücksichtigt werden. Für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen fallen Kosten an, die einzukalkulieren sind. Der aufgestellte Kostenplan sollte im Rahmen des Monitorings überprüft werden.

Ein transparentes Monitoring und Evaluationsverfahren trägt dazu bei, dass **weitere Prinzipien der nachhaltigen integrierten Planung**, insbesondere die Beteiligung und die institutionelle Zusammenarbeit, verbessert **umgesetzt werden** können. Öffentliches Handeln, welches transparent Fehler eingesteht, wird von Bürgerinnen und Bürgern wertgeschätzt.

ANLEITUNG: Schritt für Schritt zu Ergebnissen

1. Planungsrahmen festlegen

- Welche relevanten Planwerke gilt es zu beachten? (eigene und die der übergeordneten Ebenen)
- Welche relevanten Ziele, Strategien und Leitbilder gibt es zu berücksichtigen? (bspw. Raumordnungsgesetz oder hessische Nahmobilitätsstrategie)

3. Ableiten der Kernindikatoren und Kenngrößen aus Zielen

- Wie sieht ein Zielsystem für Monitoring und Evaluation aus?
 - Wie können Ziele nach der SMART-Methode gesetzt werden? (Spezifisch, Messbar, Akzeptiert, Realistisch und Terminiert)
 - Wie können Indikatoren durch Ziele aufgestellt werden? (Szenario -> Ziel -> Leitziel -> Indikator -> Messbares Ziel)

5. Festlegung eines Monitoring- und Evaluationsverfahrens

- Wie sieht ein Monitoring- und Evaluationskonzept aus?
- Wann muss welches Verfahren spätestens festgelegt werden?

7. Ergebnisse aufbereiten, beurteilen und kommunizieren

- Auf welche Weise können die Ergebnisse am besten kommuniziert werden?
- Wie kann der Monitoring- und Evaluationsbericht aussehen?

9. Evaluation eines gesamten Mobilitätsplans im Rahmen einer Fortschreibung bzw. Neuaufstellung

- Welche Gründe kann es für eine Gesamtevaluation des Plans geben?
- Wie wird der Evaluationsbericht kommuniziert?

2. Analyse der Mobilitätssituation als Datengrundlage

4. Kenngrößen erfassen und erheben

- Wie können verkehrsbezogene Daten erhoben werden?
- Wie können verhaltensbezogene Daten erhoben werden?

6. Durchführung von Monitoring und Evaluation während der Umsetzung

8. Prozessanalyse begleitend durchführen

- Wann, wie lange und mit welcher Intensität wird eine Prozessanalyse durchgeführt?
- Welche Formate für die Prozessanalyse gibt es?
- Welche Analyseaspekte von Treibern und Widerständen kommen in Frage?

WEITERFÜHRENDE HINWEISE

- **Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen (2023):** Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP) (deutsche Übersetzung) (<https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2023/01/SUMP-Guidelines.pdf>)
- **Gühnemann, A. (2016):** Bewertung von Verkehrsmaßnahmen und Verkehrsplanungsprozessen (<http://www.sump-challenges.eu/kits>)
- **Umweltbundesamt (UBA) (2015):** Evaluation zählt – Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-zaehlt-ein-anwendungshandbuch-fuer-die>)

Weitere Arbeitshilfen zum Thema finden Sie auf der Webseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr unter

www.nachhaltig-mobil-planen.de

IMPRESSUM

Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden

www.wirtschaft.hessen.de

Herausgeberin

Hessen Trade & Invest GmbH

Fachzentrum Nachhaltige

Mobilitätsplanung Hessen

Bessie-Coleman-Straße 7

60549 Frankfurt am Main

www.htai.de

www.mobilitaetsplanung-hessen.de

Inhalte & Redaktion

Alexander Haertel & Jan Stübner

Fachzentrum nachhaltige Mobilitätsplanung

Hessen

Die Handreichung wurde mit Unterstützung durch die Hochschule RheinMain erstellt.

Bildrechte

Titelfoto:

Hessen Trade & Invest GmbH

Rückseite:

Petra Holländer

November 2024

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der **Hessen Trade & Invest GmbH** herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfenden während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie Wahlen zum Europaparlament. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlkampfveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl die Druckschrift den Adressaten zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

