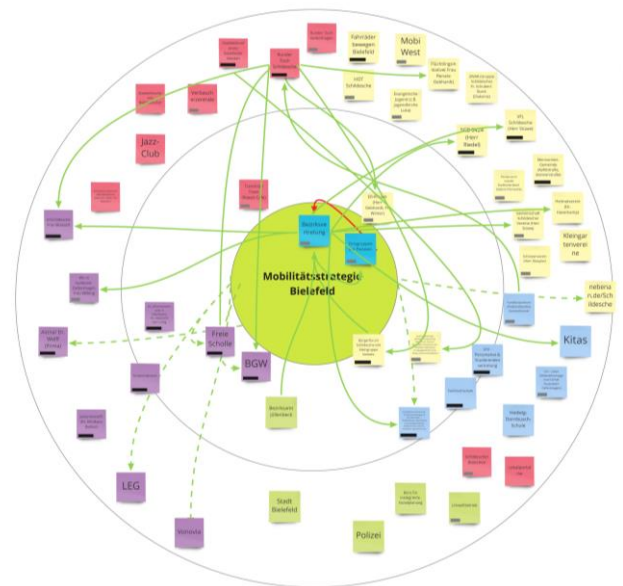


Abschlussbericht BIE-MobilDialog. Gemeinsam gut und mobil leben



von: Patrick Kühn
Team: Abteilung Mobilitätsplanung
Amt für Verkehr
Stadt Bielefeld

In enger Kooperation mit
Dipl.-Ing. Britta Rösener
Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung
RWTH Aachen University
Wüllnerstraße 5b
52066 Aachen



BIE-MobilDialog. Gemeinsam gut und mobil leben

Zuwendungsempfänger:

Stadt Bielefeld

August-Bebel-Straße 92

33597 Bielefeld

Förderkennzeichen: 01UV2029

Projektkronym: BIE-MobilDialog – Gemeinsam gut und mobil leben

Laufzeit: 01.03.2020 bis 31.03.2021

Projektleitung:

Patrick Kühn

Abteilungsleiter Mobilitätsplanung

Projektmitarbeiter*innen:

Christian Schmelter (Teamleitung Strategische Mobilitätsplanung und ÖPNV)

Nina Heger (Team Strategische Mobilitätsplanung und ÖPNV)

Assoziierte Projektpartner:

Rupprecht Cosnult GmbH, Clever Straße 13-15, 50668 Köln

RWTH Aachen, Pt Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung, Wüllnerstraße 5b,
52062 Aachen

ILS – Institut für Landes und Stadtentwicklungsforschung, Karmeliterstraße 6, 52064
Aachen

Dieses Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen Phase 1: 01UV2029 gefördert.

Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Bielefeld, 19.08.2022

Kurzfassung

Die Stadt Bielefeld hat mit dem Beschluss der Mobilitätsstrategie ehrgeizige Ziele in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Damit diese Ziele erreicht werden, bedarf es eines kompletten Umdenkens bei der Politik, der Verwaltung aber auch den Bürgern. Aus diesem Grund hat die Stadt Bielefeld einen Förderantrag für das Programm „MobilitätsWerkStadt 2025“ im Jahr 2019 gestellt und erfreulicherweise eine entsprechende Förderung erhalten. Ziel war es, Ideen für Experimente zusammen mit den Bürgern zu entwickeln, damit ein Umdenken stattfindet und eine höhere Akzeptanz bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie vorhanden ist.

Es sollten aufgrund der besonderen topographischen Lage Bielefelds sowie der unterschiedlichen räumlichen Struktur Stadtbezirke identifiziert werden, um unterschiedliche Problemlagen im Bereich Mobilität und Verkehr abzudecken. So sollten im urbanen Stadtteil Schildesche und im ländlich geprägten Jöllenbeck entsprechende verkehrliche Experimente mit ortskundigen Akteuren erarbeitet werden. Um die erzielten Aussagen auf eine Allgemeingültigkeit hin zu erarbeiten, sollte parallel noch eine Partnerkommune gefunden werden, die ebenfalls gleichgeartete Experimente in die Vorbereitung bringt.

Aufgrund der Corona-Pandemie im Jahr 2020 konnte das ursprünglich avisierte Projektziel nur durch einen geänderten Projektansatz erreicht werden. Da aufgrund der vorhandenen Kontaktbeschränkungen keine Präsenzworkshops bzw. -termine stattfinden konnten, wurde anhand einer Backward-Analyse geprüft, wie bereits stattgefundenen Bürgerbeteiligungsformate von jeweils teilnehmenden Bürgern wahrgenommen wurden. Es wurden dazu fünf exemplarische Formate unterschiedlicher Verkehrsthemenfelder benannt, und mittels eines eigens konzipierten Fragebogens wurden die Teilnehmer nach ihren Einschätzungen befragt. Ergänzend hierzu fand eine zweite Befragung von Personen statt, die diese Prozesse im Amt für Verkehr und im Verkehrsunternehmen moBiel mitgestaltet hatten. Die Ergebnisse dieser Befragungen zeigen, dass es verschiedene „Stellschrauben“ gibt, durch die Beteiligungsprozesse des Amtes für Verkehr zukünftig akzeptanzfördernder werden könnten. Dazu zählen Kommunikationsziele differenzieren, erkennbar Wirkung erzeugen, mehr Transparenz herstellen und die Beteiligtenkreise erweitern.

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen wird die Stadt Bielefeld einen Partizipationsleitfaden Mobilität entwerfen und die Bürgerbeteiligung in der Gesamtstadt deutlich ausweiten.

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzdarstellung	1
1.1	Einbettung in die Mobilitätsstrategie	1
1.2	Aufgabenstellung	2
1.2.1	Ursprüngliche Aufgabenstellung	2
1.2.2	Änderung der Aufgabenstellung.....	2
1.3	Planung und Ablauf	3
1.3.1	Ablauf ursprüngliche Projektphase	3
1.3.2	Ablauf geändertes Konzept	3
1.4	Projektbeteiligte	4
2	Ergebnisdarstellung	5
2.1	Verwendung der Zuwendung, und Gegenüberstellung der erzielten Ergebnisse ...	5
2.1.1	Arbeitspaket 1	5
2.1.2	Arbeitspaket 2 - Auswahl der Partnerkommune.....	6
2.1.3	Arbeitspaket 3.....	7
2.1.4	Akteursidentifizierung	9
2.1.5	Arbeitspaket 4- Ein Konzept für die Experimente in Phase 2 entwickeln ...	10
2.2	Erzielte Ergebnisse zweite Projektpahse (AP 4 neu).....	11
2.2.1	Durchführung und Methodik	11
2.2.2	Empfehlungen und Erkenntnisse	11
2.3	Zahlenmäßiger Nachweis	13
2.4	Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit.....	13
2.5	Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit der Ergebnisse.....	14
2.6	Veröffentlichung	14

