



active!

Mobility shaped by
the urban society



Konstruktive
Mobilitätsplanung
und -entwicklung
mit und durch
die Stadtgesellschaft



Abschlussbericht

vom 07.06.2024

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
August-Bebel-Straße 92
33597 Bielefeld



Gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

Projektbezeichnung	Konstruktive Mobilitätsplanung und -entwicklung mit und durch die Stadtgesellschaft (BIEaktiv)
Förderkennzeichen	01ZS00079 (13ZS00079 bis 31.12.2022)
Laufzeit	01.04.2021 bis 31.12.2023
Zuwendungsempfänger	Stadt Bielefeld Amt für Verkehr August-Bebel-Straße 92 33597 Bielefeld
Projektleitung	Olaf Lewald, Leitung Amt für Verkehr
Projektmitarbeiter	PD Dr. Sven Steinkamp, EU- und Fördermittelbeauftragter

Inhaltsverzeichnis

1.	Kurzdarstellung des Vorhabens	4
1.1.	Aufgabenstellung	4
1.2.	Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde.....	5
1.3.	Planung und Ablauf	6
1.4.	Wissenschaftliche Anknüpfungspunkte	12
1.5.	Zusammenarbeit mit anderen Stellen	13
2.	Vertiefende Darstellung.....	15
2.1.	Verwendung der Zuwendung und erzielte Ergebnisse	15
2.2.	Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises	24
2.3.	Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit.....	24
2.4.	Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit	25
2.5.	Fortschritt bei anderen Stellen.....	26
2.6.	Erfolgte Veröffentlichungen.....	27
2.7.	Kurzfassung des Schlussberichtes	28
3.	Quellenverzeichnis	29
4.	Anlagen	29
	Erfolgskontrollbericht.....	29
	Berichtsblatt	29

1. Kurzdarstellung des Vorhabens

1.1. Aufgabenstellung

Das Projekt "Konstruktive Mobilitätsplanung und -entwicklung mit und durch die Stadtgesellschaft" – kurz *BIEaktiv* – wurde durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen der Förderrichtlinie „Zukunftsstadt goes Europe“ gefördert.

Das Projekt BIEaktiv ist eine Reaktion auf die Herausforderungen, Bedürfnisse und Konflikte der städtischen Mobilität, die sich jüngst durch verändernde gesellschaftliche, wirtschaftliche und technologische Bedingungen ergeben. Das übergeordnete Ziel der Stadt Bielefeld ist eine stadtdesellschaftlich breit getragene Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft gemäß den Zielen der im Jahr 2019 beschlossenen *Mobilitätstrategie 2030*. Die Strategie sieht u.a. eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl von derzeit 50% auf 25% Wegeanteil des motorisierten Individualverkehrs vor.

Ein Hindernis für die Erreichung dieser drastischen Veränderungen sind die polarisierten und emotionalen Diskussionen, die bei der Mobilitätsplanung häufig zwischen verschiedenen Stakeholder auftreten. Bielefeld hat daher für den Start einer Mobilitätswende Forschungsprojekte initiiert und durchgeführt, um Wege zu finden und zu testen, welche den Dialog der verschiedenen Interessen ermöglichen und die Stakeholder direkt und zentral in die Planung der zukünftigen Verkehrsentwicklung integrieren.

Abgeleitet aus diesen Erkenntnissen zielt BIEaktiv darauf ab, die stadtdesellschaftliche Entwicklung nachhaltiger Mobilität in Bielefeld zu fördern, indem ein breit angelegter, inklusiver Planungsansatz verfolgt wird, der die lokale Bevölkerung künftig noch aktiver in den Entscheidungsprozess einbindet. Das Projekt setzt auf eine Umgestaltung der Mobilitätskultur durch eine verbesserte Bürgerbeteiligung, die von einer einfachen Teilnahme zu einer aktiven Bürgerplanung übergeht. Hierbei werden Bürger nicht nur konsultiert, sondern aktiv in die Planung und Umsetzung von Mobilitätsstrategien einbezogen.

Die Erreichung dieses übergeordneten Ziels soll vor allem durch die Analyse bestehenden Wissens aus vorherigen Forschungsprojekten, dem Austausch mit den Partnerkommunen Turku (Finnland) und Parma (Italien) sowie mit weiteren Städten und

der Integration der Ergebnisse des Austauschs in die kommunale Praxis gefördert werden. Dabei sollen die gewonnenen Erkenntnisse und Forschungsergebnisse für die nachhaltige Stadtentwicklung auch auf andere Kommunen übertragen werden sowie die Wirkung der geleisteten Forschungsarbeit durch den kooperativen Austausch gesteigert werden. Ein wesentlicher Aspekt des Projekts war dabei die Schaffung und Verstetigung einer Struktur, um die europäische Vernetzung sowie den Transfer von Forschungsergebnissen dauerhaft zu gewährleisten.

1.2. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Mobilitätsplanung

Bielefeld ist eine wachsende kreisfreie Stadt mit Oberzentrumsfunktion in Ostwestfalen Lippe. Mit über 340.000 Einwohnern und einer breit aufgestellten Wirtschaftsstruktur ist Bielefeld insbesondere auch ein Mobilitätsschwerpunkt der Region. Die Veränderungen der gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen sind genauso wie der Wandel der Mobilität erkennbar und werden sich in den kommenden Jahren weiter fortsetzen. Neue Wohnformen, Wertewandel, flexiblere Arbeitszeiten, Digitalisierung, Carsharing, autonomes Fahren oder Wachstum im Wirtschafts- und Güterverkehr sind nur einige Stichworte, die diesen Trend beschreiben. Wachsende Städte wie Bielefeld werden dabei zum Brennpunkt, weil dort viele Trends zusammenlaufen. Diese führen auch nicht selten zu Veränderungen von Verhaltensmustern, Gewohnheiten und Normen und damit zur Notwendigkeit, frühzeitig nach zukunftsfähigen Konzeptionen und deren Akzeptanz zu suchen.

Vor diesem Hintergrund entschied der Rat der Stadt Bielefeld im Jahr 2016, 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. Die Strategie sieht eine drastische Veränderung des Modal Splits von derzeit 50% auf 25% Wegeanteil des motorisierten Individualverkehrs vor.

Das Erreichen dieses Ziels gestaltet sich als schwierig, u.a. da die städtische Mobilität in Bielefeld kontinuierlich hoch emotional und polarisierend diskutiert wird.

Forschung

Um eine Mobilitätswende zu initiieren, hat Bielefeld die Forschungsprojekte „Klima-Netze“, „KlimaNetze2.0“ und „Mobilista“ ins Leben gerufen, die Wege finden und testen sollten, welche den Dialog der verschiedenen Interessen ermöglichen und die Stakeholder in die Planung der zukünftigen Verkehrsentwicklung integrieren. Diese Projekte widmeten sich der tieferen Integration von zivilen InteressenträgerInnen wie Wirtschaft, Handel und BürgerInnen in die Ausarbeitung von Strategien, Planung und Maßnahmen sowie dem Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Positionen, um zu einer tragfähigen Lösung zu gelangen. Die genannten Projekte werden im Abschnitt 1.4. detaillierter dargestellt.

Kapazitäten und Verwaltungsorganisation

Zum Zeitpunkt der Antragsstellung für das Projekt BIEaktiv verfügte die Stadt Bielefeld weder über zentrale Personalstellen für die Themen der Bürgerbeteiligung / Partizipation noch für die EU-Vernetzung und den Wissenstransfer. Ressourcen wurden stattdessen anlassbezogen und themenspezifisch bereitgestellt.

Darüber hinaus gab es keinen strukturierten Prozess der Kompetenzbildung in der Verwaltung hinsichtlich der Partizipationsmöglichkeiten sowie dem Aneignen von nötigem Wissen zur EU-Vernetzung. Dies betraf nicht nur die Vertiefung und Erweiterung des Wissens um Erfahrungen und Ergebnisse von Anwendungen in den europäischen Partnerkommunen, sondern auch die Weitergabe der gewonnenen Erkenntnisse und der etablierten Strukturen in der Verwaltung, der Stadtgesellschaft sowie an Städte EU-weit.

1.3. Planung und Ablauf

Im Folgenden wird zunächst die Projektplanung beschrieben. Da die Umsetzung weit überwiegend der Planung folgte, werden im Anschluss nur die Abweichungen von der Planung dargelegt. Eine vertiefende Darstellung des Ablaufs ist dann Teil des Abschnitts 2.

