



Sendenhorst

Integriertes Mobilitätskonzept



Evaluationskonzept

Stand: Oktober 2023

Impressum



Ziele, Strategie, Leitbild und Handlungsfelder – Integriertes Mobilitätsentwicklungskonzept Stadt Sendenhorst

Stand: 12.10.2023



Institut für Raumentwicklung und Kommunikation
Max-Planck-Straße 18
54296 Trier

Tel.: 0651/49 36 88 50
Mail: info@raumkom.de
Web: www.raumkom.de

Autoren

Dr. Christian Muschwitz

Lars Möller

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis	3
1 Einleitung	4
2 Evaluation – kein Selbstweck	4
2.1 Periodische Modal-Split Erhebungen	4
2.2 Indikatoren für die Extrapolation und für die Handlungsfelder	5
2.3 Zusammenstellung und Auswahl der Indikatoren	6
2.4 Indikatoren.....	7
3 Berichtsstruktur.....	10

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die acht Handlungsfelder des IMKs Sendenhorst 2035	6
Abbildung 2: Die Indikatoren des Evaluationskonzepts des IMK Sendenhorst	9

1 Einleitung

Mit dem integrierten Mobilitätskonzept 2035 setzt die Stadt Sendenhorst ihre verkehrspolitischen Ziele für die nächsten 12 Jahre. Mit den beiden Maßnahmenkonzepten (Teil A u. Teil B) werden Maßnahmen empfohlen, welche durch die Stadt Sendenhorst weiter geprüft und möglichst umgesetzt werden sollen, um die festgesetzten Ziele bestmöglich zu erreichen.

Gemäß der Logik der Maßnahmenkonzepte inkludiert die Evaluation einerseits umfassende Betrachtungsebenen und entsprechend umfassenden Indikatoren. Andererseits werden kleinräumige Indikatoren empfohlen, die die Wirkungsweise von Maßnahmen dort aufzeigen sollen, wo sie ergriffen worden sind.

2 Evaluation – kein Selbstzweck

Um den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele zu überprüfen, sind Messungen erforderlich. Daher wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen. Nun ist es aber so, dass Messungen im Kontext gesamtstädtischer Mobilität relativ komplex und damit auch relativ aufwendig sind, und zwar sowohl in finanzieller wie auch in organisatorischer Hinsicht. Im Prinzip müsste kontinuierlich die Verkehrsmittelwahl, - die Ziele und die Wegelängen aller Sendenhorsterinnen und Sendenhorster gemessen und dokumentiert werden. Das ist selbstverständlich nicht realistisch. Und so werden sog. Modal-Split Erhebungen, die genau das Vorgenannte messen, nur sehr periodisch zum Einsatz kommen können. Für die Zeit zwischen diesen großen Messungen, den Modal-Split-Erhebungen, wird vorgeschlagen, unter Verwendung ausgewählter Einzelmessungen den Modal-Split mit Hilfe von Extrapolationen und Kausalketten fortzuschreiben. Daneben können Einzelmessungen zu Detailfragen zur Mobilität erhoben werden.

2.1 Periodische Modal-Split Erhebungen

Als sinnvoll wird erachtet im Jahr 2023 eine Modal-Split Messung für Sendenhorst zu beauftragen. Diese definiert damit den Startpunkt, ist quasi die Null-Messung. Parallel werden 2023 auch schon die Einzelmessungen für die verschiedenen Verkehrsträger durchgeführt, die von nun an dann kontinuierlich und mindestens jährlich erhoben