1 Kurzdarstellung

1.1 Einbettung in die Mobilitätsstrategie

Im Jahr 2016 entschied der Rat der Stadt Bielefeld, die Verwaltung mit der Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes nach dem EU-Standard von Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP) zu beauftragen. Im März 2019 wurde vom Rat schließlich die nach SUMP-Standard erarbeitete ambitionierte Mobilitätsstrategie beschlossen. Da in der Stadt Belange im Bereich Mobilität jedoch zunehmend emotional und polarisierend diskutiert werden, wird es sehr schwierig sein, die in der Mobilitätsstrategie formulierten Leitziele auf die Maßnahmenebene zu bringen und den geplanten Gesamtmobilitätsplan 2030 zu entwickeln. Ansätze, wie Bielefelds Weg in eine nachhaltige Mobilität fortgesetzt werden kann, zeigte das Forschungsprojekt KlimaNetze, in dem Bielefeld seit 2016 Verbundpartner ist: Engagement aus der Stadtgesellschaft kann eine große Strahlkraft für eine nachhaltige Mobilität entfachen, wenn Menschen selbst Lösungen in ihrem Lebens- und Arbeitsraum erarbeiten und umsetzen – und wenn dies mit Verwaltung und Politik vernetzt wird. Durch ein Experiment ist es in dem Forschungsprojekt beispielsweise gelungen, eine gute Verständigung über die autoreduzierte Nutzung eines Verkehrsraumes herbeizuführen – mit der Folge, dass dieser Verkehrsraum umgestaltet wird.

Relevante Akteure aus dem öffentlichen Sektor, aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft waren in die Entwicklung der Mobilitätsstrategie eingebunden. Sie erwarten infolge des Beschlusses Kontinuität und weitere Aktivitäten, die den Beschluss des Stadtrates umsetzen. Die bestehenden Herausforderungen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung können ebenfalls nur angegangen werden, wenn der in der Mobilitätsstrategie beschriebene Weg fortgeführt wird. Dies allerdings wird sehr schwierig sein: Diskussionen um Einschränkungen für den motorisierten Verkehr und Veränderungen der Verkehrsräume werden in Bielefeld bereits seit mehreren Jahren und zunehmend polarisierend und emotional geführt – sowohl auf Stadtebene als auch in Stadtbezirken, die durch einen hohen MIV-Anteil geprägt sind. Auch während Kommunalwahl im Jahr 2020 war Mobilität ein zentrales Wahlkampfthema. Die Mobilitätsstrategie auf Stadtbezirksebene mit Hilfe der üblichen Partizipationsprozesse konkretisieren zu wollen, erscheint deshalb wenig erfolgversprechend. Es benötigt Veränderungen in den Wahrnehmungen und Gewohnheiten der Menschen in Bielefeld. Die Stadt ist zwar ein wichtiger Akteur, die Aufgabe aber wird sie nur gemeinsam mit Wirtschaftsunternehmen, Immobilieneigentümern, Einzelhändlern, Verkehrsdienstleistern und den Bewohner*innen bewältigen können. Einen Ansatz zur Schaffung von Strahlkraft für Veränderungen bieten die bereits in Bielefeld überaus erfolgreich umgesetzten Reallabore im Rahmen des Forschungsprojektes.

1.2 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung des Projektes BIE-MobilDialog gliedert sich für Phase I der Projektlaufzeit aufgrund der Corona-Pandemie in 2 unterschiedliche Aufgabenstellungen.

1.2.1 Ursprüngliche Aufgabenstellung

Das Projekt BIE-MobilDialog soll dazu beitragen, durch ein neues, kooperatives Zusammenspiel mit stadtgesehftlichen Akteuren die Handlungs- und Umsetzungsfähigkeit in Bielefeld hinsichtlich ihrer beschlossenen Mobilitätsziele deutlich zu verbessern. Im ursprünglichen Projektansatz des Projektes BIE-MobilDialog sollten hierzu Erfahrungen aus dem Projekt KlimaNetze für den zu finalisierenden Mobilitätsplan 2030 nutzbar gemacht werden. Es sollte darum gehen,

- Handlungspotenziale von Akteuren aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft mit Hilfe von selbstverantworteten Experimenten für Veränderungen im Bereich Mobilität nutzbar zu machen,
- die Qualitäten in den Blick zu nehmen, die durch ein Leben mit weniger Autoverkehr, entstehen können,
- anhand der Experimente konkrete Bedarfe zu ermitteln, um dadurch
- Wandel zu ermöglichen: verhärtete Fronten aufzubrechen und die Debatte zu versachlichen.

Dazu ist vorgesehen, mit wissenschaftlicher Unterstützung unterschiedliche Stadtbezirke zu identifizieren, eine strukturelle ähnliche Partnerkommune zu finden und mit verschiedenen Akteuren an der Vorbereitung von Experimenten zu arbeiten.

1.2.2 Änderung der Aufgabenstellung

Aufgrund der Corona-Pandemie konnte der ursprünglich geplante Projektverlauf mit entsprechenden partizipativen Ansätzen nicht aufrechterhalten werden.

Ziel der Anpassung der inhaltlichen Arbeit im Projekt war es herauszufinden, welche Stellschrauben bei partizipativen Ansätzen zu wählen sind, um bei den Bürgern bzw. direkt Betroffenen eine grundlegende Akzeptanz, mindestens jedoch Verständnis für verkehrsplanerische Entscheidungen zu Gunsten einer nachhaltigeren Mobilität zu schaffen. Dazu sollten Fragebögen von Teilnehmenden an Beteiligungsveranstaltungen beantwortet werden. Durch die Befragung sollte in Erfahrung gebracht werden, was aus Sicht von Beteiligten gut lief, und was zukünftig besser gemacht werden könnte. Parallel dazu wurde eine schriftliche Befragung von Personen durchgeführt, die im Amt für Verkehr und im Bielefelder Verkehrsunternehmen MoBiel in die Gestaltung der jeweiligen Informations- und Beteiligungsprozesse für Bürger*innen eingebunden waren. Die Befragungen brachten besagte Stolpersteine und Stellschrauben zu Tage, durch die in Bielefeld Kommunikationsprozesse mit Bürger*innen zukünftig nachhaltiger gestaltet werden können. Gleichsam war ein weiteres Ziel grundlegende Arbeiten durchzuführen, um im Kontext von Bürgerbeteiligungsveranstaltungen zielgerichteter agieren zu können.

1.3 Planung und Ablauf

Das Projekt gliedert sich aufgrund der Problematiken infolge der Corona Pandemie in 2 Projektphasen. In der ersten Projektphase wurden die entsprechenden Arbeitspakete mit der Zielsetzung der ursprünglichen Aufgabenstellung erarbeitet. Mit Änderung der Inhalte wurde ein neuer Ablaufplan bzw. Arbeitspakete erstellt und diese anschließend in die Umsetzung gebracht.