Planung

Es wurde geplant die o.g. Zielsetzungen durch Umsetzung der nachfolgend-skizzierten vier Arbeitspakete zu fördern bzw. zu erreichen:

1. Konzepterstellung für die europäische Vernetzung und Ergebnistransfer
2. Durchführung der europäischen Vernetzung und des Wissensaustauschs
3. Transfer der Ergebnisse an Städte EU-weit
4. Verstetigung der Ergebnisse in der kommunalen Verwaltung

Jedes Arbeitspaket zielte darauf ab, die Kapazitäten der Stadtverwaltung zu erweitern, den Wissensaustausch zu fördern und die Ergebnisse nachhaltig in die lokale Praxis zu integrieren. Der methodische Ansatz umfasste Workshops, Webinare, bilaterale Austausche und die Teilnahme an Netzwerkveranstaltungen.

Konzepterstellung für die europäische Vernetzung und Ergebnistransfer

Arbeitspaket 1 konzentrierte sich auf die Entwicklung eines Detailkonzepts für die europäische Vernetzung und den Ergebnistransfer auf Makro- (EU-weite Städte) und Mikroebene (kommunale Verwaltung). Ziel war es, durch den Austausch und die Kooperation innerhalb Europas, insbesondere in den Bereichen Mobilität, Bürgerbeteiligung und Kommunikation, die kommunale Verwaltung zu stärken und die Ergebnisse nachhaltig zu integrieren. Hauptelemente umfassten die Einrichtung einer zentralen EU-Vernetzungsstelle in Bielefeld, die Koordination mit Dezernaten und die Schaffung entsprechender Partizipationsstrukturen. Thematisch fokussierte sich der Austausch mit den europäischen Partnerkommunen (s.u.) auf die Anwendung innovativer Methoden für die städtische Mobilitätsentwicklung und die Integration der Gemeinschaft durch partizipative Planungsprozesse. Die Strategie sollte auch die multilaterale Vernetzung durch Mitgliedschaft in Städtenetzwerken und die Nutzung von EU-Fördermöglichkeiten zur weiteren Finanzierung umfassen. Das Konzept sieht vor, dass die gewonnenen Erkenntnisse in die Praxis der Stadtverwaltung einfließen und u.a. durch regelmäßige Workshops reflektiert werden.

Durchführung der europäischen Vernetzung und des Wissensaustauschs

Im Arbeitspaket 2 wurde für den Wissensaustausch und die Vernetzung mit Partnerkommunen zu Projektbeginn ein Ablaufplan und Vernetzungsinhalte mit den Partnerkommunen abgestimmt. Die Umsetzung fokussierte sich auf strukturierte Austauschformate mit den Partnerkommunen. Der Plan umfasste vor-Ort Workshops in Bielefeld und Turku, sowie Webinare und einen Abschlussworkshop. Diese sollten jeweils mit aktivierenden Methoden gestaltet und die Ergebnisse nachhaltig gesichert werden. Die

Methodik des Austauschs stützte sich stark auf Peer-to-Peer Ansätze, um Verständnis und Vertrauen zwischen den verschiedenen Akteuren zu fördern. Die Ergebnisse von Gruppenarbeiten wurden im Plenum zusammengeführt und diskutiert, was die Basis für die finale Zusammenfassung der Ergebnisse und deren Überführung in die kommunale Praxis bildete.

Transfer der Ergebnisse an Städte EU-weit

Das Arbeitspaket 3 zielte darauf ab, die im Rahmen des Projekts erarbeiteten Ergebnisse und Erkenntnisse an Städte EU-weit zu transferieren. Dieser Schritt stellte die Umsetzung der in den ersten beiden Arbeitspaketen entwickelten Konzepte und Methoden auf eine breitere, europäische Ebene dar und beinhaltete die Etablierung von effektiven Kommunikationspartnern und -strukturen. Die ersten Schritte umfassten die Etablierung von Kommunikationspartnern und das Bewerten der vorhandenen Möglichkeiten für die Verbreitung der Inhalte. Ein besonderer Fokus lag auf der Nutzung von multilateralen Netzwerken und bestehenden Städteinitiativen, um eine weitreichende und effektive Verbreitung der Projektergebnisse zu gewährleisten. Es war vorgesehen die bestehenden Mitgliedschaften der Stadt Bielefeld in verschiedenen Städtenetzwerken und –initiativen zu nutzen, um die Ergebnisse und Erkenntnisse effektiv zu kommunizieren und die Sichtbarkeit des Projekts zu erhöhen. Die abschließenden Schritte des Arbeitspakets umfassten die Durchführung der geplanten Kommunikationsleistungen und die kontinuierliche Überwachung und Evaluierung der Reichweite und des Einflusses der Kommunikationsaktivitäten.

Verstetigung der Ergebnisse in der kommunalen Verwaltung

Im Rahmen des Arbeitspaketes 4 wurde der Transfer der Ergebnisse des bilateralen und multilateralen Austauschs in die alltägliche Praxis der kommunalen Verwaltung von Bielefeld angestrebt. Ein zentrales Vorhaben war die operative Einrichtung einer EU-Vernetzungsstelle, die durch entsprechende Strukturen in den Dezernaten unterstützt wurde. Hierfür wurde eine Stelle (E13) für die EU-Vernetzung geschaffen, inklusive der Ausarbeitung eines Anforderungsprofils und der Beschreibung der damit verbundenen Aufgaben. Nach der Ausschreibung wurde diese Stelle erfolgreich besetzt. Die Etablierung der EU-Vernetzungsstelle umfasste die präzise Ausarbeitung und Zuweisung von Aufgaben, die in einen umfassenden Arbeitsplan für die internen Verwaltungsaufgaben mündeten. Weiterhin wurden in Vorbereitung auf und als Nachfolge zu den Workshops des zweiten Arbeitspakets zusätzliche Workshops durchgeführt. Diese

initiierten und vertieften die Partizipations- und Vernetzungsprozesse innerhalb der Verwaltung. Abschließend wurde die Struktur der EU-Vernetzungsstelle dauerhaft in der kommunalen Verwaltung verankert, um die langfristige Integration und Aktivierung von EU-Vernetzungsaktivitäten zu gewährleisten. Zusätzlich wurde im Intranet der Stadt Bielefeld eine eigene Sektion für EU-Vernetzung sowie für Erkenntnisse im Bereich der Partizipation eingerichtet. Diese Abschnitte, die allen Mitarbeitern der Verwaltung zugänglich sind, bieten umfassende Informationen zu den Vorteilen der EU-Vernetzung, den Ergebnissen des Projekts und den geschaffenen Strukturen sowie zu den Verbesserungen in den kommunalen Prozessabläufen.

Änderungen der Planung im Projektverlauf

Zum Zeitpunkt der Antragstellung hatte die Stadt Turku (Finnland) bereits einer Mitwirkung an dem Austausch zugestimmt und wurde somit vollständig in den Planungen berücksichtigt. Die Kooperationsgespräche mit den Städten Parma (Italien) und Valencia (Spanien) waren hingegen noch nicht abgeschlossen. Als zweite Partnerkommune konnte schließlich Parma zum Projektstart gewonnen werden. Dies wurde in der Planung berücksichtigt, so dass die Austausche überwiegend tri- statt bilateral stattfanden.

Die ursprünglich für Januar 2021 bis Dezember 2022 vorgesehene Projekt wurde stattdessen von April 2021 bis Dezember 2023 durchgeführt. Der Zeitplan wird in Tabelle 1 weiter unten dargestellt. Der verspätete Beginn liegt in verzögerten Besetzung der EU-Vernetzungsstelle begründet. Weitere Verzögerungen wurden insbesondere durch die mittel- und unmittelbaren Folgen der Corona-Krise verursacht. Durch das Bemühen, die Vor-Ort Workshops in einem sicheren Rahmen stattfinden zu lassen, wurde in Abstimmung mit den Partnerkommunen eine Verschiebung der gemeinsamen Workshops in eine infektiologisch-stabile Phase, d.h. die Gut-Wetter-Monate der jeweiligen Partnerstädte, als sinnvoll erachtet. Letztlich musste für die meisten Austausche jedoch auf Online-Formate ausgewichen werden.

