



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Evaluationskonzept

Impressum

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Abteilung 5 – Verkehr
Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen University



Dieser Bericht ist eine Zwischendokumentation im Bearbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Stand der Bearbeitung Juni 2014).

Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée

Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	3
1. Evaluationskonzept	4
1.1. Aufgabenstellung	4
1.2. Grundlagen eines Evaluationskonzeptes.....	4
1.3. Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 und Indikatoren für eine Evaluation	6
2. Verfahrensvorschlag: Fortschrittsbericht VEP Bremen 2025	11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2: Messgrößen für die Globalevaluation der 10 Handlungsfelder des VEP Bremen 2025	8
Tabelle 3: Messgrößen für die Projektevaluation wichtiger Einzelmaßnahmen in den 10 Handlungsfeldern	9

1. Evaluationskonzept

1.1. Aufgabenstellung

Das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen (ISB) erarbeitet zusammen mit der Planersocietät sowie der Ingenieurgruppe IVV den Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP Bremen 2025). Nachdem im bisherigen Verlauf die Grundlagen erarbeitet, Ziele formuliert und Szenarien und deren Wirkungen beschrieben wurden (vgl. u.a. Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung vom 23.04.2013) ist ein weiterer Arbeitsbaustein die Formulierung eines Evaluationskonzeptes. Dafür legt das ISB hiermit nach Abstimmung mit dem Auftraggeber ein Konzept mit Empfehlungen zur Vorgehensweise sowie Indikatoren vor.

1.2. Grundlagen eines Evaluationskonzeptes

Eine Evaluation dient regelmäßig der Überprüfung von Wirkungen sowie der Bewertung von getroffenen Entscheidungen, Maßnahmen oder Prozessen. Ziel ist festzustellen, ob die getroffenen Entscheidungen bzw. die ergriffenen Maßnahmen die vorher formulierten Ziele erreichen bzw. welchen Beitrag zur Zielerreichung sie leisten. Dabei werden eine Programm- und eine Prozessevaluation unterschieden. Die Programmevaluation dient der Prüfung von Inhalten und Zielen, die Prozessevaluation befasst sich mit der Verfahrensbegleitung bei der Aufstellung von Plänen und Zielen.

Im Fall des VEP Bremen 2025 wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der vorher formulierten Ziele sowie der daraus abgeleiteten Handlungskonzepte und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können, um daraus evtl. Veränderungen der Maßnahmen bzw. Beschlüsse abzuleiten. Insofern ist es zunächst erforderlich, die Ziele zu operationalisieren und geeignete Messgrößen (Indikatoren) dafür zu bestimmen. Sofern es gelingt, für jedes Ziel oder Teilziel einen Indikator zu finden, lässt sich eine umfassende Evaluation aller Ziele durchführen. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass teilweise sich widersprechende Ziele bestehen können (z. B. stehen sich oft eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und eine Verbesserung des Verkehrsflusses entgegen). Zudem lassen sich nicht alle Ziele gleich gut in Indikatoren fassen und der Aufwand soll in Grenzen gehalten werden, so dass eine sinnvolle Auswahl zu treffen ist.

Der VEP Bremen 2025 verfolgt ursprünglich sechs Zielfelder mit insgesamt 42 Unterzielen (vgl. Beschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 11. Oktober 2012, Vorlage 18/182 (S)). Dabei variiert die Zahl der Unterziele in den einzelnen Zielfeldern zwischen sechs und neun (siehe Tabelle 1). Aus den 6 Zielfeldern und insgesamt 42 Unterzielen sind im weiteren Verlauf 16 Indikatoren für die Wirkungsermittlung der Zielfelder sowie 10 Handlungsfelder gebildet worden (siehe Tabellen 2 und 3). Für das Evalua-

tionskonzept, welches Hinweise auf den Erfolg der Maßnahmen und Handlungsfelder liefern soll, eignen sich, wie oben dargestellt, die 10 Handlungsfelder (Tabellen 2 und 3) am ehesten.