1.3.1 Ablauf ursprüngliche Projektphase

In der ersten Projektphase sollte anhand von aufeinander aufbauenden Arbeitspaketen die Grundlage geschaffen werden die Zielsetzung des Projektes zu erreichen. Im ersten Arbeitspaket (AP1) sollte das Projekt nachhaltig aufgestellt und mit den relevanten Akteuren kommuniziert werden. Ziel war es, ein gemeinsames Projektverständnis zu schaffen und Ziele zu schärfen. Hierfür wurde eine Steuerungsgruppe bestehend aus Entscheidungsträger*innen aus der Verwaltung etabliert und der allgemeine Projektablauf besprochen. Weiterhin wurde die Politik entsprechend informiert und mit Hilfe der NetMap-Methode Zielgruppen für das Projekt identifiziert.

Um allgemeingültige Aussagen zu den in Bielefeld erarbeiteten Inhalte zu erhalten sollte in einem zweiten Arbeitspaket eine Partnerkommune aus Deutschland gefunden werden. In einem ersten Schritt wurden Kriterien für die Auswahl einer entsprechenden Partnerkommune definiert und anschließend Kommunen identifiziert. Ziel dieses Arbeitspaketes war es ein Memorandum of Understanding zu schließen um in einer zweiten Phase des Förderauftrages gemeinsam Projekte umzusetzen.

Des Weiteren sollten in einem dritten Arbeitspaket die Bielefelder Stadtteile ausgewählt werden, in denen gegensätzliche Eigenschaften bezogen auf die Topographie, Verkehr und räumliche Struktur vorzufinden sind. Dazu wurden Kriterien zur Auswahl festgelegt und anschließend waren alle Stadtteile entsprechend zu bewerten. Im Rahmen eines ersten Workshops sollten dann die Stadtteile entsprechend ausgewählt und anschließend im Steuerungskreis bestätigt werden. Auf Basis des entsprechendem Votums der Steuerungsgruppe sollte die politische Willensbildung folgen.

Im vierten Arbeitspaket sollte dann eine Konzept zur Erstellung für die Experimente für eine zweite Phase durch den Fördergeber erarbeitet und in 2 weiteren Workshop umgesetzt werden. Es sollten die Vorbereitungen insoweit durchgeführt werden, als das in einer zweiten geförderten Projektphase in die Umsetzung gelangen kann. In diesem Arbeitspaket wäre auch eine starke Einbindung der Partnerkommune geplant gewesen.

1.3.2 Ablauf geändertes Konzept

Aufgrund der inhaltlichen Änderung des Projektes (vgl. Kapitel 1.2.2) erfolgten generelle Änderungen im Ablauf. So wurde in einem ersten Arbeitsschritt aufbauend auf den bereits erarbeiteten Ergebnissen der NetMap-Methode Akteure identifiziert, die Aussagen zu bereits durchgeführten Beteiligungsprozessen treffen können. Um hier eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten wurde im Projektkernteam ein Fragebogen entwickelt und anschließend an die

vogenannten Akteure verschickt. Aufbauend auf der Auswertung des Fragebogens erfolgte in einem zweiten Arbeitsschritt die Durchführung eines digitalen Workshops.

Im dritten Arbeitsschritt wurden anschließend die Ergebnisse der Befragung und des digitalen Workshops ausgewertet und in Empfehlungen für die weiteren Bürgerbeteiligungsmaßnahmen erarbeitet. Anschließend erfolgte die politische Willenbildung im Juni 2021.

1.4 Projektbeteiligte

Insgesamt sind drei wissenschaftliche Partner in das Projekt eingebunden, wobei unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt sind. Dies sind die RWTH Aachen University mit dem Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung und dem Institut für Soziologie, Rupprecht Consult Forschung und Beratung GmbH und das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung.

Die RWTH Aachen, Lehrstuhl Planungstheorie und Stadtentwicklung (Pt), hatte im Projekt KlimaNetze die Kommunikationsprozesse gestaltet, die Workshops im Forschungsprojekt moderiert sowie den Lead für zwei Reallabore gehabt. Im Projekt BIE-MobilDialog hatte der Lehrstuhl aufgrund dieser Expertise zunächst eine beratende Funktion hinsichtlich der Prozessgestaltung; nach Änderung des Projektansatzes führte der Lehrstuhl die Befragungen durch und wertete sie aus.

Die RWTH Aachen, Institut für Soziologie/Lehrstuhl für Technik- und Organisationssoziologie (IfS) und das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung hatten in das Projekt KlimaNetze ihre netzwerkanalytische und innovationssoziologische Expertise eingebracht. Im Projekt BIE-MobilDialog haben sie Akteursanalysen nach der NetMap-Methode in den zwei ausgewählten Stadtbezirken angeleitet und visualisiert.

Rupprecht Consult (RC) hat die Mobilitätsstrategie Bielefeld im Auftrag der Stadt Bielefeld nach SUMP-Standard entwickelt. Im Rahmen des Projektes hatte Rupprecht Consult die Aufgabe, die inhaltliche Anbindung des Projektes an die Mobilitätsstrategie sicherzustellen, ein Kriterienset für die Auswahl der Bielefelder Stadtbezirke und der Partnerkommune zu entwickeln sowie die Themensetzung für die Experimente zu begleiten.

Neben den direkten Projektbeteiligten wurde seitens des Projektteams ein Steuerungskreis initiiert, der aus Vertretern des Umweltamtes, des Bauamtes und des Amtes für Verkehr sowie der moBiel GmbH bestand. Der Steuerungskreis wurde fortlaufend über den Fortschritt des Projektes unterrichtet; bei Entscheidungen hat er das Projektteam unterstützt.

2 Ergebnisdarstellung

2.1 Verwendung der Zuwendung, und Gegenüberstellung der erzielten Ergebnisse

Aufgrund der unterschiedlichen Methodik (Änderung des Antrages infolge der Corona Pandemie) im gesamten Projektzeitraum erfolgt eine differenzierte Betrachtung der gewählten Ergebnisse.

Darüber hinaus erfolgt im Weiteren die Darstellung der erzielten Ergebnisse im Abgleich mit dem geplanten Arbeitspaketen. Hierbei wird auf die erstellten Arbeitspakete verwiesen und ein Ist/Soll-Abgleich geführt.

