

## Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“: Eine querschnittliche Betrachtung

von Stefan Rommerskirchen, Prognos AG

Die querschnittliche Charakterisierung der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“ erfolgt anhand der konkret geplanten Maßnahmenbereiche in verschiedenen Handlungsfeldern. Die externe projektübergreifende Evaluation der Leitprojekte soll die Maßnahmeneffekte nach einheitlichen Maßstäben und hinsichtlich eines identischen Wirkungsspektrums bewerten. Außerdem sind umsetzungs- und wirkungshemmende Rahmenbedingungen zu identifizieren. Die Unterstützung einer wirkungsorientierten Projektsteuerung, die Vernetzung der Projekte sowie die Vorbereitung von Transfermaßnahmen sind weitere wichtige Aufgaben dieses Auftrags. Die fachliche Vernetzung der Leitprojekte findet in Arbeitsgruppen zu bestimmten Querschnittsthemen statt, die in einem zweiten projektübergreifenden Mandat koordiniert werden.

### 1 Einführung: Hintergrund zu den Leitprojekten „Mobilität in Ballungsräumen“ und ihrer querschnittlichen Betrachtung

Ausgangspunkt die Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“ – wie auch zahlreicher anderer, vom BMBF geförderter oder zur Förderung anstehender Leitprojekte – bilden die „Eckwerte einer zukunftsorientierten Mobilitätsforschungspolitik“, die das Bundeskabinett im Dezember 1996 mit dem „Forschungsrahmen Mobilität“ verabschiedet hat. Im Frühjahr 1997 hat das BMBF für das erste Themenfeld „Mobilität in Ballungsräumen“ einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben, zu dem über 150 Vorschläge eingereicht wurden. Nach einer ersten Vorauswahl wurden in 13 Projektnetzwerken die Ideen per Januar 1998 vertieft ausgearbeitet. Gleichzeitig – nämlich im Herbst 1997 – wurde eine Expertengruppe eingesetzt, die ein „Lastenheft“ für die projektübergreifende externe Bewertung der Leitprojekte erarbeitet und mit den Projektnetzwerken in der

Absicht abgestimmt hat, dass sich die ausgewählten Konsortien mit dem Fördervertrag auch auf die Mitwirkung an der externen projektübergreifenden Evaluation verpflichten. Im April 1998 wurden die zur Förderung ausgewählten Leitprojekte der Öffentlichkeit vorgestellt; dabei handelt es sich um folgende Projekte:

- Intermobil, Dresden
- mobilist, Stuttgart
- MOBINET, München in Verbindung mit
- CashCar, Berlin (als Teilprojekt von MOBINET)
- Stadtinfo, Köln
- WAYflow, Frankfurt.

Im Sommer 1998 wurden – noch vor Abschluss der ersten Förderverträge – die Erwartungen und Grenzen der externen projektübergreifenden Evaluation zwischen den internen Evaluatoren der Leitprojekte, dem BMBF, dem Projektträger Mobilität + Verkehr sowie dem Beauftragten der „Expertengruppe Lastenheft“ abgestimmt. Im Frühjahr 1999 wurde die externe Evaluation öffentlich ausgeschrieben, und im Herbst 1999 wurde die Arbeitsgemeinschaft Prognos/IABG (Basel/Ottobrunn) mit dieser Aufgabe beauftragt.

Die Aufgabenstellung der „Externen, projektübergreifenden Evaluation der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“ – das Projekt-Acronym lautet „Eva\_MiB“ – umfasst unter anderem auch eine querschnittliche Projektanalyse, die es ermöglicht, erste vorläufige Ergebnisse dieser querschnittlichen Betrachtung zu präsentieren. Diese bilden den ersten Schwerpunkt der nachfolgenden Ausführungen.

Einen zweiten Schwerpunkt der Ausführungen stellen die Grundsätze und Herangehensweisen des Projektes „Eva\_MiB“ dar. Sie dürften für ähnlich gelagerte Fragestellungen auch von grundsätzlicher Bedeutung sein.

Zur Abrundung der Hintergrundinformationen sei noch darauf hingewiesen, dass mit einem weiteren Mandat in einer „Kontaktgruppe“ Querschnittsthemen der Leitprojekte betreut werden. Diese Querschnittsthemen werden in Arbeitsgruppen behandelt. Eine kurze Erläuterung dieser Aktivitäten bildet den dritten Schwerpunkt der nachfolgenden Ausführungen.