Im Rahmen der Evaluation des VEP Bremen 2025 soll der Schwerpunkt auf einer regelmäßigen Beschreibung der Umsetzungsfortschritte sowie der Beurteilung der Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen liegen. Dabei sollen sowohl die globalen Fortschritte und Wirkungen erfasst als auch für ausgewählte und wichtige Maßnahmen die konkreten Schritte und Erfolge gemessen bzw. beschrieben werden (können). Insofern ist eine Orientierung des Evaluationskonzeptes an den Handlungsfeldern sinnvoller als an den Zielen, denn die Zielbeiträge der einzelnen Handlungsfelder und Maßnahmen wurden im Vorfeld bei den Szenarien bereits abgeprüft. Durch die Evaluation des Umsetzungsfortschrittes kann dann eine Beurteilung des Umsetzungserfolges stattfinden.

Die Evaluation soll sodann die Basis für die Beurteilung der weiteren Vorgehensweise dienen und Aussagen erlauben, ob erwünschte oder unerwünschte Effekte eintreten. Erwartete bzw. erwünschte Ergebnisse können dann als eine Bestätigung der Vorgehensweise gewertet werden und eine weitere Fortsetzung der vorgesehenen Umsetzungsschritte begründen. Unerwartete und nicht erwünschte Effekte begründen eine Überarbeitung oder Fortschreibung der Handlungsfelder insgesamt oder zu einzelnen Maßnahmen. Zudem soll die Evaluation in einem solchen Fall Hinweise liefern welche Änderungen sinnvoll oder erforderlich sind.

Für eine Evaluation sind sodann vornehmlich quantitative Daten für die Indikatoren zu erheben und systematisch zu dokumentieren. Die Daten sollten empirisch erfassbar sein. Im Rahmen des Planungsprozesses können sie aus den Modellen abgeleitet werden. Bei der Umsetzung werden Wirkungen durch empirisch zu gewinnende Daten (Zählungen, Messungen, Befragungen, Beobachtungen) in der Realität messbar. Auch hier ist ein Bezug auf die Maßnahmenfelder pragmatischer als auf die Ziele, da die Ziele zum einen abstrakter und nur schwer direkt quantifizierbar sind und zum anderen meist mehrere Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmen zu den Veränderungen im Verkehr beitragen. In solchen Fällen lassen sich die Einzelbeiträge der Maßnahmenfelder kaum messen, so dass eine fundierte Beurteilung kaum möglich wird.

Die Indikatoren sollten mit überschaubarem Aufwand und möglichst direkt erhoben werden können, um durch eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung den Zielerreichungsgrad quantifizieren und verfolgen zu können. Qualitative Indikatoren eignen sich dabei nur bedingt, denn sie beschreiben vornehmlich eine Wirkungsrichtung und sind hinsichtlich ihrer Wirkungsintensität oft umstritten. Insofern ist eine Evaluation meist auch mit einem Monitoring verbunden bzw. geht mit diesem einher, denn sie dient sowohl der rückblickenden Wirkungskontrolle als auch der vorausschauenden (Gegen-)Steuerung.

Ein Evaluationskonzept muss demnach folgende Kriterien erfüllen:

- auf klar definierte Ziele / Unterziele / Maßnahmen bezogen sein – hier die Maßnahmenfelder,
- anhand möglichst objektiv und quantitativ messbarer, konkret festgelegter und empirisch zu gewinnender Daten – diese sind zu benennen,
- bei qualitativen Kriterien oder Indikatoren wären Expertenbewertungen und/oder Verhaltensbeobachtungen durchzuführen,
- die gewonnen Informationen systematisch aufbereiten, anhand bestimmter Regeln bewerten sowie diese dann kommunizieren.

Aufgrund der Ergebnisse der Datenerhebungen während der Durchführung und Umsetzung des VEP Bremen 2025 lässt sich sodann der Erfolg der Maßnahmen überprüfen, um daraus gegebenenfalls neue Ziele oder Handlungserfordernisse abzuleiten und bei Bedarf erneut in die Maßnahmendiskussion auch weiterer oder neuer Maßnahmen einzutreten.