2.1.1 Arbeitspaket 1

Im Arbeitspaket 1, „Projekt nachhaltig aufstellen und kommunizieren“ sollten drei Ziele erreicht werden:

Das Ziel „Schaffung eines Projektverständnisses und Konstituierung eines Steuerungskreises kann dabei wie folgt beschrieben werden: Das Kernteam verständigt sich über die anstehenden Ziele und Aufgaben im Projekt, über Rollenverteilungen, Arbeitsabläufe und Arbeitsschritte. Der Arbeitsteam arbeitet sich in die Inhalte des Projektes ein und richtet sein Büro und Arbeitsstrukturen ein. Mit Hilfe einer konstituierenden Sitzung der Steuerungsgruppe (SG+1) wird das Projekt in der Verwaltung verankert. Hierzu werden neben der zukünftigen Kernbesetzung der Steuerungsgruppe Mitarbeitende der Verwaltung hinzugezogen, die im Verlauf des Projektes wichtig werden könnten. Mit Blick auf die spätere Akquise einer Partnerkommune (AP 2) wird in Erfahrung gebracht, welche Anknüpfungsbereiche es bereits zu anderen Kommunen gibt.

Bei der Überprüfung der Zielerreichung kann festgehalten werden: Das Kernteam bestehend aus Verwaltungsmitarbeitenden und dem Partner RWTH Aachen konnte direkt zu Projektbeginn die Erarbeitung starten. Das Projektverständnis wurde dabei geschärft und entsprechende Meilensteine festgelegt. Darüber hinaus erfolgte zügig die Benennung und Einberufung der Steuerungskreismitglieder. Hier konnte an die Strukturen des SUMP-Prozess angeknüpft werden.

Das Ziel die Verwaltung und Politik dezernats- und parteiübergreifend kann wie nachfolgend beschrieben werden: Politische Gremien, deren Zuständigkeitsbereich im Verlauf des Projektes berührt sein werden, werden über das Projekt informiert. In den Gremien und in ergänzenden Gesprächen mit Schlüsselpersonen werden Räume geschaffen, um Fragen, Bedenken und Anliegen aus der Politik frühzeitig zu erfahren und in das Projekt einbinden zu können. Mit Schlüsselpersonen aus den Fraktionen wird vereinbart, wie Politik zukünftig in das Projekt eingebunden sein möchte. Das Arbeitsteam macht sich in der Verwaltung bekannt und identifiziert potenzielle Anknüpfungspunkte und Überschneidungsbereiche.

Die Zielerreichung konnte durch eine Informationsvorlage im ersten Schritt über das übergeordnete Gremium "Stadtentwicklungsausschuss" erreicht werden. Mittels einer reinen Informationsvorlage wurde die Politik vorerst nur informiert. Zu einem späteren Zeitpunkt

erfolgte eine entsprechende Beschlussfassung. Gezielte Gespräche mit der Politik gab es zum frühen Zeitpunkt nicht. Ebenso auch die Bekanntmachung innerhalb der Verwaltung. Um das Arbeitspaket 1 abzuschließend sollte auch über das Projekt und seine Anschlussmöglichkeiten informiert werden. Im Kernteam sollten mit Hilfe der NetMap-Methode Zielgruppen identifiziert werden, die in das Projekt einzubinden sind (zur Information, Beteiligung und/oder Kooperation). Leitfragen waren hierbei: Wer wird zur Entwicklung und Umsetzung des Projektes gebraucht? Wer kann hilfreich sein? Wer kann stören? Das Arbeitsteam erlernte die NetMap-Methode vom IfS/ILS, um sie im Anschluss selbständig anwenden zu können. Es wurde differenziert, zu welchen Zwecken die Zielgruppen eingebunden werden sollten. Auf dieser Basis wurden Kanäle identifiziert, über die die Zielgruppen im Verlauf des Projektes informiert werden (z.B. Internetpräsenz, Infobriefe/Newsletter, Presse, aktivierende Gespräche o.a.). Dabei sollten auch bestehende Informationskanäle der Stadt Bielefeld oder von Multiplikator*innen genutzt werden. Ergebnisse dieses Arbeitsprozesses wurden mit Blick auf einen späteren Transfer dokumentiert. Zielgruppen der Öffentlichkeit sollten über das Projekt informiert werden, wenn es Neuigkeiten zu berichten gab, die für sie interessant sein könnten. Zu erwarten war dies insbesondere am Anfang (Information über die Fortsetzung des SUMP Prozesses, Aufzeigen von Mitwirkungsmöglichkeiten im Projekt), nach der Auswahl der Stadtbezirke und als absehbar war, dass Phase 2 des Projektes umgesetzt werden kann. Die Ergebnisse dieser Vorarbeiten sollten in der Steuerungsgruppe (SG2) vorgestellt und ggf. ergänzt.

Im Soll/Ist-Abgleich ist festzuhalten, dass die NetMap-Methode durch das Projektkernteam in Zusammenarbeit mit dem ILS erarbeitet und auf die Gesamtstadt sowie die zwei Stadtbezirke angewendet wurde. Aufgrund der Anpassung im Laufe des Projektes wurde jedoch nicht über die Anschlussmöglichkeiten informiert. Auch wurde die Öffentlichkeit nicht näher informiert, da eine angepasste Projektarbeit (infolge der Corona Pandemie) verfolgt wurde.

2.1.2 Arbeitspaket 2 - Auswahl der Partnerkommune

Damit die in Bielefeld ermittelten Ergebnisse in den Experimenten auch eine allgemeingültige Übertragbarkeit auf andere Städte vorweisen konnte, sollte parallel zur Erarbeitung der Experimente eine Partnerkommune gefunden werden. Diese Kommune sollte ähnliche topographische sowie strukturelle Eigenschaften vorweisen wie Bielefeld. Aus diesem Grund wurden durch RupprechtConsult die Städte

- Aachen (ähnliche Stadtstruktur und Einwohnerzahl),
- Münster (regionale Nähe und ähnlich gelagerte Mobilitätsziele),
- Bremen (ähnliche Verkehrsstruktur, ähnlich gelagerte Mobilitätsziele),
- Kassel (ähnliche räumliche Struktur, ähnlich gelagerte Mobilitätsangebote) und
- Wuppertal (ähnliche Stadtstruktur und Einwohnerzahl)

in die engere Wahl genommen. Es erfolgte eine erste Kontaktaufnahme und Kurzvorstellung des Projektes. Es war erkennbar, dass die aufgeführten Städte den Projektansatz interessant

fanden, allerdings aufgrund eigener Themen (u.a. die Corona-Pandemie) und geringer vorhandener Ressourcen nur bedingt an einer Mitwirkung interessiert waren. Aufgrund der Corona-Pandemie und der Anpassung der Projektinhalte seitens der Stadt Bielefeld wurden die Bemühung zur Findung einer Partnerkommune im August 2020 eingestellt.