Inhaltlich ergaben sie keine nennenswerten Abweichungen in den Arbeitspaketen 1, 2 und 4. Im Rahmen des Arbeitspaketes 3 wurden Anpassungen nötig: Statt individueller Kommunikationsbemühungen haben die geförderten Städte der Förderrichtlinie „Zukunftsstadt goes Europe“ sich für eine gemeinsame Kommunikationsstrategie entschieden, mit dem Ziel die Wirkung und Reichweite der Kommunikationsmaßnahmen zu erhöhen. Als Kooperationspartner wurden vorrangig internationale Netzwerke ins

Auge gefasst. Schlussendlich konnten mit diesen jedoch keine festen Kooperationsvereinbarungen etabliert werden. Die Gründe waren verschiedener organisatorischer Natur bei den Kommunikationspartnern (Wechsel der Förderperiode, Auslaufen der Initiative, Führungswechsel, u.a.). Stattdessen wurden nach Abschluss der verschiedenen Austauschformate die Erkenntnisse gesammelt in Form eines umfangreicheren Kommunikationsprodukts zusammengefasst und international veröffentlicht. Der Fokus liegt dabei auf den potentiell-übertragbaren Ideen und bindet die erstellten Arbeitshilfen ein. Der geringeren Frequenz wird damit eine erhöhte Qualität und Informationsdichte des Kommunikationsprodukts gegenübergestellt.

Tabelle 1: Angepasste Planung

Kalendermonat	Apr 21	Mai 21	Jun 21	Jul 21	Aug 21	Sep 21	Okt 21	Nov 21	Dez 21	Jan 22	Feb 22	Mrz 22	Apr 22	Mai 22	Jun 22	Jul 22	Aug 22	Sep 22	Okt 22	Nov 22	Dez 22	Jan 23	Feb 23	Mrz 23	Apr 23	Mai 23	Jun 23	Jul 23	Aug 23	Sep 23	Okt 23	Nov 23	Dez 23																																																																																																			
Projektmonat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33																																																																																																			
Arbeitspaket 1:																																																																																																																																				
Erstellung des Detail-Konzepts für die europäische Vernetzung sowie für den Transfer der Ergebnisse																																																																																																																																				
Austausch mit Partnerkommunen				M1						M2						M3																																																																																																																				
Multilaterale Vernetzung													M4																																																																																																																							
Verstetigung Erkenntnisse in kommunale Praxis										M5																																																																																																																										
Verstetigung EU-Vernetzung in kommunale Praxis				M6																																																																																																																																
Arbeitspaket 2:																																																																																																																																				
Durchführung der europäischen Vernetzung und des Wissensaustauschs																																																																																																																																				
Workshop Turku																																		M9																																																																																																		
Webinar																																								M8																																																																																												
Workshop Parma																																								M11																																																																																												
Webinar																																											M10																																																																																									
Abschlussworkshop Bielefeld																																											M7																																																																																									
Arbeitspaket 3:																																																																																																																																				
Transfer der Ergebnisse an Städte EU-weit																																																																																																																																				
Etablierung Kommunikationsstrukturen																																		M12																																																																																																		
Erstellung Kommunikationsplan																																					M13																																																																																															
Umsetzung Kommunikationsplan																																											M14						M15												M16																																																																							
Fertigstellung eigene kommunikationsprodukte																																		WS, NL1																																													NL2																																										NL3									NL4, Bericht, Videos		
Arbeitspaket 4:																																																																																																																																				
Transfer der Ergebnisse zur Verstetigung in die kommunale Verwaltung																																																																																																																																				
Personal EU-Vernetzungsstelle	M6																																																																																																																																			
Aufgabedetaillierung EU-Vernetzungsstelle				M17																																																																																																																																
Einrichtung Arbeitsgruppe Partizipation																																		M18																																																																																																		
Durchführung Verstetigung Projektergebnisse																																											M19			M20			M21			M22			M23																																																																													
Etablierung Struktur EU-Vernetzung in Verwaltung																																																																						M24																																																														
Anmerkungen	Verzögerte Besetzung																																				EU-Stelle in Teilzeit																																																																																															

1.4. Wissenschaftliche Anknüpfungspunkte

Das Projekt BIEaktiv baut als Maßnahme des Wissenstransfers und des Austauschs auf vorausgegangenen Forschungsprojekte auf. So konnte die Stadt Bielefeld im Rahmen der BMBF-Förderrichtlinie „Nachhaltige Transformation urbaner Räume“ sowie der BMBF Leitinitiative „Zukunftsstadt“ die Projekte „Klimanetze“ (und Klimanetze 2.0) und „Mobilista“ durchführen.

„KlimaNetze“ und „KlimaNetze2.0“ behandeln den Test und die Etablierung eines stadtgesellschaftlichen Ansatzes für den Klimaschutz in Bielefeld. Die Hauptrichtung des Ansatzes ist es, Innovation, Planung und Umsetzung von klimaschutzrelevanten Strategien und Maßnahmen auf eine gesellschaftlich tragfähige Basis zu stellen. Das Projekt Klimanetze hat erste Tests in der Umwandlung der Wilhelmstraße von einer Verkehrsstraße zu einem erlebbaren öffentlichen Raum durchgeführt, was als Erfolgsfall für eine mögliche Integration in die Planungskultur Bielefelds angesehen wird. Es hat aufgezeigt, dass drastische physische Änderungen im kontrovers diskutierten Thema Mobilität möglich und akzeptiert sind, wenn die vielfältigen InteressensträgerInnen Verantwortung und Entscheidungskompetenzen übertragen bekommen und Arbeitsformate zum Ausgleich der unterschiedlichen Positionen angewendet werden.

„Mobilista“ ist ein Reallabor für den Praxistest einer nachhaltigen Verkehrsplanung im Stadtteil Sennestadt, basierend auf den Ideen und Bedürfnissen der BürgerInnen. Das Ziel ist es, Lebensqualität und nachhaltiges Mobilitätsverhalten ins Zentrum der Verkehrsentwicklung zu stellen. Die wesentlichen Erkenntnisse von Relevanz für den Förderungsantrag sind, dass kontrovers diskutierte Themen der Stadtentwicklung über den moderierten Ausgleich der Interessen gelöst werden können, wenn hiermit eine Gestaltungs- und Handlungsperspektive verbunden wird.

Weiterhin konnte Bielefeld das Vorhaben „BIE-MobilDialog“ umsetzen. „BIE-MobilDialog“ zielte darauf ab, die Mobilitätsstrategie durch direkte, experimentelle Bürgerbeteiligung zu fördern und praxisnahe, innovative Mobilitätslösungen zu erproben. Dieses Vorhaben knüpfte direkt an die Erkenntnisse aus den Projekten „KlimaNetze“ und „Mobilista“ an, indem es die gesammelten Erfahrungen zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsplanung nutzte und weiterentwickelte.

Im „BIE-MobilDialog“ wurden insbesondere verkehrliche Experimente in verschiedenen Stadtteilen von Bielefeld geplant, die die topographischen und strukturellen Unterschiede der Stadt reflektieren sollten. Dazu zählten unter anderem Maßnahmen in urbanen und ländlichen Bezirken, die auf eine verbesserte Akzeptanz und Umsetzung der Mobilitätsstrategie abzielten. Das Projekt beinhaltete eine umfangreiche Beteiligung der BürgerInnen durch Workshops und Fragebogenaktionen, die auch während der COVID-19 Pandemie unter veränderten Bedingungen fortgesetzt wurden. Hierbei erwiesen sich digitale Formate und rückwirkende Analysen von Beteiligungsformaten als zentrale Instrumente, um Beteiligungsprozesse zu optimieren und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.

Die Erfahrungen und Methoden aus „BIE-MobilDialog“ tragen maßgeblich dazu bei, kommunale Prozesse an die Bedürfnisse und Erwartungen der BürgerInnen anzupassen und dabei die Ziele der Nachhaltigkeit und gesellschaftlichen Teilhabe zu fördern. Dieses Projektbeispiel illustriert die Notwendigkeit und Wirksamkeit von angepassten Beteiligungsformaten in der Stadtentwicklung, um nicht nur zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung beizutragen, sondern auch um die kommunale Planungskultur nachhaltig zu transformieren.