**2 Querschnittliche Betrachtung der Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche der Leitprojekte**

**2.1 Projektziele**

Es ist selbstverständlich, dass die Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“ sich in ihren Zielen an den Zielvorgaben des seinerzeitigen Ideenwettbewerbs des BMBF bezüglich des Mobilitätsforschungsprogramms der Deutschen Bundesregierung orientiert haben, nämlich

- Mobilität dauerhaft erhalten durch Förderung verkehrsreduzierender Strukturen;
- Verkehrsaufwand verringern durch Verbesserung der Effizienz des Verkehrs;
- unerwünschte Verkehrsfolgen spürbar verringern durch Verbesserung der Sicherheit und Schonung von Umwelt und Ressourcen.

Dennoch gibt es unterschiedliche Schwerpunktsetzungen innerhalb der Leitprojekte, wie Übersicht 1 zeigt. Da die Formulierung von sehr generellen Zielen breite Interpretationsspielräume eröffnet, werden sich die Projekte letztendlich an ihren konkreten Maßnahmen und deren Beitrag zur Erfüllung des Zielkatalogs, wie er mit dem „Lastenheft“ für die projektübergreifende Evaluation vorgelegt wurde, messen lassen müssen. Dies ist derzeit aber noch nicht möglich, weil nicht nur die externe Evaluation, sondern auch einzelne Leitprojekte erst vor kurzer Zeit gestartet wurden.

**2.2 Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche der Leitprojekte**

Die verschiedenen Leitprojekte sind hinsichtlich ihrer vorgesehenen Technologien, der geplanten Dienste und der Demonstratoren, aber

**Übersicht 1: Ziele der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“**

<b>Intermobil</b>	<b>mobilit</b>	<b>MOBINET</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung und Verminderung physischer Mobilität durch Förderung verkehrsreduzierender Strukturen</li> <li>• Nutzbarmachung innovativer Telematik- und Regelungstechnologien</li> <li>• Effizienzsteigerung des bestehenden ÖPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stoppen der Zunahme des Energieverbrauchs und der Verkehrsbelastungen</li> <li>• Schaffung neuer Arbeitsplätze</li> <li>• Förderung eines leistungsfähigen Verbundsystems von Dienstleistungen, Verkehrsmanagement und Betriebsweisen für den Ballungsraum Stuttgart</li> <li>• Wissens- und Anwendungs-koordination und -transfer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung der Verkehrsprobleme in der Region München</li> <li>• Verbesserung der Lebensqualität durch Steigerung der Umweltverträglichkeit und Sicherheit des Verkehrs</li> <li>• Ausbau von München als Verkehrstechnologiekompetenz-Zentrum</li> <li>• Technologie-Transfer</li> </ul>
<b>Stadtinfo</b>	<b>WAYflow</b>	<b>CashCar</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung des Mobilitätsverhaltens</li> <li>• Verringerung der Schadstoffemissionen</li> <li>• Reduktion volkswirtschaftlicher Kosten</li> <li>• Verbesserung der Lebensqualität im Raum Köln</li> <li>• Stützung und Stärkung der Region Köln im internationalen Standortwettbewerb</li> <li>• Ausbau des Verkehrsmanagements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intermodales Mobilitätsmanagement auf regionaler Ebene sowie Schaffung von Informationsdiensten und Serviceangeboten zur Stärkung des Verkehrsmittelwahlverhaltens entsprechend den spezifischen Stärken der Verkehrsträger</li> </ul>	<p>Verringerung der Verkehrs- und Umweltprobleme in Ballungsräumen, indem öffentlicher Verkehr privater und privater Verkehr öffentlicher gestaltet wird.</p>

auch in Bezug auf ihre internen (organisatorischen) Strukturen sehr heterogen. Das Herausfiltern einer geeigneten Ebene für eine querschnittliche Betrachtung stellt daher auch für die externe projektübergreifende Evaluation eine besondere Herausforderung dar.