Die gesteckten Ziele eine Partnerkommune zu finden waren somit durch die Corona-Pandemie deutlich erschwert und wurden entsprechend des geänderten Projektansatzes nach Hälfte der Projektlaufzeit nicht weiter verfolgt. Zwar konnte das Ziel „geeignete Partnerkommune identifizieren“ und „um Mitwirkung werben“ erreicht werden, eine Memorandum of Understanding konnte jedoch nicht unterzeichnet werden. Hier war auch zu erkennen, dass dieses Ziel aufgrund der vorhandenen Ressourcen in den einzelnen Kommunen als sehr schwierig einzustufen war und wahrscheinlich auch unabhängig der Corona Pandemie verfehlt worden wäre.

2.1.3 Arbeitspaket 3

Das Arbeitspaket 3 „Stadtbezirke auswählen“ sollte die Grundlagen für die lokale Ausführung der Experimente legen. Hierbei sollten die „Besonderheiten“ der Stadt Bielefeld genutzt werden.

2.1.3.1 Bezirksauswahl

In der Stadt Bielefeld herrscht die Besonderheit vor, dass es neben urbanen, dicht besiedelten Gebieten wie die Bezirke Mitte oder Schildesche auch eher ländlich geprägter Stadtteile wie Dornberg, Jöllenbeck oder Senne gibt. Das Ziel des Rates der Stadt, die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätsstrategie, kann aber nur gelingen, wenn Bürger von sich aus an einer Änderung des jeweiligen Mobilitätsverhaltens interessiert sind. Für die Vorbereitung von Experimenten waren 2 Stadtbezirke auszuwählen – ein eher urbaner und ein eher ländlicher. Gemäß allgemeinen Kriterien an einen urbanen Raum, hat sich das Projektteam in Absprache mit dem eingerichteten Steuerungskreis entschieden, den Stadtbezirk Schildesche zu wählen.

Für die Auswahl des nicht-urbanen Stadtteils wurden die Stadtteile Heepen, Stieghorst, Jöllenbeck und Dornberg anhand objektiver verschiedener soziodemographischer Eigenschaften miteinander verglichen. Hierbei konnte festgestellt werden, dass die Stadtteile Dornberg und Jöllenbeck annähernd gleiche Voraussetzungen vorweisen, sodass ein persönliches Gespräch mit den Bezirksbürgermeistern durchgeführt wurde, um die „weiche“ Faktoren der Stadtteile abgleichen zu können (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Nach Durchführung der Gespräche mit Herrn John (Bezirksbürgermeister Dornberg) und Herrn Heinrich (ehemaliger Bezirksbürgermeister Jöllenbeck) wurde gemeinsam mit dem Steuerungskreis beschlossen, als nicht-urbanen Raum den Stadtteil Jöllenbeck auszuwählen.

Diese Entscheidung wurde durch die entsprechenden politischen Gremien im August 2020 noch bestätigt.

Kriterium	Erläuterung	Indikator	Bewertungsschema	nicht-urbane Stadtbezirke			
				Dornberg		Jöllenbeck	
				Daten	Bewertung	Daten	Bewertung
Siedlungsstruktur	Möglichst eine disperse Siedlungsstruktur, um einen entsprechenden Gegensatz zum verdichteten, urbanen Stadtbezirk zu haben.	Anzahl der Ortsteile	3 = sehr dispers, 2 = mittel, 1 = wenig dispers	7 Ortsteile	3	3 Ortsteile	1
Einwohnerdichte	Möglichst eine geringe Einwohnerdichte	Einwohner/km ²	3 = gering, 2 = mittel, 1 = hoch	674 (Einwohnerzahl: 19.500)	3	753 (Einwohnerzahl: 22.500)	3
Erreichbarkeit	Erreichbarkeit des Stadtbezirkes durch die verschiedenen Verkehrsmittel	Welche/ wie viele Anbindungen (mit verschiedenen Verkehrsmitteln) sind vorhanden	3 = wenig Anbindungen, 2 = mittlere Anzahl Anbindungen, 1 = viele versch. Anbindungen	StadtBahn-Linie 4, Busanbindungen	2	Busanbindung	3
Modal-Split	Möglichst ein hoher MIV-Anteil am Modal-Split	MIV-Anteil	3 = hoher MIV-Anteil, 2 = mittlerer MIV-Anteil, 1 = geringer MIV-Anteil	15% ÖPNV, 56% MIV, 19% Rad, 11% Fuß	3	10% ÖPNV, 54% MIV, 18% Rad, 17% Fuß	3
räumliche Homogenität	Möglichst keine Trennwirkung im Stadtbezirk (z.B. durch eine Autobahn)		3 = hohe Homogenität, 2 = mittlere Homogenität, 1 = geringe Homogenität		2		3
Altersstruktur (Bevölkerungspyramide)	Was wollen wir mit diesem Kriterium für eine Aussage erhalten?						
Kinderanteil ?	Möglichst hoher Kinderanteil an der Gesamtbevölkerung	Anteil der Einwohner unter 18 Jahre in %	3 = hoher Kinderanteil, 2 = mittlerer Kinderanteil, 1 = geringer Kinderanteil	15	2	18	2
durchschnittliche Wohndauer	möglichst hohe durchschnittliche Wohndauer	durchschnittliche Wohndauer der Bevölkerung ab 18 Jahren mit Hauptwohnsitz in Bielefeld seit Zuzug an die Basisadresse in Monaten (BI gesamt: 163)	3 = hohe Wohndauer, 2 = mittlere Wohndauer, 1 = geringe Wohndauer	189	3	196	3
etablierte Sozialstrukturen	Möglichst viele Vereine, Gemeinden etc.	Anzahl der Vereine, Kirchengemeinden etc.	3 = viele Vereine, 2 = mittlere Anzahl Vereine, 1 = geringe Anzahl Vereine		3		3
Stadt-/Umland-Perspektive	möglichst enge Verbindungen mit den Umland-Gemeinden				2		3
Wirtschafts- und Gewerbegebiete	möglichst zahlreiche/große Gewerbegebiete/ansässige Unternehmen				1		2
Einstellung der Bezirksvertretung	Möglichst positive Einstellung der BV gegenüber dem Projekt / Erfahrungen aus der Vergangenheit?		3 = positive Einstellung, 2 = neutrale Einstellung, 1 = negative Einstellung	Positiv gegenüber Stadtbahn eingestellt, Förderung ÖPNV; Negative Erfahrung Ortsteilentwicklungskonzept Babenhausen, Mehrheitlicher Beschluss Mobilitätsstrategie	3	Große Offenheit; Stadtbahn, On Demand, viele neue Baugebiete; Keine Gegenstimme bei Beschluss Mobilitätsstrategie	3
Summe					27		29

Abbildung 1. Vergleich Stadtteile Dornberg und Jöllenbeck

2.1.4 Akteursidentifizierung

Nachdem die Auswahl der Stadtbezirke erfolgt war, wurde zusammen mit ausgewählten Politikern und sog. Multiplikatoren eine stadtteilbezogene Akteursidentifizierung durchgeführt. Anhand der NetMap-Methode sollten aus verschiedenen Bereichen je Stadtbezirk wichtige Akteure im Themenfeld Mobilität und Verkehr benannt werden. Die NetMap-Methode sollte dabei im Projekt unter folgender Zielsetzung eingesetzt werden:

- Welche Akteure sind im Themenfeld Mobilität involviert,
- Wie sind die Akteure (untereinander) vernetzt,
- Wie stark beeinflussen die Akteure und
- Welche Ziele werden von den einzelnen Akteuren verfolgt.