Es hat sich im Rahmen der genannten Forschungsprojekte gezeigt, dass die Übertragung von Verantwortung und Entscheidungskompetenzen die Bereitschaft fördert, eine andere Sichtweise anzunehmen und die Notwendigkeit eigener Verhaltensveränderungen zu akzeptieren. Solche Prozesse bedürfen einer guten Moderation und Expertise, die den Prozess begleiten, aber nicht themenbezogen steuern oder gar übernehmen. Kommunale Planungsprozesse bedürfen daher einer entsprechenden Änderung hin zu verstärkten Beteiligungsformaten und das erarbeitete Wissen sollte weiterentwickelt bzw. ergänzt werden, um die Änderungen in der kommunalen Praxis zu unterstützen. Diese Erkenntnisse bildeten die Grundlage für den Austausch mit den Partnerkommunen in BIEaktiv.

1.5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Die Städte Turku und Parma waren die wesentlichen Partner im trilateralen Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer. Parma, Turku und Bielefeld teilen gemeinsame Merkmale, insbesondere ihre Größe, Wirtschaftsstruktur, ihren Ansatz zur Stadtent-

wicklung und Nachhaltigkeit, trotz ihrer unterschiedlichen geografischen und kulturellen Kontexte. Die Partnerkommunen wurden so ausgewählt, dass die Städte vor ähnlichen Herausforderungen stehen, zeitgleich aber die verbleibende Heterogenität auch eine Bereicherung durch Wissenstransfer ermöglicht.

Turku hat 187.000 Einwohner, ist das zentrale funktionelle Zentrum seiner Region und das drittgrößte Ballungszentrum in Finnland. Turku verzeichnet, ähnlich wie Bielefeld, einerseits die Notwendigkeit, die städtische Mobilität in Richtung nachhaltiger Verkehrsformen umzugestalten und das Nutzerverhalten entsprechend zu verändern, sieht sich aber andererseits einer dispersen Interessenslage seitens der Stadtgesellschaft mit gegensätzlichen Positionen zur zukünftigen Entwicklung der städtischen Mobilität konfrontiert. Turku ist Mitglied der Union of Baltic Cities, einem Städtenetzwerk der Ostseeanrainerstaaten, und betreibt eines der Netzbüros innerhalb der Stadtverwaltung.

Parma ist eine Stadt in Norditalien mit über 200.000 Einwohnern und einer vielseitigen Wirtschaft. Als wichtige Drehscheibe in der Emilia-Romagna-Region ist Parma bekannt für seine reiche Kultur, hochwertige kulinarische Produkte und industrielle Fertigung. Auch hier ist der gesellschaftliche Wandel spürbar, wobei sich Trends wie Digitalisierung, flexiblere Arbeitsmodelle und nachhaltigere Mobilität etablieren. Parma sieht sich, ähnlich wie Bielefeld und Turku, der Herausforderung gegenüber, die städtische Mobilität in eine nachhaltigere Zukunft zu lenken und gleichzeitig die verschiedenen Interessen der Stadtgesellschaft miteinander in Einklang zu bringen. Als Mitglied in mehreren internationalen Netzwerken setzt sich Parma aktiv für nachhaltige Entwicklungen ein. Dies umfasst innovative Ansätze in den Bereichen Wohnraum, öffentlicher Verkehr und Wirtschaft, wobei frühzeitig nach Lösungen gesucht wird, die die Akzeptanz der Bevölkerung für einen Wandel in Richtung moderner Mobilität und nachhaltigen Lebensstils fördern.

Bielefeld ist aktives Mitglied im CiViNET deutschsprachigen Raum, der Urban Agenda Partnerschaft Urbane Mobilität, BEACON, URBAN, der CIVITAS Initiative, der Kooperation Three4Climate aus den EU-Ratspräsidentschaften Deutschlands, Slowenien und Portugals sowie des Deutschen Städtetags. Zudem verfügt Bielefeld über dauerhaft etablierte Arbeitskontakte zu POLIS und ICLEI, zwei international agierenden Städtenetzwerken. Turku ergänzt dies um die Mitgliedschaft in der Union of Baltic Cities. Diese Netzwerkmitgliedschaften wurden genutzt um die eigenen Erfahrungen und

die Erfahrungen der Partnerkommunen um Forschungsergebnisse und Wissen zu den Austauschthemen aus den Netzwerken zu ergänzen.

Weiterhin wurde mit den Städten Dortmund, Mannheim, Ulm und Zwickau kooperiert, die ebenfalls Maßnahmen in der Förderrichtlinie „Zukunftsstadt Goes Europe“ des Förderprogramms „Die europäische Innovationsunion – Deutsche Impulse für den Europäischen Forschungsraum“ durchgeführt haben. Fokus dabei lag auf der Abstimmung der Kommunikationsstrategien sowie einer gemeinsamen Veröffentlichung der Projektergebnisse.

2. Vertiefende Darstellung

2.1. Verwendung der Zuwendung und erzielte Ergebnisse

Die nachfolgende Darstellung der Projektergebnisse und der Projektmittelverwendung orientiert sich an der Darstellung der zeitlichen Planung auf Seite 5 und wurde anhand der Arbeitspakete gegliedert.

1. Konzepterstellung für die europäische Vernetzung und Ergebnistransfer

Zu Beginn des Projekts wurden die organisatorischen und konzeptionellen Grundlagen für den Wissensaustausch und den späteren Ergebnistransfer geschaffen. Der Projektstart erfolgte mit der Besetzung der Personalstelle des EU-Beauftragten im April 2021, gefolgt von der Vorbereitung eines entsprechenden Arbeitsprogramms. Kurz darauf konnten die Städte Turku (Finnland) und Parma (Italien) als feste Partnerkommunen etabliert werden. In zwei bilateralen Online-Workshops wurden die Eckpunkte für das Austauschkonzept definiert, wobei die lokalen Kapazitäten und Ausgangssituationen berücksichtigt wurden. Eine detaillierte Ausarbeitung der Austauschinhalte und des Vorgehens fand dann im dritten trilateralen Online-Workshop statt.

Parallel, aber nicht als Teil der Maßnahme, wurde in Bielefeld die zentrale Stelle der Partizipationsbeauftragten geschaffen und besetzt. Diese Position begleitet und optimiert die Beteiligungsprozesse der verschiedenen Dezernate und dient als Schnittstelle zwischen den partizipationsverantwortlichen Personen der Stadtverwaltung.

Zur Vorbereitung der späteren Kommunikation der Ergebnisse wurden mögliche Netzwerkpartner wie URBACT, ICLEI und ICC zur Etablierung von Kommunikationsplattformen angefragt, gemeinsam mit anderen geförderten Städten der Förderrichtlinie

„Zukunftsstadt goes Europe“. Das Arbeitspaket konnte mit kleinen Änderungen (s.u.) erfolgreich abgeschlossen werden.

2. Durchführung der europäischen Vernetzung und des Wissensaustauschs

Vorgesehen war der erste vor-Ort Workshop in Turku für Juni 2022. Mitte März wurde vor dem Hintergrund steigender Covid-Infektionszahlen, der geopolitischen Unsicherheiten sowie eingeschränkten Flugrouten jedoch entschieden auf ein Online-Format zu wechseln. Statt des vor-Ort-Workshops in Turku wurden daher zwei trilaterale Online-Workshops im Juni 2021 veranstaltet. Ebenso wurde der vor-Ort Workshop in Parma durch zwei trilaterale Online-Workshops im November/Dezember 2022 ersetzt. Durch eine professionelle Moderation wurden die Austausche bzw. Workshops aktivierend und niederschwellig gestaltet.

Die Themenschwerpunkte und Ergebnisse der insgesamt vier Austausch-Workshops werden nachfolgend dargestellt.

Am 10. Juni 2022 fand der erste fachliche Austausch / Workshop zum Thema „Systematic Stocktaking: Status of citizen participation in our cities“ statt. Die Veranstaltung zielte darauf ab, den aktuellen Stand der Bürgerbeteiligung in verschiedenen Städten zu ermitteln und zu diskutieren. Dabei wurde auch die Motivation für eine verstärkte Bürgerbeteiligung diskutiert. Die Teilnehmer identifizierten und definierten die wesentlichen Elemente einer Bestandsaufnahme der Bürgerbeteiligung. Verschiedene Modelle und Methoden wurden diskutiert und die Ergebnisse dokumentiert. Es wurde deutlich, dass eine systematische Erfassung und Bewertung der Bürgerbeteiligungsprozesse notwendig ist, um Verbesserungspotenziale zu identifizieren. Anschließend wurden relevante Informationsquellen identifiziert und Strukturvorschläge für einen Bestandsaufnahmeprozess diskutiert. Hierbei wurde die Relevanz vielfältiger Perspektiven hervorgehoben, da diese für eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung wesentlich sind. Die Notwendigkeit einer transparenten Kommunikation und Dokumentation der Beteiligungsprozesse wurde betont, um das Vertrauen der Bürger zu stärken und die Akzeptanz der Maßnahmen zu fördern. Zudem wurde die Erstellung eines Beteiligungshandbuchs, das Best Practices und Methoden für die Bürgerbeteiligung zusammenfasst, als wichtiges Ziel erkannt.