Am ehesten lassen sich zielführende Vergleiche anstellen, wenn man die geplanten Maßnahmen zur Umsetzung des Hauptziels aller Projekte, der Sicherung einer nachhaltigen Mobilität, anhand von „Handlungsfeldern“ ordnet und vergleicht. Erste Analysen lassen eine Unterscheidung folgender Handlungsfelder der Leitprojekte als sinnvoll erscheinen:

- Technologieentwicklung
- Angebot neuer Dienstleistungen
- Beeinflussung des Nutzerverhaltens und ihrer Akzeptanz
- Schaffung von (ergänzenden) Infrastrukturen
- Implementierung neuer Kooperationsformen
- Beeinflussung verkehrlicher Rahmenbedingungen.

Anhand der Besetzung bzw. Nichtbesetzung einzelner Handlungsfelder durch die Leitprojekte kann man am ehesten ihre charakteristische Stossrichtung erkennen. In Übersicht 2

### Übersicht 2: Charakterisierung der Leitprojekte durch Zuordnung der geplanten Maßnahmen zu Handlungsfeldern (exemplarisch)

Handlungsfelder	Leitprojekte	Maßnahmenbereiche
1. Technologie-Entwicklung	Intermobil WAYflow mobilst	Automatisierung der S-Bahn MobiChip (Verknüpfung Verkehrsinfrastruktur, Besitzer, Datenbanken) Mitfahrerservice DynMaz mit automatisierter Sprachaus- und -eingabe
2. Angebot neuer Dienstleistungen	CashCar MOBINET stadtinfo Köln	Ergänzung zum „Car-Sharing“ – Prinzip MultiMedia-Info-Dienste, z.B. Freizeit-Info Lokale Wetterinformation (verkehrsrelevant)
3. Beeinflussung von Nutzerverhalten und Akzeptanz	CashCar MOBINET mobilst	Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens Mobilitätsmuster, z.B. Shopping-Box Verkehrssubstitution, virtueller Amtsgang
4. Schaffung von (ergänzenden) Infrastrukturen	Stadtinfo Intermobil WAYflow	kollektive (Parkleitzentrale) und individuelle (Endgeräte, wie in-car-system) Vernetzung von Autobahn und S-Bahnkorridor (informativ, Leitzentrale) City FCD (Floating Car Data) Einrichtungen zur Ermittlung der Fahrzeuge
5. Implementierung neuer Kooperationsformen	CashCar MOBINET stadtinfo Köln	Individueller Autobesitzer mit Car Sharing (kollektiv) oder wahlweise Trägerorganisation Datenverbund mit MOBINET-Zentrale Konzeption neuer Betreiber-/Providerstrukturen
6. Beeinflussung verkehrlicher Rahmenbedingungen	Intermobil	Raumstrukturelle Voraussetzungen zur Mobilitätssicherung

sind die Resultate einer ersten Auswertung der Leitprojekt-Maßnahmenbereiche nach Handlungsfeldern dokumentiert. Da diese Auswertung bislang allerdings vor allem exemplarischen Charakter hat, soll sie an dieser Stelle nicht weiter kommentiert werden. Es ist beabsichtigt, diese Charakterisierung der Leitprojekte bis zum Herbst 2000 abgeschlossen zu haben und im ersten Evaluationsbericht zu dokumentieren.

### **3 Aufgaben, Organisation, Leistungsumfang und Grundprinzipien des Auftrags zur externen, projektübergreifenden Evaluation der Leitprojekte**

#### **3.1 Ziele und Aufgaben der externen Evaluation**

Die Ziele der externen Evaluation ergeben sich aus dem „Lastenheft“ sowie den konkreten Vereinbarungen, die im Zuge der Verhandlungen zu diesem Auftrag getroffen wurden. Die folgenden fünf Ziele stehen bei der externen Evaluation im Mittelpunkt:

1. Externe, projektübergreifende und unabhängige Bewertung der Effekte der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen auf der Grundlage des entsprechenden „Lastenhefts“
2. Dokumentation und Analyse wichtiger Umsetzungsrahmenbedingungen der Leitprojekte
3. Vernetzung der Leitprojekte untereinander, mit dem Auftraggeber (BMBF) sowie dem Projektträger Mobilität und Verkehr, Bau- und Wohnen (PT-MVBW)
4. Bereitstellung von Hinweisen für eine wirkungsorientierte Steuerung der Leitprojekte zur Erzielung einer maximalen Effizienz der Leitprojekte
5. Unterstützung beim Ergebnis- und Wissenstransfer und Schaffung von Grundlagen für die Öffentlichkeitsarbeit.