Die Akteursidentifizierung erfolgte dabei getrennt nach Stadtbezirk. So war jedoch schnell erkennbar, dass sich viele Akteursgruppen in den Stadtbezirken ähnelten, jedoch lokale Unterschiede festzustellen war. Bei der Betrachtung der beiden NetMaps (Abbildung 2 und Abbildung 3) ist auffällig, dass die Akteursstruktur in Schildesche entsprechend seines höheren Urbanisierungsgrades differenzierter als in Jöllenneck ist. In Abbildung 2 ist ersichtlich, dass bei der NetMap im Stadtteil Jöllenneck viele Akteure aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft genannt wurden. Die NetMap für den Stadtteil Schildesche zeigt darüber hinaus noch weitere zu berücksichtigende Akteure im Bereich der Organisationen.

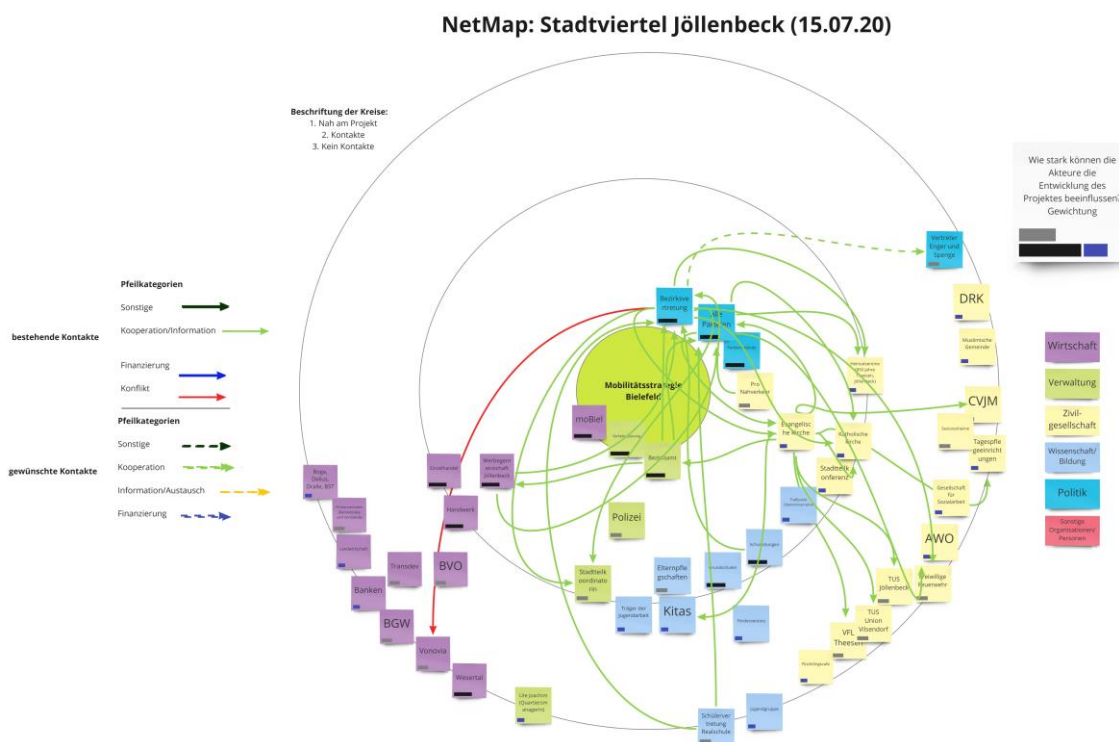


Abbildung 2. NetMap Stadtteil Jöllenneck

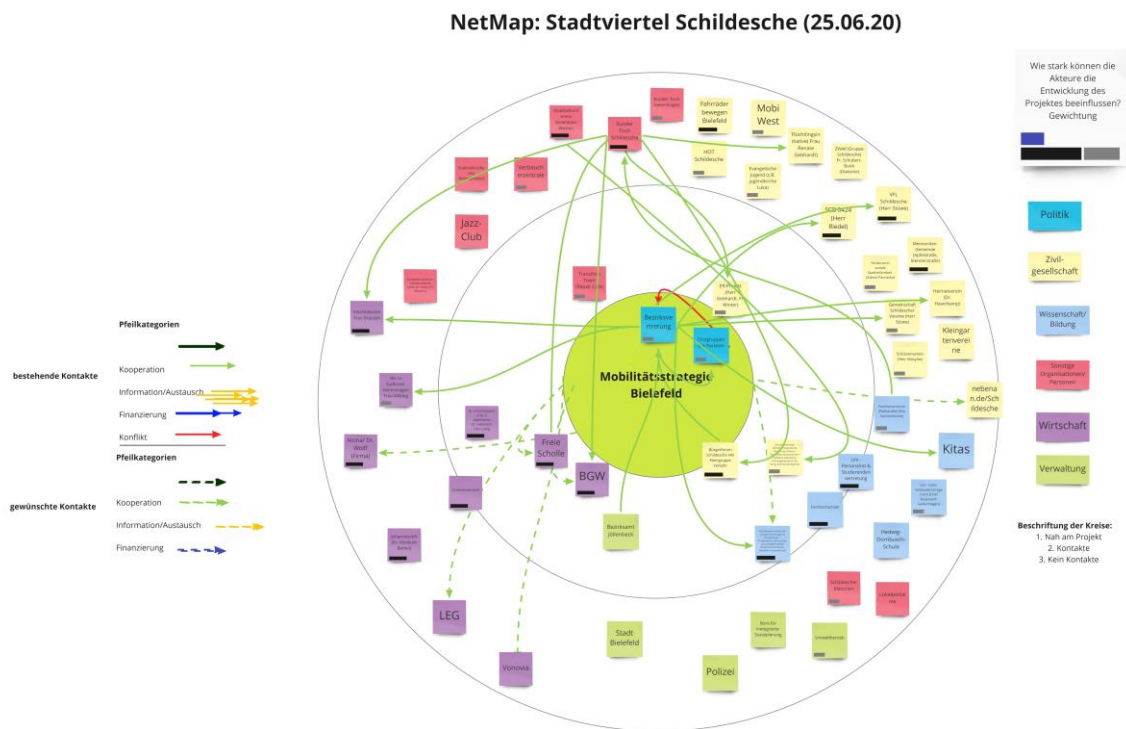


Abbildung 3. NetMap Stadtteil Schildesche

Mit Durchführung der beiden NetMaps und einem Verschneiden gesamtstädtischer Akteure konnten mehr als 200 Personen identifiziert werden, die als wichtig bei der Gestaltung zukünftiger Mobilität eingestuft werden müssen.