Die Veranstaltung brachte wichtige Erkenntnisse über den aktuellen Stand der Bürgerbeteiligung in den teilnehmenden Städten. Die Hauptpunkte waren:

- Eine systematische Erfassung und Bewertung der Bürgerbeteiligungsprozesse ist notwendig, um Verbesserungspotenziale zu identifizieren.
- Die Einbindung unterschiedlicher Akteure und Perspektiven ist wesentlich für erfolgreiche Bürgerbeteiligung.
- Transparente Kommunikation und Dokumentation der Beteiligungsprozesse stärkt das Vertrauen der Bürger und fördert die Akzeptanz der Maßnahmen.
- Die Notwendigkeit eines Handbuchs, das Best Practices und Methoden für die Bürgerbeteiligung zusammenfasst, wurde erkannt und in späteren Workshops aufgegriffen.

Am 21. Juni 2022 fand ein weiterer Workshop statt, der sich auf die Werkzeuge und Methoden der Bürgerbeteiligung konzentrierte („Tools and methods of participation – sketching a toolkit“). Er zielte darauf ab, ein Toolkit für die Bürgerbeteiligung zu skizzieren und weniger bekannte Methoden zu diskutieren. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen wurden mit innovativen und Gamification-basierten Ansätzen der Bürgerbeteiligung vertraut gemacht, die alle darauf abzielen, die Beteiligung schwer-aktivierbarer Zielgruppen zu fördern. Es wurde darüber gesprochen, welche Hemmnisse es gibt, die breite Auswahl an verfügbaren Werkzeugen zu nutzen und wie ein nützliches Toolkit gestaltet sein muss. Anschließend wurde die Nutzung vorhandener Leitfäden und Toolkits diskutiert, um Bedarfe im Themenfeld zu identifizieren. Es wurde deutlich, dass passgenaues Referenzmaterial zur Verfügung stehe, welches jedoch von einer Indizierung und Wertung profitieren würde.

Relevante Erkenntnisse und Ergebnisse der Veranstaltung waren:

- Die vorgestellten Methoden bieten vielfältige Ansätze, um unterschiedliche Zielgruppen zu erreichen und die Bürgerbeteiligung zu intensivieren.
- Es wurde erkannt, dass viele nützliche Werkzeuge und Leitfäden bereits existieren, deren Nutzung jedoch durch verschiedene Barrieren eingeschränkt ist.
- Im Rahmen der Veranstaltung wurde ein Meta-Toolkit, eine Übersicht über bestehende Toolkits, entwickelt, das auf die Bedürfnisse und Herausforderungen von Kommunen zugeschnitten ist (**Anhang 1**).

Die Ergebnisse wurden in Steinkamp (2024c) veröffentlicht.

Am 25. November 2022 fand der dritte fachliche Austausch statt mit dem Titel “How to effectively reflect the results of a citizen participation process back to the participants, policymakers and the public?”. Der Fokus lag auf dem Umgang mit den Ergebnissen

eines Beteiligungsprozesses und die Erarbeitung von entsprechenden Empfehlungen für die Nachbeteiligungsphase. Es wurde vorgeschlagen, die Bürgerbeteiligung nicht als einmaliges Ereignis, sondern als kontinuierlichen Prozess zu betrachten. Regelmäßige Feedback-Runden und Folge-Veranstaltungen wurden empfohlen, um eine nachhaltige und langfristige Beteiligung zu gewährleisten. Eine Orientierung an Sherry Arnsteins „Ladder of Participation“ ist für diese Phase ebenso geboten und gibt Orientierung hinsichtlich der Wahl geeigneter aktivierender Ansätze. Die Detailergebnisse wurden in Steinkamp (2024a) veröffentlicht.

Am 21. Dezember 2022 fand ein viertes Austausch- und Workshop-Event statt, das sich mit der Frage beschäftigte, wie Mitarbeiter für partizipative Prozesse geschult werden können („Training: How to train the staff for participatory processes (internships/international exchanges/training material)?“). Darin wurden die konzeptionellen Grundlagen zur Entwicklung stadtspezifischer Willkommenspakete geschaffen, die später als Onboarding-Schulungsmaterial für dezentrales Personal in der Bürgerbeteiligung dienen können. Die folgenden Inhalte wurden als essenziell identifiziert:

- Allgemeine Informationen über die Stadt und ihre Struktur.
- Schlüsselkontakte und verfügbare Ressourcen für die Unterstützung der Bürgerbeteiligung.
- Best Practices und Tipps zur Schaffung inklusiver Prozesse und zur Förderung der Zusammenarbeit.
- Informationen zu Beteiligungsmöglichkeiten und dem rechtlichen Rahmen.
- Leitfäden und Plattformen der Stadt zur Bürgerbeteiligung.
- Eine Liste relevanter Schulungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten, die den Mitarbeitern zur Verfügung stehen.

Im zweiten Abschnitt wurde der letztgenannte Punkt aufgegriffen und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erstellten gemeinsam eine umfassende Liste von Schulungsressourcen, die zur Weiterbildung des Personals in der Bürgerbeteiligung genutzt werden können. Zu den identifizierten Ressourcen gehörten: Online-Kurse und Präsenzschulungen von internationalen Organisationen und Hochschulen, Selbstlernmaterialien und Module, die wichtige Aspekte der Bürgerbeteiligung abdecken, wie z.B. effektive Kommunikation mit Bürgern und Management von Beteiligungsprozessen sowie spezifische Schulungsprogramme wie das IAP2 Trainingsprogramm und die EPA Online-Selbststudium-Module.

Der letzte Abschnitt des Workshops widmete sich der Diskussion über die Möglichkeiten zur Verstetigung von (stadtübergreifenden) Schulungen durch internationale Kooperationen und Austauschprogramme. Dabei wurden die folgenden Punkte erörtert: Die Nutzung von ERASMUS+-Fördermitteln zur Unterstützung gemeinsamer Schulungsprojekte zwischen den Städten, Entwicklung gemeinsamer Schulungsprogramme, die sowohl Online- als auch Präsenzkurse umfassen, Möglichkeiten für internationale Praktika und Austauschprogramme zur Förderung des Wissensaustauschs und der Zusammenarbeit zwischen den Städten, Erstellung von Curriculum und Selbstlernmaterialien, die den spezifischen Bedürfnissen der Städte gerecht werden.

Der fünfte BIEaktiv-Workshop wurde vom 6. bis 7. Juni 2023 in Bielefeld abgehalten und bildete den Abschluss der Austauschformate. Dabei wurde ein gegenseitiges Peer Review aktueller Beteiligungs- und Mobilitätsprojekte durchgeführt. Die Themen waren: Die 15-Minuten Stadt (Bielefeld), „Fölikaverit“ – Freiwillige helfen Senioren bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Turku), Mobilitätspolitik und der SUMP-Teilnahmeprozess an Schulen (Parma). Darüber hinaus wurden Schlüsselbereiche der städtischen Mobilitätsinitiativen Bielefelds besichtigt und diskutiert. Neben dem Wissen, den Aktivitäten und Bedürfnissen Bielefelds, wurde ein weiterer Fokus auf die Verstetigung des Austauschs über den Förderzeitraum gelegt sowie Möglichkeiten zur weiteren Verwertung der Austauschergebnisse erörtert. Die Teilnehmer diskutierten über die Prioritäten, Interessen und Hauptherausforderungen jeder Stadt sowie über die Möglichkeit gemeinsamer Förderanträge. Es wurden Projektideen gesammelt, Schnittmengen identifiziert und die Möglichkeiten zur Weiterführung der Kooperation vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeiten diskutiert.