Während die ersten beiden Ziele die inhaltlichen Hauptaufgaben der externen Evaluation betreffen, beziehen sich das dritte und vierte Ziel auf prozessorientierte Aufgaben, nämlich die Kommunikation und das Controlling (wobei mit Controlling in erster Linie eine wirkungsorientierte Projektsteuerung gemeint ist).

Das fünfte Ziel umfasst schließlich zwei ergebnisorientierte Aufgaben. Damit wird deutlich, dass die externe Evaluation ein breites Spektrum von Funktionen abdecken muss.

Zur Umsetzung dieser Funktionen haben die Evaluationspartner Prognos/IABG im Zeitraum 2000 bis 2004 folgende konkreten Aufgaben zu erfüllen:

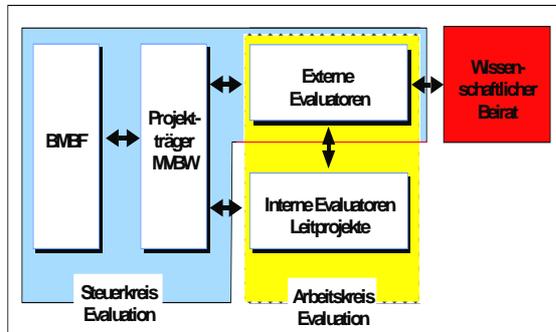
- Schaffung eines konzeptionellen und organisatorischen Rahmens für die externe Evaluation;
- Abstimmung geeigneter methodischer Ansätze zur Ermittlung der Projekteffekte gemäß Lastenheft;
- Analyse und Dokumentation der Leitprojektstrukturen;
- Aufbereitung und projektübergreifende Synthese der internen Evaluationsergebnisse;
- Analyse aller wichtigen Umsetzungsrahmenbedingungen der Leitprojekte und Schlussfolgerungen;
- Unterstützung der wirkungsorientierten Leitprojektsteuerung durch BMBF und PT-MVBW.

#### **3.2 Der organisatorische Rahmen der externen Evaluation**

Der organisatorische Rahmen des Projektes Eva\_MIB ist in Übersicht 3 dargestellt.

- Der Steuerkreis Evaluation tagt ad hoc (bislang einmal zum Projektstart) und bereitet die durch den Auftraggeber und Projektträger zu fallenden Entscheidungen zur Projektsteuerung vor.
- Der Arbeitskreis Evaluation hat bislang zweimal getagt. Er ist die Diskussionsplattform für alle inhaltlichen und organisatorischen Aspekte der externen Evaluation.
- Der wissenschaftliche Beirat ist ein Beratergremium der externen Evaluatoren und hat neben seiner inhaltlichen Aufgabe, die Grundlagen der Evaluation zu prüfen, auch eine Transferfunktion. Er besteht aus acht von den Leitprojekten unabhängigen Hochschullehrern unterschiedlicher Disziplinen und hat bislang einmal getagt.

### Übersicht 3: Gremien der externen, projektübergreifenden Evaluation der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“



© prognosetg

### 3.3 Der inhaltliche Leistungsumfang und Grundprinzipien der externen Evaluation

Das Spektrum der Ziel- und Wirkungsbereiche sowie der Indikatoren, anhand derer die von den Leitprojekten ausgehenden Effekte erfasst werden sollen, ist durch das Lastenheft vorgegeben. Es umfasst die folgenden Zielbereiche:

1. Nutzen der Verkehrsteilnehmer (alle Personengruppen, Wirkungen nach Verkehrsmitteln differenziert)
2. Nutzen der direkt Betroffenen/Anrainer
3. Nutzen der Umwelt
4. Sonstige Nutzen (der Allgemeinheit)
5. Projekt-Aufwand der Anbieter von Verkehrsinfrastruktur- oder -dienstleistungen.