2.1.5 Arbeitspaket 4- Ein Konzept für die Experimente in Phase 2 entwickeln

Das Arbeitspaket 4 sollte nach Auswahl der Stadtbezirke und der Partnerkommune ansetzen und die Grundlage für die weitere Bearbeitung legen. Es sollte ein Konzept entwickelt werden, wie stadtgesehellschaftliche Experimente in den zwei ausgewählten Stadtbezirken aktiviert, ausgewählt und unterstützt werden können. Es sollten die Inhalte aus dem 1. Workshop (im ursprünglichen Arbeitspaket 3) beantworten. Ziele dieses ersten Workshops waren ursprünglich (1.) zu informieren: Über das Projekt, die anstehende Aufgabe Auswahl der Stadtbezirke), die hierzu bereits erfolgten Vorarbeiten und den weiteren Prozess; (2) Erste Ideen zur Durchführung der Experimente entwickeln, (3) Umsetzungspotentiale und insbesondere Mitmachbereitschaft in den Stadtbezirken erkunden, (4) Mitwirkungsbereitschaft im weiteren Prozess abfragen. Zum Workshop eingeladen sollten neben den Mitgliedern der Steuerungsgruppe Schlüsselpersonen der Stadtbezirke aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft sowie die bisher am SUMP-Prozess Beteiligten. Bezüglich der Frage nach dem «WER» wendete das Arbeitsteam in einer Arbeitsgruppe mit

interessierten Akteuren erstmalig selbständig die NetMap-Methode (s.o.) an. Es wird identifiziert, an welchen Stellen es noch Expertenwissen von Nutzergruppen beispielsweise aus den Stadtteilen braucht, damit das Konzept tragfähig wird.

Anschließend sollte der Workshop ausgewertet werden und entsprechende Konzeptbausteine für die weitere Spezifizierung der Bausteine erarbeitet werden.

Aufgrund des geänderten Projektansatzes wurde das ursprüngliche Arbeitspaket 4 komplett gestrichen und entsprechend neu konzipiert. Die Zielerreichung war somit nicht mehr gegeben und es ist eine vollständige Abweichung des Soll/Ist-Abgleiches vorhanden.

2.2 Erzielte Ergebnisse zweite Projektpahse (AP 4 neu)

Im nachfolgenden sind die Ergebnisse des geänderten Projektansatzes dargestellt.

2.2.1 Durchführung und Methodik

Aufgrund der geänderten Projektdurchführung erfolgte auch eine generelle Anpassung der zu erarbeitenden Inhalte (insbesondere AP 4). Die genaue Darstellung der Methodik und Durchführung kann dabei dem Anhang „Stellschrauben für die Gestaltung zukünftiger Kommunikationsprozesse mit Bürger*innen in Bielefeld entnommen werden.

2.2.2 Empfehlungen und Erkenntnisse

Insgesamt konnten im Rahmen des geänderten Projektansatzes 4 Empfehlungen für die weitere Verbesserung der partizipativen Prozesse bei der Stadt Bielefeld (Amt für Verkehr) herausgearbeitet werden:

2.2.2.1 Entwicklung von Leitlinien für die Bürgerbeteiligung

Es ist der Wunsch des Amtes für Verkehr, für Aufgaben in der Verkehrs-/Mobilitätsplanung Leitlinien für die Gestaltungen von Kommunikationsprozessen mit Bürger*innen zu entwickeln. Die Entwicklung solcher Leitlinien ist sehr zu empfehlen. Mit ihnen sollten Kriterien und Standards für die Bürgerbeteiligung vereinbart und festgeschrieben werden, die den Rahmen geben für transparente, faire und verlässliche Prozesse in der Bielefelder Verkehrs- und Mobilitätsplanung.

Diese Leitlinien können in einem ersten Schritt am Beispiel des Aufgabenspektrums des Amtes für Verkehr entwickelt, politisch beschlossen und erprobt werden. Wenn sich die Leitlinien bewähren, könnten sie dezernatsübergreifend auch für andere Aufgabenbereiche der Bielefelder Stadtverwaltung nutzbar gemacht werden.

Es ist anzuraten, die Entwicklung der Leitlinien bereits als einen Lernprozess zu gestalten, in den Perspektiven aller betroffenen Akteursgruppen einfließen – von Politik, Verwaltung, aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Verbänden etc.. Ein solcher Prozess wäre also bestenfalls ein Beteiligungsprozess und entsprechend gut vorzubereiten. Eine externe fachliche Begleitung und Moderation könnte hierbei hilfreich sein.

Bei der Entwicklung von Leitlinien für die Kommunikation mit Bürger*innen kann auf eine Reihe von Vorarbeiten zurückgegriffen werden:

- auf die vielen Inhalte, die im Rahmen dieses Projektes BIE-MobilDialog erarbeitet wurden,
- auf viele Vorarbeiten der Stiftung Mitarbeit zu diesem Thema sowie
- auf Leitlinien für Bürgerbeteiligungsprozesse, die in anderen Kommunen entwickelt wurden.

2.2.2.2 Differenzierte, multilaterale Prozesse gestalten

Projekte der Verkehrs-/Mobilitätsplanung sind vielfach komplex. Um Voraussetzungen für eine transparente Kommunikation mit Bürger*innen, die Wirkung zeigt, schaffen zu können, werden im Vorfeld und parallel zu Beteiligungsprozessen Akteure eingebunden werden müssen, die zur Umsetzung von Planungen gebraucht werden oder beitragen können: Politische Gremien, Verwaltungsfachstellen, (Verkehrs-)Unternehmen/-verbände, regionale Akteure, Nachbarkommunen, externe Fachplaner*innen etc.. Kommunikationsangebote für Bürger*innen werden also bestenfalls in eine rahmende Kommunikation eingebettet. Es gilt, differenzierte, multilaterale Prozesse zu gestalten.

Perspektivisch ist anzuraten, die Eckpunkte solcher multilateraler Prozesse mit den prozessentscheidenden Akteuren zu vereinbaren und in Kommunikationskonzepten festzuhalten. Die Inhalte der Kommunikationskonzepte bieten dann bestenfalls gute Grundlagen, um Bürger*innen gegenüber transparent kommunizieren zu können.