Ursprünglich waren drei Workshops (Auftakt in Bielefeld, einer vor Ort in Turku und ein Abschlussworkshop). Aufgrund des anhaltenden Reiserisikos während der Pandemie, mussten zwei der Vor-Ort-Workshops stattdessen in Form von vier Online-Workshops abgearbeitet werden. Das Ziel wurde, wie gerade inhaltlich erläutert, erreicht.

3. Transfer der Ergebnisse an Städte EU-weit

Der Transfer der im Rahmen des Projekts BIEaktiv erzielten Ergebnisse an andere Städte innerhalb der Europäischen Union war ein zentrales Ziel des Projekts. Dies sollte sicherstellen, dass die erarbeiteten Erkenntnisse und bewährten Praktiken über Bielefeld hinaus verbreitet und in anderen Kommunen angewendet werden können.

Der Wissenstransfer wurde durch eine Reihe von Kommunikationsmaßnahmen unterstützt, die zielgruppenspezifisch die eigene Stadtverwaltung, die lokale Öffentlichkeit oder die Gemeinschaft europäischer Städte adressierten.

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Bielefeld wurde eine spezielle Intranetsektion eingerichtet. Diese bietet Zugang zu den im Projekt entwickelten Arbeitshilfen. Dies umfasst unter anderem Informationen über mögliche Förderzugänge für Maßnahmen zum europäischen und internationalen Wissenstransfer sowie eine thematisch-gegliederte Aufstellung europäischer Netzwerke. Letztere wurde auch im Anhang von Würffel (2023) veröffentlicht.

Für die lokale Öffentlichkeit wurden Artikel in regionalen Medien veröffentlicht sowie eine eigene Sektion auf der offiziellen Webseite der Stadt Bielefeld eingerichtet. Letztere adressiert zwar vorrangig die regionale Öffentlichkeit, ist aber durch ihre Mehrsprachigkeit auch Anlaufstelle, um weitere Informationen zum Projekt oder Kontakt zu den Organisatoren zu erhalten. Zur Veranschaulichung des Projekts wurden darüber hinaus informative Flyer erstellt.

Wichtigster Bestandteil des Wissenstransfers für die Europäische Gemeinschaft der Städte sowie die europäische Öffentlichkeit und Forschung war die Veröffentlichung einer Buchpublikation, welche die im Projekt erarbeiteten Methoden, Erkenntnisse und Ergebnisse umfassend darstellt und in den wissenschaftlichen Kontext einordnet.

Der Sammelband Bauer *et al.* (2023) mit dem Titel „Participation for Transformation“ wurde in Zusammenarbeit der „Zukunftsstadt goes Europe“-Städte herausgegeben und enthält Beiträge zu verschiedenen Aspekten der Bürgerbeteiligung und nachhaltigen Mobilitätsplanung. Aus dem Projekt BIEaktiv wurden auf diesem Wege die Forschungsergebnisse der Wissenstransfermaßnahmen gesichert und verbreitet. Konkret fanden drei Artikel Eingang in den Sammelband:

- *“Harnessing continuous citizen engagement through the lifecycle of projects”* (Steinkamp, 2024a)
- *“What could possibly go wrong? A rebuttal to the naïve praise of citizen participation.”* (Steinkamp, 2024b)
- *“Beyond the usual suspects: Expanding the toolbox for urban participation.”* (Steinkamp, 2024c)

Die Buchpublikation wurde sowohl als Print-Edition als auch als kostenfreier Open Access-Download über die Universitäts- und Landesbibliothek Münster bereitgestellt. Die Verfügbarkeit als Open Access gewährleistet eine breite Zugänglichkeit und erleichtert den internationalen Austausch der Ergebnisse.

Die Publikation wurde breit bekannt gemacht, u.a. auf folgenden Kommunikationskanälen: Sondernewsletter BMBF-Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung (SÖF), Smart Cities Marketplace NL, Eurotowns-Webseite, Eurocities Collaboration Space, ICLEI Europe Webseite, „Brüssel Aktuell“ Newsletter des Europabüros Baden-Württemberg, Webseite Steinbeis Europazentrum, Newsletter Klimabündnis, „Europa Kommunal“ Online-Magazin, Fachmagazin „Transforming Cities“ und Webseite des Netzwerks Bürgerbeteiligung. In der Zeit vom November 2023 bis Mai 2024 wurde der Volltext 340-mal heruntergeladen.

Insgesamt waren im Arbeitspaket 3 eine Website-Sektion, ein Newsletter und ein öffentlicher Ergebnisbericht geplant. Wie beschrieben wurde die Website-Sektion, Flyer, ein Sammelband sowie der vorliegende Ergebnisbericht veröffentlicht. Der EU-weite Transfer der Ergebnisse wurde trotz kleinerer beschriebener Abweichungen erfolgreich umgesetzt.

4. Verstetigung der Ergebnisse in der kommunalen Verwaltung

Die nachhaltige Verankerung der im Projekt BIEaktiv erzielten Ergebnisse und Methoden in die alltägliche Praxis der kommunalen Verwaltung Bielefelds war ein zentrales Ziel, um die langfristige Wirkung des Projekts sicherzustellen. Dieser Abschnitt beschreibt die Maßnahmen und Strategien, die umgesetzt wurden, um die Projektergebnisse dauerhaft in die Verwaltungsstrukturen zu integrieren.

- Eine der ersten Maßnahmen zur Verstetigung der Ergebnisse war die Einrichtung einer zentralen EU-Vernetzungsstelle. Diese Stelle wurde geschaffen, um die Zusammenarbeit in europäischen Netzwerken und den Wissenstransfer kontinuierlich zu koordinieren und zu fördern. Diese Position ist auch über die Projektlaufzeit hinaus verantwortlich für die Koordination aller EU-bezogenen Aktivitäten und die Integration der Projektergebnisse in die kommunale Verwaltung.
- Es wurde ein Konzept zur Europäischen Vernetzung und zum Wissenstransfer erstellt, welches gleichzeitig das Arbeitsprogramm der EU-Vernetzungsstelle

darstellt und die spezifischen Aufgaben und Ziele der EU-Vernetzungsstelle beschreibt. Dazu gehört u.a. die Pflege bestehender Netzwerke, die Identifikation neuer Partnerschaften und die Förderung des Wissenstransfers innerhalb der Verwaltung.

- Im Anschluss an die Workshops des zweiten Arbeitspakets wurden die Ergebnisse in die Stadtverwaltung gespiegelt, um Partizipations- und Vernetzungsprozesse zu fördern. Über den Stand des Integrationsprozesses wurde sich mit den Partnerstädten jeweils im Rahmen der Workshops 2 und 4 ausgetauscht.
- Abweichend von den im Antrag ursprünglich anvisierten Organisationsstrukturen in Form fester Arbeitsgruppen für die EU-Vernetzung, haben sich bedarfsorientiert zusammengesetzte Arbeitstreffen als vorteilhafter erwiesen.
- Eine spezielle Sektion im Intranet der Stadt Bielefeld wurde eingerichtet. Diese bietet allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung Zugang zu Arbeitshilfen zur EU-Vernetzung. Dazu gehören Informationen über bestehende Netzwerke und Fördermöglichkeiten für Maßnahmen in internationalen Projektverbänden.
- Mit Unterstützung eines Designunternehmens wurde ein allgemeines Vernetzungslogo entwickelt, das die Sichtbarkeit der EU-Vernetzungsaktivitäten und die Identifikation der Mitarbeiter mit diesen Aktivitäten fördert.



Die Maßnahmen zur Verstetigung der Ergebnisse aus dem Projekt BIEaktiv tragen maßgeblich dazu bei, die nachhaltige Mobilitätsplanung und Bürgerbeteiligung in Bielefeld zu fördern. Durch die Einrichtung zentraler Stellen, die Entwicklung detaillierter Arbeitsprogramme und die Schaffung unterstützender Strukturen wird sichergestellt, dass die im Projekt gewonnenen Erkenntnisse und Methoden langfristig in die kommunale Praxis integriert werden und zur kontinuierlichen Verbesserung der städtischen Mobilitätsstrategie beitragen.