Diese Zielbereiche sind im Lastenheft durch Wirkungsbereiche und dazu gehörende Indikatoren operationalisiert, wobei die Ergebniserwartung dadurch zum Ausdruck gebracht wird, dass die Dimension der Indikatoren ebenfalls aufgeführt ist. Exemplarisch sei dies für den Wirkungsbereich „Reduktion der Reisezeiten“, der zum Zielbereich „Nutzen der Verkehrsteilnehmer“ gehört, dargestellt:

Zielbereich:	1.	Nutzen der Verkehrsteilnehmer
Wirkungsbereich:	1.2	Reduktion der Reisezeiten
Indikatoren:	1.2.1	Reisezeit bei privatem Fahrtzweck im Personenverkehr
Dimension:		[Stunden pro Jahr]

Die Evaluation umfasst im Grundsatz die projektbedingten Effekte von Maßnahmen, die im Rahmen der Leitprojekte tatsächlich ergriffen werden. Sie stellt zunächst ab auf Veränderungen gegenüber einem Zustand (bzw. einer Ent-

wicklung), der/die ohne die Maßnahmen zu erwarten gewesen wäre. Da viele Maßnahmen aber ihre Wirkungen erst im Zeitablauf voll entfalten werden oder erst bei größerer räumlicher Verbreitung ihrer Anwendung, als dies in einzelnen lokalen Demonstrationsvorhaben möglich ist, und evtl. auch erst in Verbindung mit anderen Maßnahmen voll zum Tragen kommen, haben sich die Beteiligten darauf verständigt, dass neben den direkten Demonstrationsergebnissen die langfristigen bzw. umfassenderen Wirkungen im Sinne von Wirkungspotenzialen auf der Basis von Akzeptanzanalysen und Diffusionsszenarien quantifiziert werden (können).

Mit der Ausschreibung zur externen Evaluation wurde vorgegeben, dass eine Wertsynthese – also die wie auch immer vorzunehmende Aggregation der Teilwirkungen der Projekte – nicht vorgesehen ist. Dies schränkt einerseits die querschnittliche Betrachtung der Leitprojekte ein, erscheint andererseits aber in Anbetracht der Aggregationsprobleme sowie auch der Evaluationsziele angemessen. Damit wird zugleich klar, dass es bei der externen Evaluation nicht um ein ergebnisorientiertes „Ranking“ der Leitprojekte geht.

In Ergänzung des bereits benannten Grundprinzips, dass die Leitprojekte nach einheitlichen Maßstäben und im Hinblick auf ein identisches (durch das Lastenheft vorgegebenes) Wirkungsspektrum bewertet werden sollen, sind zwei weitere wichtige Grundprinzipien der gesamtwirtschaftlichen Evaluation zu benennen, nämlich:

- die Ermittlung der „Netto-Effektivität“ der Leitprojekte sowie
- die Gegenüberstellung von (Projekt-) Wirkungen und (Projekt-)Aufwand.

Das Prinzip der „Netto-Effektivität“ besagt, dass generell positive und negative Projektwirkungen (wie unter Textziffer (3) definiert) einerseits und Projektaufwendungen und -erträge andererseits zu saldieren sind.

Mit der geforderten Gegenüberstellung von Projektwirkungen und dem erforderlichen Aufwand soll sichergestellt werden, dass die ökonomische Effizienz angemessen zum Ausdruck kommt. Dies ist ja im übrigen auch ein Element der „Nachhaltigkeit“ im Sinne der Vancouver-Interpretation dieses Begriffs.

#### **4 Aufgaben und Themenfelder der „Arbeitsgruppen Querschnittsthemen“**

##### **4.1 Zentrale Aufgaben der „Arbeitsgruppen Querschnittsthemen“**

Im Sommer 1999 wurden fünf Querschnittsthemen zur Förderung des Informationsaustauschs und zur Kooperation unter den Leitprojekten installiert. In einer „Kontaktgruppe“ werden die Ergebnisse ausgetauscht und diskutiert. Die Arbeitsweise wurde im Juni 1999 durch eine „Charta“ geregelt. Aus dieser „Charta“ lassen sich folgende zentralen Aufgaben der „Arbeitsgruppen Querschnittsthemen“ ableiten:

1. Organisation des Informationsaustauschs zwischen den Leitprojekten für Fragen und Lösungen, die von querschnittlichem Interesse für alle oder einen Teil der Leitprojekte sind;
2. Bearbeitung bereits bekannter und Aufgreifen neuer querschnittlicher Themenstellungen;
3. Bewertung der Ergebnisse einzelner Arbeitsteams und Berichterstattung an die Kontaktgruppe;
4. Multiplikatorfunktion für Anwendungen in nationalen und internationalen Telematikprojekten;
5. Vorbereitung der Überführung der Leitprojekte in den späteren operativen Betrieb.