2.2.2.3 Systematisch Kompetenzen im Bereich der Kommunikation ausbauen

Die Gestaltung kommunikativer Planungs- und Entwicklungsprozesse ist eine herausfordernde und anspruchsvolle Aufgabe. Um in diesem Feld weitere Kompetenzen auf- und ausbauen zu können, wäre es hilfreich, laufende und zukünftige Kommunikationsprozesse systematisch zu evaluieren, auszuwerten – und die Auswertungen in regelmäßigen Abständen zum Gegenstand gemeinsamer Reflexionen und Weiterentwicklungen zu machen.

Für die Evaluationen könnten z.B. Standard-Fragebögen für Beteiligte und für Beteiligende entwickelt werden, die in jedem Verfahren eingesetzt und elektronisch ausgewertet werden. Die Leitlinien für die Bürgerbeteiligung und die Fragebögen, die für diese Arbeit entwickelt wurden, könnten für die Entwicklung der Standard-Fragebögen gute Ausgangspunkte sein. In der Befragung der Beteiligten wurde angemerkt, dass für Bürgerbeteiligungen mehr Personalkapazität eingeplant werden sollte. Um ein Bewusstsein dafür zu bekommen, welche Ressourcen Kommunikationsprozesse benötigen, könnten Fragen zum Ressourceneinsatz ebenfalls Gegenstand der Evaluationen sein. Zu empfehlen wäre dabei, den Blick nicht nur auf die benötigte Zeit zu richten sondern auch auf die Ressourcen Geld und Kompetenzen.

2.2.2.4 Reflexionen fortsetzen, Ergebnisse umsetzen

Die Ergebnisse der Befragungen und die Fragebögen dürften bereits gute Ansätze für die Qualifizierung von Kommunikationsprozessen mit Bürger*innen bieten. Mit der Umsetzung von Erkenntnissen aus den gemeinsamen Reflexionen könnte also auch schon begonnen werden, ohne dass es einen Partizipationsleitfaden gibt.

2.3 Zahlenmäßiger Nachweis

Insgesamt wurde das Projekt durch den Fördergeber mit 39.151,88 € (ursprünglich 39.029,60 €) gefördert. Die zur Verfügung stehenden Mittel wurden dabei wie folgt verausgabt:

Vergabe von Aufträgen	
- Schulung und Durchführung NetMap	2.630,70 €
- Wissen. Projektbegleitung	25.486,73 €
- Beratertätigkeit	2.575,20 €
- Durchführung eines digitalen Workshops (geänderter Projektansatz)	3.659,25 €
Allgemeine Verwaltungsausgaben	4.000,00 €
Dienstreisen	800,00 €
Gesamt	39.151,88 €

Insgesamt konnten die beantragten Mittel zielorientiert und auskömmlich trotz verändertem Projektverlauf verausgabt werden. Es wurden lediglich Unteraufträge mit der RWTH Aachen, dem ILS sowie RupprechtConsult vergeben. Weitere (verwaltungsinterne) Arbeiten konnte selbstständig durchgeführt werden.

Lediglich der Workshop aus dem Mär 2021 wurde durch eine externe Moderatorin begleitet.

2.4 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Die Notwendigkeit und auch die Angemessenheit der Arbeit kann in anbetracht der äußeren Einflüsse während der Projektlaufzeit als gegeben angesehen werden. Die Stadt Bielefeld hat mit dem Beschluss zur Mobilitätsstrategie 2030 einen immens wichtigen Vorstoß bei einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität unternommen. Es ist bzw. war jedoch ersichtlich, dass die Umsetzung nur mit entsprechendem bürgerlichen Engagemement durchsetzbar ist. Hierfür hätte das Projekt in der ersten Phase einen immens wichtigen Beitrag geleistet. Unterstrichen durch die Teilnahme einer Partnerkommune, sodass entsprechende Ergebnisse mit einer ähnlich gelagerten Kommune abgeglichen und einheitliche Rückschlüsse gezogen werden konnten. Aufgrund der Einflüsse durch die Corona Pandemie, die immer noch Wirkung auf partizipative Vorhaben besitzt, konnte mit dem geänderten Projektansatz dennoch ein zielführendes Projektergebnis erreicht werden. Durch den politischen Beschluss zur Erstellung eines Partizipationsleitfadens konnte im politischen Raum als auch in der Öffentlichkeit ein wichtiges Signal gesetzt werden. Mittlerweile besitzt die Stadt Bielefeld eine Partizipationsbeauftragte, die mit dem vorgenannten pol. Beschluss umgehen und partizipative Formate angehen wird. Aus diesem Grund wurde mit dem ursprünglichen

sowie geänderten Projektansatz eine wichtige Grundlage geschaffen, zukünftig eine verbesserte Bürgerbeteiligung im Sinne der nachhaltigen Mobilität zu gewährleisten. Die erfolgten Arbeiten sind somit als notwendig und angemessen zu beurteilen.

2.5 Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit der Ergebnisse

Mit den erzielten Ergebnissen konnten vielfältige Nutzen erreicht werden. Mittels den Ergebnissen aus der stadtweiten Umfrage zu erfolgten Beteiligungsprozessen konnte dem Amt für Verkehr aufgezeigt werden, an welchen fachlichen Stellschrauben gedreht werden muss, sodass Beteiligung als gut wahrgenommen werden kann. Dies wird mittlerweile erfolgreich genutzt um aktuelle, bzw. neue Bürgerbeteiligungen entsprechend zu konzipieren und durchzuführen.

Weiterhin konnte der Bereich Partizipation mit einer Partizipationsbeauftragten einschl. mehreren Mitarbeitenden in der Gesamtverwaltung positiv gestärkt werden. Die Projektergebnisse liegen dabei vor und werden fortlaufend in die tägliche Arbeit integriert.

Die Mitarbeitenden im Amt für Verkehr konnten mit der NetMap-Methode ein weiteres Instrumente zur zielgerichteten Auswahl entsprechender Stakeholder erlernen. So kann für zukünftige (konfliktreiche) Projekte eine entsprechende Auswahl wichtiger Personen erfolgen, die frühzeitig mit eingebunden werden.

Es besteht somit großes Potential nachhaltige Mobilitätskonzepte im Rahmen der Umsetzung auf eine breite Akzeptanz zu stellen und die Bürger*innen somit frühzeitig „mitzunehmen“. Dennoch bedarf es trotz des großen Nutzens, auch weiterhin Bedenken bei entsprechenden Planungen ernst zu nehmen und im Prozess, auch mithilfe der Projektergebnisse, immer wieder zu überprüfen und anzupassen.

2.6 Veröffentlichung

Eine konkrete Veröffentlichung ist bislang nicht geplant. Der Abschlussbericht ist öffentlich über das Ratsinformationssystem (https://anwendungen.bielefeld.de/bi/to0050.asp?_ktonr=195465) zugänglich.