Parallel zur EU-Vernetzungsstelle wurde eine zentrale Partizipationsstelle eingerichtet, die die Bürgerbeteiligungsprozesse innerhalb der Verwaltung koordiniert und unterstützt. Diese Stelle wurde geschaffen, um die Beteiligungsprozesse der verschiedenen Dezernate zu begleiten und zu optimieren. Die Partizipationsbeauftragte fungiert

als Schnittstelle zwischen den partizipationsverantwortlichen Personen der Verwaltung. Die wesentlichen Erkenntnisse aus den vier Austausch-Workshops wurden systematisch aufbereitet und der Partizipationsstelle zur Verfügung gestellt. Diese Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung der städtischen Beteiligungsleitlinien und -prozesse ein. Ein Arbeitsgremium entwickelt ein „Regelwerk zur Bürgerbeteiligung“. In diesem Regelwerk wird unter anderem festgelegt, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt die Einwohner*innen an städtischen Planungen beteiligt werden sollen. Das Regelwerk wurde von einem Arbeitsgremium erarbeitet, das paritätisch besetzt wurde aus Personen der Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung.

Auch das Arbeitspaket 4 konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Die Vernetzungsstelle wurde besetzt, sowie Strukturen, Kommunikationswege und ein Vernetzungskonzept über das Projekt hinaus etabliert.

Das Förderziel der Richtlinie zur Förderung von Projekten zum Thema „Zukunftsstadt Goes Europe“ zielte drauf ab, die Lücke zwischen Wissen und Handeln zu schließen. Weiterhin sollen innovative Ansätze der Forschung für nachhaltige Stadtentwicklung mit anderen Städten in Europa geteilt und gemeinsam vorangetrieben werden. Insgesamt konnten die Ziele des Projekts mit der erfolgreichen Umsetzung der vier Arbeitspakete erreicht werden. Als größte Hürde stellten sich die Einschränkungen für die Reisen aufgrund der Pandemie heraus. Der Sammelband stellt das wesentliche Kommunikationsprodukt des Projekts dar und gibt die Ergebnisse auf breiter Basis an Städte EU-weit weiter. Die EU-Vernetzungsstelle konnte sich in der Stadtverwaltung etablieren und gibt die gewonnenen Kenntnisse an die Dezernate der Verwaltung weiter.

Der Anwendungszweck der Richtlinie ist die Vernetzung und Kooperation mit europäischen Kommunen und der Transfer von Forschungsergebnissen. Es sollte die Attraktivität der eigenen Region gesteigert werden und mit der europäischen Vernetzung ein Beitrag zur kommunalen Daseinsvorsorge geleistet werden. Während des Projekts wurden alle Ergebnisse zusammengetragen und dienen nun in Form eines Sammelbandes für alle Interessierten als Handreichung, wie Partizipation in den (Verwaltungs-)alltag erfolgreich implementiert werden kann. Während des Projekts etablierte sich ein umfangreiches Netzwerk, das einen fruchtbaren Austausch ermöglichte und so den Zugang zu, aber auch den Transfer von wissenschaftlichen Erkenntnissen fördert.

2.2. Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Das Gesamtbudget des Projekts belief sich auf 167.400 Euro, welche durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen der Förderrichtlinie „Zukunftsstadt“ bereitgestellt wurden. Von den bewilligten Fördermitteln wurden 165.916,00 Euro abgerufen und zweckentsprechend verwendet. Der überwiegende Anteil der abgerufenen Mittel deckte Personalkosten. Weiterhin sind Reisekosten für den Austausch mit Partnerstädten entstanden sowie weitere Kosten für die Durchführung der Projektaktivitäten (v.a. Moderation, Buchdruck).

Die Kosten werden in nachfolgender Tabelle zahlenmäßig aufgeschlüsselt:

Personalkosten (EU-Vernetzungsstelle)	156.288,71 EUR
Dienstreisen (Präsenzworkshop)	4.823,39 EUR
Vergabe von Aufträge (Moderation, Buchdruck)	4.803,90 EUR
Gesamt	165.916,00 EUR

2.3. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Nachfolgend werden die Gründe für die Notwendigkeit der geleisteten Arbeit dargelegt sowie die Maßnahmen beschrieben, die getroffen wurden, um die Angemessenheit dieser Arbeit zu gewährleisten.

Die Herausforderungen in der Mobilitätsplanung der Stadt Bielefeld sind vielfältig und komplex. Angesichts der zunehmenden Urbanisierung, des Klimawandels und technologischer Fortschritte besteht ein dringender Bedarf an einer Anpassung der städtischen Mobilitätsstrategien. Diese Veränderungen erfordern die Entwicklung neuer, nachhaltiger Verkehrskonzepte, die den modernen Anforderungen gerecht werden. Zusätzlich führen die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf Mobilität oft zu Konflikten. Ohne eine weitgehende Integration der Stadtgesellschaft als Haupttreiber des Wandels birgt die Verkehrswende das große Risiko, bestehende Konflikte aus unterschiedlichen Interessen und Ansichten zu vertiefen und somit die Verkehrswende in Bielefeld unmöglich zu machen.

Dementsprechend war es unabdingbar die Erkenntnisse aus den bestehenden Forschungsprojekten und einem Austausch mit Partnerstädten in die gelebte Praxis der Planung, Entwicklung und Entscheidungsfindung zu überführen, um ein neues Verständnis der stadtesellschaftlich getragenen Mobilitätsentwicklung zu etablieren. Die

europäische Vernetzung und die Zusammenarbeit mit den Partnerstädten Turku und Parma sowie der Austausch von Best Practices und Forschungsergebnissen haben entscheidend dazu beigetragen, innovative Lösungen zu entwickeln und erfolgreich umzusetzen. Die durchgeführten Arbeiten hätten in Ermangelung finanzieller Ressourcen ohne die bereitgestellte Förderung nicht durchgeführt werden können.

Die Fördermittel wurden effizient eingesetzt, um die geplanten Maßnahmen durchzuführen und die gewünschten Ergebnisse zu erzielen. Durch Umsetzung der vier Arbeitspakete konnte die Erreichung aller unter 1.1. genannten Teilziele deutlich vorangetrieben werden. Die Notwendigkeit der unter 1.3. genannten Abweichungen von der Projektplanung war unabsehbar und die jeweiligen Projektanpassungen unabdingbar für den Erfolg der Maßnahme.

2.4. Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit

Der voraussichtliche Nutzen und die Verwertbarkeit der erzielten Ergebnisse sind in mehrfacher Hinsicht substantiell. Die verbesserten Beteiligungsprozesse und -strukturen tragen nicht nur zur Erreichung der Mobilitätsziele der Stadt Bielefeld bei, sondern schaffen auch einen übertragbaren Mehrwert für andere Kommunen innerhalb und außerhalb Deutschlands.

Ein zentraler Nutzen des Projekts liegt in der Etablierung einer partizipativen Mobilitätsplanung, die auf die aktive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger setzt. Durch den systematischen Einbezug der Stadtgesellschaft in Entscheidungsprozesse wird eine höhere Akzeptanz und Identifikation mit den Maßnahmen zur Verkehrswende erreicht. Dies führt zu einer nachhaltigen Verankerung der Mobilitätsstrategien und fördert eine verhaltensändernde Mobilitätskultur, die langfristig zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und zur Förderung alternativer Verkehrsmittel beiträgt.

Die Implementierung partizipativer Formate und Werkzeuge, wie Workshops und Schulungen, hat gezeigt, dass durch gezielte Sensibilisierungs- und Bildungsmaßnahmen das Verständnis und das Engagement der Bevölkerung für nachhaltige Mobilität erheblich gesteigert werden können. Die erprobten Methoden und die entwickelten Materialien sind darüber hinaus so konzipiert, dass sie auf andere Städte übertragbar sind, was den Multiplikatoreffekt und die Skalierbarkeit der Projektergebnisse erhöht.

Ein weiterer bedeutender Nutzen ergibt sich aus der internationalen Vernetzung und dem interkommunalen Austausch mit den Partnerstädten Turku und Parma. Dieser

Austausch hat nicht nur zu einem wertvollen Wissenstransfer geführt, sondern auch innovative Ansätze und Best Practices in die lokale Planung integriert. Durch die kontinuierliche Zusammenarbeit mit internationalen Partnern konnte Bielefeld von deren Erfahrungen profitieren und gleichzeitig eigene Erkenntnisse und Methoden weitergeben. Dies trägt zur Stärkung der europäischen Zusammenarbeit im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung bei und fördert die Etablierung gemeinsamer Standards und Strategien.