1.3. Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 und Indikatoren für eine Evaluation

Für die Evaluation im Rahmen der Umsetzung sollten keine Modelldaten, sondern aus Statistiken sowie vor Ort gewonnene Daten genutzt werden. So besteht dann in der Umsetzung die Chance, im weiteren Verlauf die tatsächliche Zielerreichung „zu messen“ und daraus frühzeitig gewollte oder ungewollte Entwicklungen erkennen zu können.

Die im Bearbeitungsprozess des VEP Bremen 2025 erarbeiteten 10 Maßnahmenfelder für das Zielszenario stellen Gruppierungen der insgesamt rund 160 Einzelmaßnahmen des Zielszenarios dar. Eine Evaluation sämtlicher Einzelmaßnahmen wäre nicht sinnvoll, da gesamthafte Aussagen hierdurch nicht möglich sind. Insofern wird empfohlen, eine Evaluation aus einer Kombination von Globalindikatoren für die Beurteilung der Zielrichtung sowie projektbezogene Indikatoren für die Einzelfallbeurteilung zu stützen. Dabei sollten gleichbleibende Globalindikatoren über einen längeren Zeitraum für einen regelmäßig zu erstattenden Bericht und die Beurteilung der Gesamtwirkungen genutzt werden und zusätzlich projektbezogene Indikatoren für die Beschreibung der Wirkungen der im zurückliegenden Zeitraum umgesetzten Maßnahmen verwendet werden. Daraus lassen sich sowohl eine Gesamtbeurteilung als auch Projekterfolge von Einzelmaßnahmen erfassen.

Messgrößen für eine Globalevaluation der 10 Maßnahmenfelder des VEP Bremen 2025		
Maßnahmenfeld und Ziele	Indikator / Messgröße GLOBAL	Wiederkehrintervall
KFZ-Verkehr, Wirtschaftsverkehr – Beseitigung von Defiziten im Hauptstraßennetz durch Optimierung von Streckenzügen und Knoten	Stauerfassungen aus der Verkehrsmanagementzentrale im Hauptstraßennetz, Zählungen auf Nebenstraßen, ggf. SVZ	Jährlich oder seltener (z. B. SVZ (Straßenverkehrszählung) alle 5 Jahre)
Öffentlicher Verkehr – Angebotsverbesserungen, Verbesserung der Erreichbarkeit, Erweiterung des Straßenbahnnetzes, optimiertes Busnetz, Pünktlichkeit, Barrierefreiheit	Fahrgastzählungen, Auswertung der SrV (ÖV-Anteile), Sonderauswertung der SrV zu Arbeitswegen, Fahrgastbefragungen (Kundenbarometer), Auswertung der Daten aus der Betriebsleitstelle bzgl. Pünktlichkeit an wichtigen Umsteigeknoten, Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit	Jährlich oder seltener (z. B. SrV (System repräsentativer Verkehrserhebungen) alle 5 Jahre)
Fußverkehr, Nahmobilität – fußgängerfreundliche Straßenräume, Reduzierung der Trennwirkung, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit	SrV-Auswertung (Fußgängeranteil), Unfallstatistiken, Auswertung der Verkehrsüberwachung (Anzahl Verstöße im ruhenden Verkehr, Parken auf Gehwegen), Beseitigung illegaler Parkflächen im öffentlichen Raum (Zahl), Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit	Jährlich oder seltener (z. B. SrV alle 5 Jahre)
Radverkehr – sichtbare Förderung des Radverkehrs, Haupt- und Nebennetz, Premiumrouten, Grüne Wellen, Abstellanlagen	Auswertung Dauerzählstellen, Radverkehrszählungen, SrV-Auswertung (Radverkehrsanteil), Länge der Netze bzw. fertiggestellten Ausbauten, Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen	Jährlich oder seltener (z. B. SrV alle 5 Jahre)
Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit – Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten, Schulwegsisicherung, Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, Analyse von Angsträumen	Unfallstatistiken, Geschwindigkeitsüberwachung (Zahl der Verstöße differenziert nach Pkw, Lkw, Bus), Anlassbezogenen Verhaltensbeobachtungen	Jährlich oder seltener; Bürgerbefragung (als neues Instrument) z. B. mit jährlich wechselnden Zusatzfragen
Straßenraumgestaltung – Umgestaltung zugunsten von Aufenthaltsqualität, Radverkehr, Nahmobilität	<i>bei Fußverkehr, Radverkehr, Verkehrssicherheit mit abgehandelt (keine weiteren und zusätzlichen Messgrößen)</i>	Bürgerbefragung z. B. jährlich mit wechselnden Zusatzfragen
Inter- und Multimodalität, Carsharing – Ausbau intermodaler Schnittstellen, Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel	Anzahl B+R-Anlagen und Stellplätze, Belegung derselben, SrV Sonderauswertung zu Multimodalität, Nutzerstatistik und -befragung zu Carsharing, Anlassbezogenen Verhaltensbeobachtungen	Jährlich oder seltener (z. B. SrV alle 5 Jahre)
Parkplatzmanagement, Elektromobilität	Anzahl Elektrofahrzeuge (BEV, Hybrid, ..., nach Klassen) aus Zulassungsstatistik, Anzahl Ladesäulen	Jährlich oder seltener