Die Aufgabenstellungen der Arbeitsgruppen umfassen – wie die externe projektübergreifende Evaluation – also ebenfalls Vernetzungs- und Transferfunktionen, die sich allerdings in erster Linie auf einzelne gemeinsame Fachfragen beziehen. In der „Kontaktgruppe“ sind allerdings auch alle Leitprojekt-Koordinatoren vertreten, so dass diese Gruppe als „Vernetzungs-Dachgremium“ betrachtet werden kann.

##### **4.2 Themenfelder der „Arbeitsgruppen Querschnittsthemen“**

Die Themenfelder der Arbeitsgruppen ergeben sich gemäß dem Ansatz der Kontaktgruppe aus der „Wertschöpfungskette“ der Leitprojekte. Diese Wertschöpfungskette ist in Übersicht 4 dargestellt.

Diese Themenfelder sind den „Handlungsfeldern“, anhand derer weiter vorne die querschnittliche Charakterisierung der Leit-

projekte erfolgte, ähnlich. Sie sind aber stärker operativ orientiert, knüpfen damit also an konkrete Umsetzungsaufgaben innerhalb der Leitprojekte an.

##### **4.3 Aktuell existierende „Arbeitsgruppen Querschnittsthemen“**

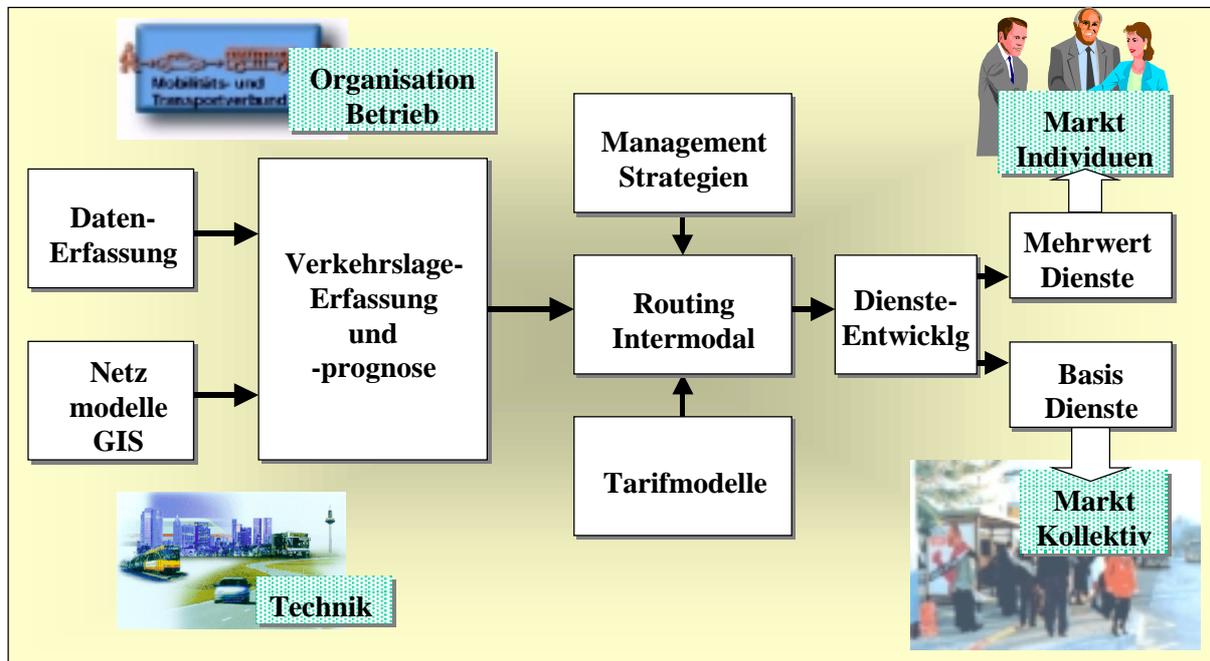
Zum Abschluss wird mit Übersicht 5 noch ein Überblick über die derzeit existierenden Bearbeitungsgruppen gegeben.