werden. Das Verhältnis der Ergebnisse der 2023er Einzelmessungen zur 2023er Modal-Split Messung eicht dann diese Hilfsindikatoren. D.h. von nun an, registrieren die Einzelmessungen Veränderungen und diese werden auf den Modal-Split durch Extrapolation und durch indizienbasierte qualitative Einschätzungen zu Trends und Tendenzen im Bereich Mobilität, übertragen. Auf diese Weise wird der Modal-Split fortgeschrieben. Nach fünf Jahren, also im Jahr 2028 wird dieser erneut erhoben, so dass einerseits wiederum eine belastbare Messung entsteht, aber auch eingeschätzt werden kann, ob und wie gut sich dieses System der Fortschreibung durch Einzelmessungen bewährt hat. Es wird empfohlen an dem fünf-Jahresrhythmus der Modal-Split-Erhebungen so lange festzuhalten, bis sich der gewünschte Zielzustand eingestellt hat. Als möglicher Zielzustand kann hierbei eine deutliche Reduzierung des Modal-Split-Anteils des Individualverkehrs gelten, ggf. bis zu einer Halbierung des heutigen Anteils.

2.2 Indikatoren für die Extrapolation und für die Handlungsfelder

Für die Zeit zwischen den Modal-Split-Messungen bzw. für Detailfragen der Mobilität, kommt es darauf an, gute Anzeiger, sog. Indikatoren zu identifizieren, die geeignet sind die anstehenden Fragen zu klären. Dabei sollen diese Messpunkte bzw. Indikatoren möglichst wenig Aufwand erzeugen, d.h. einerseits einfach zu erheben sein oder am besten schon vorhanden sein und andererseits sollen sie dennoch hohe und eindeutige Aussagekraft besitzen. Last but not least sollen sie in kurzen Zeitabschnitten verfügbar sein, also z.B. jährlich. Diese Herangehensweise soll dabei helfen, die Umsetzung der Maßnahmen zu messen und zu überprüfen. Im Rahmen der Evaluation können so einerseits Umsetzungsfortschritte beobachtet und beschrieben werden sowie die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden. Im Idealfall kann dann die Stadt Sendenhorst das Mobilitätskonzept auch fortlaufend nachsteuern, sofern dies erforderlich sein sollte. Ein Vorgehen ohne jede Orientierung, ein sog. Blindflug, kann so ausgeschlossen werden.

2.3 Zusammenstellung und Auswahl der Indikatoren

Die Stadt Sendenhorst gibt sich mit dem IMK folgendes Leitbild:

*Eine nachhaltige und ausgewogene Mobilität in der Stadt
Sendenhorst sorgt weiterhin für ausgezeichnete
Erreichbarkeiten, bevorzugt dabei klimafreundliche
Verkehre und trägt so zu einem prosperierendem
Sendenhorst bei.*

Um dieses Leitbild der zukünftigen Mobilitätsentwicklung zu erreichen, wurden sieben Handlungsfelder definiert, welche zu unterschiedlichen Anteilen zu den Dimensionen des Leitbildes beitragen.



Abbildung 1: Die 10 Handlungsfelder des IMKs Sendenhorst 2035

Indikatoren - Übersicht

Für diese Handlungsfelder sind jeweils Indikatoren für die Wirkungsermittlung abgeleitet worden, welche als Empfehlung für die Evaluation gelten.

Aus den Vorher-Nachher Veränderungen lassen sich Rückschlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen ziehen. Für eine aussagekräftige Nachher-Betrachtung ist jedoch zu beachten, dass eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i.d.R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich z.B. mögliche Verhaltensänderungen bei den Bürgerinnen und Bürgern einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind. Für die nachfolgenden Indikatoren wird die Erhebung der Daten in einem jährlichen Zyklus empfohlen.