Messgrößen für eine Globalevaluation der 10 Maßnahmenfelder des VEP Bremen 2025		
Maßnahmenfeld und Ziele	Indikator / Messgröße GLOBAL	Wiederkehrintervall
Verkehrs- und Mobilitätsmanagement – Beeinflussung der Nachfrage, Erfassung von Verkehrsmengen und Störungen, Mobilitätsberatung für diverse Zielgruppen	SrV-Auswertung nach langfristigen Mobilitätsveränderungen und Trends, Auswertung der Daten der VMZ nach Staus (Anzahl, Länge, Dauer), Anzahl der Beratungen, Anlassbezogenen Verhaltensbeobachtungen	SrV alle 5 Jahre
Mobilitätskultur, Öffentlichkeitsarbeit – zu Verkehrsregelungen, Gefahren und Unfallvermeidung, Förderung der Nahmobilität	Kampagnen und Evaluation zur Mobilitätskultur, langfristige SrV-Auswertung, Unfallstatistik	SrV alle 5 Jahre

Tabelle 1: Messgrößen für die Globalevaluation der 10 Handlungsfelder des VEP Bremen 2025

[Quelle: eigene Darstellung]

Wie aus Tabelle 1 erkennbar, sind einige Messgröße bzw. Daten regelmäßig verfügbar, andere aber nur in einem gewissen Turnus. So liegen die Daten der Straßenverkehrszählungen alle fünf Jahre vor (2015, 2020 etc.), die des Systems repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen ebenfalls alle fünf Jahre (2013, 2018 etc.). Dieses hat zur Folge, dass eine Berichterstattung, in welchem Zeitintervall auch immer, nicht in der Lage sein wird, auf ein gleich aktuelles Datenset für alle Maßnahmenfelder und Maßnahmen zuzugreifen. In der Vergangenheit war allerdings zu beobachten, dass die Veränderungen zwischen den einzelnen Erhebungen keine so großen Abweichungen ergeben haben, welche häufigere Erhebungen erforderlich machen. Zudem steht der Aufwand eigener und regelmäßiger Datenerfassungen in keinem sinnvollen Verhältnis zu einem zusätzlich erkennbaren Nutzen für das Evaluationskonzept. Insofern ist wird empfohlen, auf den jeweils jüngst verfügbaren Daten aufzubauen und die Zeitunterschiede in Kauf zu nehmen.

Im Folgenden werden darüber hinaus zusätzliche Indikatoren und Messgrößen benannt, die im Einzelfall im Zuge einer Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen vorher und nachher zu erheben bzw. zu erfassen sind. Aus den Veränderungen lassen sich dann Schlüsse auf die Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Beobachtung eine gewisse Zeit verstreichen muss, im Regelfall etwa 1 Jahr, damit die Maßnahme auch im Bewusstsein der Bevölkerung ist und ein eingespieltes Verhalten beobachtet wird.