Die Bezeichnungen der Arbeitsgruppen sind weitgehend selbsterklärend. Hinter „GEODIR“ verbirgt sich die Koordination digitaler Karten und die Vereinheitlichung von Schnittstellen zwischen mehreren intermodalen Routern mit dem Ziel, ein Projekt eines deutschlandweiten intermodalen Routings zu definieren.

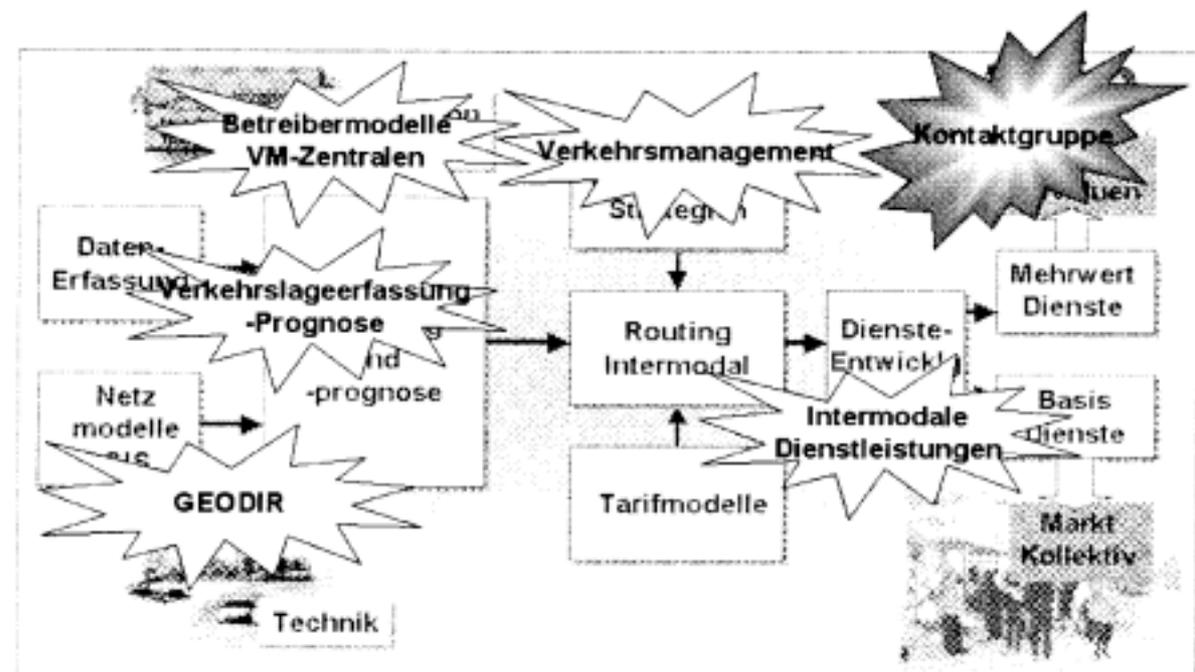
#### **5 Fazit**

- (1) Die querschnittliche Betrachtung und Vernetzung der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“ hat einen hohen Stellenwert. Es ist zu begrüßen, dass die entsprechenden Mandate erteilt und die Gremien eingerichtet sind.
- (2) Die querschnittliche Betrachtung im Rahmen der externen Evaluation zielt nicht auf ein Ranking der Leitprojekte ab. Es geht in erster Linie um Transparenz und Vergleichbarkeit bei der Wirkungsermittlung, um eine Analyse der Projektrahmenbedingungen, um eine wirkungsorientierte Projektsteuerung sowie um die Sicherstellung des Ergebnistransfers.
- (3) Die querschnittliche Zusammenarbeit im Rahmen der entsprechenden themenorientierten Arbeitsgruppen hat eine wichtige ergänzende Funktion im Sinne von Vernetzung, Know-how-Transfer und zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten oder Inkompatibilitäten.
- (4) Komplexe Aufgaben sind in der Regel nicht mit einfachen Lösungen zu erfüllen. Die geschaffenen Strukturen zur querschnittlichen Vernetzung der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“ stellen eine gute Basis dar, um sie zu bewältigen. Jetzt gilt es, die guten Absichten in die Tat umzusetzen und gemeinsam lernfähig zu sein und auch zu lernen – möglichst in „WinWin-Situationen“.