Handlungsfeld	ID	Indikatoren	Verwendung
Straßenverkehr (Kfz- & Wirtschaftsverkehr)	IV1	<ul style="list-style-type: none"> Messung an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen & Nebenstraßen, jährlich 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	IV2	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl zugelassener Kfz (nach Schadstoffklasse sowie E-Fahrzeuge) 	Erkennen des Fortschritts der alternativen Antriebe und Rückschlüsse über den Bestand auf den Stellenwert des PKW
ÖPNV	ÖV1	<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastzählungen jährlich 	Extrapolation des Modal Split
	ÖV2	<ul style="list-style-type: none"> Angebot (km-Leistung/Pünktlichkeit) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
	ÖV3	<ul style="list-style-type: none"> Verkaufte Fahrkarten und Abonnements 	Extrapolation des Modal Split
	ÖV4	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Radverkehr	RV1	<ul style="list-style-type: none"> Messung an wichtigen Routen, jährlich 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	RV2	<ul style="list-style-type: none"> Dauerzählstelle(n) 	Extrapolation des Modal Split
	RV3	<ul style="list-style-type: none"> Belegung von Abstellanlagen an zentralen Zielen und Knotenpunkten 	Extrapolation des Modal Split und Anzeiger v. punktuellen Belastungen
	RV4	<ul style="list-style-type: none"> Länge der Radwegeinfrastruktur 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots

Fußverkehr	FV1	<ul style="list-style-type: none"> • Fußverkehrszählung 	Extrapolation des Modal Split
	FV2	<ul style="list-style-type: none"> • Fußläufige Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen 	Fortschrittserkennung „Stadt der kurzen Wege“
	FV3	<ul style="list-style-type: none"> • Länge neu gestalteter Fußwege und Fläche neu gestalteter Plätze 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus des Angebots
Mobilitätsmanagement	MM1	<ul style="list-style-type: none"> • Personalausstattung 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	MM2	<ul style="list-style-type: none"> • Bilanzierung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Resonanz) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots
Öffentlichkeitsarbeit	ÖA1	<ul style="list-style-type: none"> • Verfügbares Budget 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	ÖA2	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Kampagnen, v.a. auch für alle Verkehrsträger 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots
	ÖA3	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation zu Einzelkampagnen (wie Bekanntheit und Verständlichkeit) 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots
Straßenraumgestaltung	SG1	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil des Parkens im öffentlichen Straßenraum 	Einschätzung der lokalen Priorität des Themas
	SG2	<ul style="list-style-type: none"> • Länge umgestalteter Straßen 	Erkennen und Einschätzen des Ausbaus und er Wirksamkeit des Angebots

Abbildung 2: Die Indikatoren des Evaluationskonzepts des IMK Sendenhorst

Als Datenquellen sind zum einen Primärquellen, wie beispielsweise Erhebungen, Befragungen, Beobachtungen sowie die Dokumentation des eigenen Handelns (Umgestaltung von Straßen, Einrichtung von Fahrradstraßen etc.) zu nutzen. Zum anderen müssen auch Sekundärdaten, also bestehende Daten wie beispielsweise Unfallstatistiken oder Neu- und Gebrauchtwagenkäufe genutzt werden.

3 Berichtsstruktur

Um die gesammelten Daten entsprechend aufzubereiten und zu evaluieren, kann die Erstellung eines Evaluationsberichtes hilfreich sein. In diesem können die gewonnenen Daten systematisch aufbereitet werden und anschließend kommuniziert werden. Aufgrund des Bearbeitungsaufwandes bietet es sich an, diesen Bericht nur alle fünf Jahre, ggf. zusammen mit der Erfassung des Modal-Split, zu erstellen. Inhalt und Struktur des Berichtes könnten folgende Punkte sein und sich wie folgt gliedern:

1. Beschreibung des Ist-Zustandes (Modal-Split 2024)
2. Beschreibung aller Projektbeteiligten
3. Beschreibung der Maßnahmenumsetzung und ggf. der Abweichungen
4. Prozessevaluation
5. Ergebnisse und Effekte einschließlich der Wirkungsevaluation
6. Diskussion der Ergebnisse im Hinblick auf die gesetzten Ziele
7. Zusammenfassung

Mithilfe des Berichtes können Aussagen über die erzielten Wirkungen getroffen werden, um ggf. bei z.B. fehlenden Wirkungen Maßnahmen anzupassen und zu ergänzen, damit die gesetzten Ziele bis 2035 erreicht werden könne