Die Schaffung und institutionelle Verankerung einer EU-Vernetzungsstelle innerhalb der Stadtverwaltung Bielefeld stellt sicher, dass die im Projekt erzielten Ergebnisse und Erkenntnisse langfristig genutzt und weiterentwickelt werden. Diese Stelle dient nicht nur der Koordination und dem Ausbau internationaler Kooperationen, sondern auch der kontinuierlichen Integration neuer Forschungsergebnisse und innovativer Ansätze in die kommunale Praxis. Dies gewährleistet eine nachhaltige Implementierung und Verwertung der Projektergebnisse.

Die Veröffentlichung der Projektergebnisse in Form von wissenschaftlichen Publikationen und die breite Dissemination über verschiedene Kommunikationskanäle tragen zur Sichtbarkeit und Replikation der erfolgreichen Ansätze bei. Die Open Access-Verfügbarkeit der Buchpublikation „Participation for Transformation“ ermöglicht es Forschern, Praktikern und Entscheidungsträgern weltweit, auf die im Projekt entwickelten Methoden und Erkenntnisse zuzugreifen und diese in ihren eigenen Kontexten anzuwenden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der voraussichtliche Nutzen und die Wertbarkeit des Projekts BIEaktiv über die Grenzen der Stadt Bielefeld hinausreichen. Die erfolgreiche Implementierung partizipativer Mobilitätsplanung, die internationale Vernetzung und die nachhaltige Verankerung der Projektergebnisse in der kommunalen Verwaltung bieten eine solide Grundlage für die Weiterentwicklung und Anwendung der erzielten Erkenntnisse in anderen Städten und Gemeinden. Dies trägt maßgeblich zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsstrategien und zur Stärkung der Bürgerbeteiligung im Bereich der urbanen Entwicklung bei.

2.5. Fortschritt bei anderen Stellen

Im Projektzeitraum sind uns keine Kenntnisse über Ergebnisse Dritter bekannt geworden, welche die Durchführung des Vorhabens abdingbar gemacht hätten.

Nichtsdestotrotz ist das Projekt BIEaktiv nicht isoliert zu betrachten, sondern steht im Kontext zahlreicher paralleler Initiativen und Projekte, die ähnliche Ziele verfolgen und von anderen Stellen durchgeführt werden. Der Fortschritt bei diesen Stellen bietet wertvolle Erkenntnisse und Referenzpunkte, die für das Verständnis und die Bewertung von BIEaktiv relevant sind und – wo immer sinnvoll – auch Eingang in das Projekt gehalten haben. Ein Beispiel ist die „Meta-Toolbox“, welche die Ansätze zur Sammlung innovativer Beteiligungsformen anderer Initiativen zusammenfasst hat.

Zusätzlich zu den genannten Projekten haben auch andere deutsche Städte, die an der Förderrichtlinie "Zukunftsstadt Goes Europe" teilnehmen, relevante Fortschritte erzielt. Die Städte Dortmund, Mannheim, Ulm und Zwickau haben Maßnahmen zur nachhaltigen Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung implementiert, die wertvolle Erkenntnisse für BIEaktiv bieten. Der Austausch und die gemeinsame Veröffentlichung von Projektergebnissen haben dazu beigetragen, die Wirkung und Reichweite der einzelnen Projekte zu erhöhen und den Wissenstransfer zu fördern.

Abschließend lässt sich festhalten, dass der Fortschritt bei anderen Stellen einen wichtigen Beitrag zum Erfolg von BIEaktiv geleistet hat. Die gewonnenen Erkenntnisse und die entwickelten Best Practices aus parallelen Initiativen haben die Methodik und die Durchführung von BIEaktiv maßgeblich beeinflusst und verbessert. Die enge Zusammenarbeit und der kontinuierliche Wissensaustausch mit anderen Projekten und Städten haben dazu beigetragen, innovative Ansätze zu entwickeln und die Ziele der nachhaltigen Mobilitätsplanung und Bürgerbeteiligung in Bielefeld effektiv zu verfolgen.

2.6. Erfolgte Veröffentlichungen

Mitherausgeberschaft:

Bauer, C., Mauser, C., Steinkamp, S., Ziegert, P. & Würffel, S. (2023): Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities, Münster 2023, <https://doi.org/10.17879/68948702045>.

Autorenschaft:

Steinkamp, S. (2023a). Harnessing continuous citizen engagement through the lifecycle of projects. In: Bauer et al. (Hrsg.), Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities (S. 14-19).

Steinkamp, S. (2023b). What could possibly go wrong? A rebuttal to the naïve praise of citizen participation. In: Bauer et al. (Hrsg.), *Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities* (S. 30-40).

Steinkamp, S. (2023c). Beyond the usual suspects: Expanding the toolbox for urban participation. In: Bauer et al. (Hrsg.), *Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities* (S. 58-73).

2.7. Kurzfassung des Schlussberichtes

Das Projekt BIEaktiv zielte darauf ab, die Mobilitätsplanung und -entwicklung in Bielefeld durch die aktive Einbindung der Stadtgesellschaft zu fördern. Dieses Ziel wurde durch eine umfassende Analyse bestehender Forschungsprojekte, den Austausch mit den Partnerkommunen Turku und Parma sowie durch die Integration der gewonnenen Erkenntnisse in die kommunale Praxis erreicht. Die Herausforderungen der urbanen Mobilitätsplanung, die durch Urbanisierung, Klimawandel und technologische Fortschritte geprägt sind, machten eine neue, nachhaltige Verkehrskonzeption erforderlich. Dabei stellte sich heraus, dass ohne eine umfassende Einbindung der Stadtgesellschaft als Haupttreiber des Wandels die Verkehrswende gefährdet wäre.

Durch die Umsetzung von vier zentralen Arbeitspaketen, die die europäische Vernetzung und den Wissenstransfer, die Durchführung strukturierter Austauschformate, den Transfer der Projektergebnisse an Städte EU-weit und die nachhaltige Integration der Ergebnisse in die Verwaltung fokussierten, konnte BIEaktiv signifikante Fortschritte erzielen. Die im Projekt durchgeführten Workshops und Wissenstransfer-Formate führten zu einer erhöhten Sensibilisierung des Verwaltungspersonals. Zudem ermöglicht der Austausch mit den internationalen Partnerstädten die Implementierung innovativer Ansätze und Best Practices in Bielefeld.

Ein bedeutender Erfolg des Projekts war die institutionelle Verankerung der Ergebnisse durch die Einrichtung einer EU-Vernetzungsstelle. Diese Strukturen garantieren eine langfristige Nutzung und Weiterentwicklung der Projekterkenntnisse. Die Veröffentlichung der Ergebnisse in wissenschaftlichen Buchpublikationen und die breite Dissemination über verschiedene Kommunikationskanäle tragen dazu bei, die Sichtbarkeit und Replikation der erfolgreichen Ansätze zu gewährleisten.

Insgesamt zeigt das Projekt BIEaktiv, dass durch eine integrative und partizipative Herangehensweise, die die Stadtgesellschaft aktiv einbindet, nachhaltige Mobilitätsstrategien konfliktfreier umgesetzt werden können. Die erzielten Ergebnisse und die geschaffenen Strukturen bieten eine solide Grundlage für die Weiterentwicklung und Anwendung der Erkenntnisse in anderen Städten und Gemeinden, was zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsstrategien und zur Stärkung der Bürgerbeteiligung im urbanen Raum beiträgt.

3. Quellenverzeichnis

Bauer, C., Mauser, C., Steinkamp, S., Ziegert, P. & Würffel, S. (2023): Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities, Münster 2023, <https://doi.org/10.17879/68948702045>.

Steinkamp, S. (2023a). Harnessing continuous citizen engagement through the lifecycle of projects. In: Bauer et al. (Hrsg.), Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities (S. 14-19).

Steinkamp, S. (2023b). What could possibly go wrong? A rebuttal to the naïve praise of citizen participation. In: Bauer et al. (Hrsg.), Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities (S. 30-40).

Steinkamp, S. (2023c). Beyond the usual suspects: Expanding the toolbox for urban participation. In: Bauer et al. (Hrsg.), Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities (S. 58-73).

Würffel, S. (2023). Kickstarting the participation of municipalities in European networks and cooperations on digitalisation and innovation. In: Bauer et al. (Hrsg.), Participation for Transformation: Concepts, Approaches and Insights for European Cities (S. 14-19).

4. Anlagen

Erfolgskontrollbericht

Berichtsblatt