Übersicht 4: Die Wertschöpfungskette der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“



Übersicht 5: Aktuelle „Arbeitsgruppen Querschnittsthemen“



## Literatur

BMBF/Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (Hrsg.), 1997: Forschungsrahmen der Bundesregierung, Mobilität, Eckwerte einer zukunftsorientierten Mobilitätsforschungspolitik. Bonn

BMBF/Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (Hrsg.), 1998: Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“, Der Wettbewerb. Bonn

Expertengruppe Lastenheft (Bearb.), 1998: Lastenheft für die projektübergreifende (externe) Bewertung der Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“, vorläufige Endfassung: 28. Januar 1998. Basel, Bonn, Köln

Webpage des Projektträgers Mobilität und Verkehr:

[www.tuev-ptmuv.com](http://www.tuev-ptmuv.com)

Webpage zum Projekt Eva\_MIB:

[www.evamib.de](http://www.evamib.de)

## Kontakt

Dr. Stefan Rommerskirchen

Bereichsleiter Verkehr

Prognos AG Basel

Missionstraße 2, CH-4012 Basel

E-Mail: [Stefan.Rommerskirchen@prognos.com](mailto:Stefan.Rommerskirchen@prognos.com)

»

## Neue Bewertungsverfahren in der Verkehrsplanung

von Astrid Günemann, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, und Werner Rothengatter, Universität Karlsruhe

Mit dem Verkehrsbericht 2000 sind von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen auch Informationen über die Überarbeitung des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung veröffentlicht worden. Obwohl bedeutende Verfahrenfortschritte erzielt worden sind, ist die Bewertungsmethodik im Kern gleich geblieben. Das gibt Anlass, die in der Verkehrsplanung gängigen Bewertungsverfahren einer kritischen Analyse zu unterziehen und Weiterentwicklungsmöglichkeiten und Alternativkonzepte aufzuzeigen. Der vorlie-

gende Artikel stützt sich dabei wesentlich auf Ergebnisse, die im Rahmen des Forschungsvorhabens „Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte als Beitrag zur Bundesverkehrswegeplanung“ im Auftrag des Umweltbundesamtes erarbeitet wurden.<sup>1</sup>

## Einleitung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2000) gibt den Rahmen für Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur über einen mittel- bis langfristigen Planungszeitraum vor. Es handelt sich um eine verkehrsträgerübergreifende Planung unter der Maßgabe, die zur Verfügung stehenden „Finanzmittel verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend“ (S. 55) einzusetzen. Die Planungsbehörden stehen dabei vor der Schwierigkeit, unterschiedliche gesellschaftliche Interessen gegeneinander abzuwägen. Um diesen Prozess abzustützen, werden formalisierte Bewertungsverfahren eingesetzt, mit denen die Wirkungen von Infrastrukturprojekten abgeschätzt und nach zugrunde gelegten Wertmaßstäben eingestuft werden können. Indem objektivierbare Informationen gewonnen werden, dienen diese Verfahren gleichzeitig der Aufklärung von Fachleuten, Betroffenen und der interessierten Öffentlichkeit. Sie müssen daher nachvollziehbar und in einen strukturierten und institutionalisierten Planungsprozess eingebunden sein. Außer in der Bundesverkehrswegeplanung werden in Deutschland zu diesem Zweck standardisierte Bewertungsverfahren zum Beispiel auch in den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen (EWS-97) und für die Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV eingesetzt.

## Konventionelle Bewertungsverfahren

Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung von Verkehrsinfrastruktur-Projekten kommen europaweit vor allem nutzwertanalytische und Kosten-Nutzen Ansätze zur Anwendung. Diese Bewertungsverfahren haben eine mehrteilige Struktur gemeinsam (vgl. auch Schnabel, Lohse 1997): Die Eigenschaften der zu bewertenden Objekte werden in einem *Wirkungsmodell* abgebildet. Dabei erfolgt die Auswahl der zu