Messgrößen für die Projektevaluation wichtiger Einzelmaßnahmen in den 10 Maßnahmenfeldern	
Maßnahmenfeld und Ziele	Indikator / Messgröße PROJEKTBEZOGEN
KFZ-Verkehr, Wirtschaftsverkehr – Beseitigung von Defiziten im Hauptstraßennetz durch Optimierung von Streckenzügen und Knoten	Verkehrsmengen auf ausgewählten Strecken (SVZ, Zählungen auf Haupt und Nebenstraßen), Verkehrsflussmessungen (Testfahrten) vor und nach Modifizierung Grüner Wellen, Auswertung von VMZ-Daten bzgl. Staus auf bestimmten

Messgrößen für die Projektevaluation wichtiger Einzelmaßnahmen in den 10 Maßnahmenfeldern	
Maßnahmenfeld und Ziele	Indikator / Messgröße PROJEKTBEZOGEN
	Streckenzügen
Öffentlicher Verkehr – Angebotsverbesserungen, Verbesserung der Erreichbarkeit, Erweiterung des Straßenbahnnetzes, optimiertes Busnetz, Pünktlichkeit, Barrierefreiheit	Fahrgastbefragungen, spezielle Fahrgastbefragungen (z. B. Studierende), Fahrzeitmessungen, Pünktlichkeitsstatistik Linienweise, Beurteilung der umgesetzten Maßnahmen zur Barrierefreiheit durch den Behindertenbeirat
Fußverkehr, Nahmobilität – fußgängerfreundliche Straßenräume, Reduzierung der Trennwirkung, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit	Auswertung der Unfallstatistiken nach Problempunkten, Vorher-Nachher-Vergleiche nach Umbauten, Auswertung der Verkehrsüberwachung (Verstöße im ruhenden Verkehr) nach Strecken Vorher-Nachher, Verhaltensbeobachtung (z. B. Änderung des Querungsverhaltens an FGÜ, LSA), Anzahl beseitigter illegaler Parkstände auf Gehwegen, Beurteilung der umgesetzten Maßnahmen zur Barrierefreiheit durch den Behindertenbeirat
Radverkehr – sichtbare Förderung des Radverkehrs, Haupt- und Nebennetz, Premiumrouten, Grüne Wellen, Abstellanlagen	Länge umgesetzter Strecken, Radverkehrszählungen auf umgebauten Abschnitten, Testfahrten / Verkehrsflussmessungen zu Grünen Wellen, Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen, Aufkommen, Fahrzeitanalysen und Nutzerbefragung zu Qualitätsmerkmalen von Premiumrouten
Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit – Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten, Schulwegsicherung, Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, Analyse von Angsträumen	Unfallstatistiken und Tempoüberwachung an besonderen Schwerpunkten, Anzahl der Fußgängerfurten, Unfallstatistiken und Verhaltensbeobachtungen dort
Straßenraumgestaltung – Umgestaltung zugunsten von Aufenthaltsqualität, Radverkehr, Nahmobilität	Verhaltensbeobachtungen (z. B. Änderung der Aufenthaltsdauer im Straßenraum), Anzahl der Verstöße gegen Verkehrsregeln oder der Konflikte zw. Fuß- und Radverkehr
Inter- und Multimodalität, CarSharing – Ausbau intermodaler Schnittstellen, Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel	Belegung der B+R-Anlagen und des Umfeldes, Nutzerstatistik und -befragung zu CarSharing
Parkplatzmanagement, Elektromobilität	Erfassung und Auswertung der Parkhausbelegung nach Auslastung und Dauer des Parkvorgangs, Nutzerbefragungen
Verkehrs- und Mobilitätsmanagement – Beeinflussung der Nachfrage, Erfassung von Verkehrsmengen und Störungen, Mobilitätsberatung für diverse Zielgruppen	spezifische Evaluationen zum Mobilitätsmanagement (Neubürger, Arbeitsplatz, Schule, Senioren, ...); MM-Beratungskonzepte und Evaluationen dazu
Mobilitätskultur, Öffentlichkeitsarbeit – zu Verkehrsregelungen, Gefahren und Unfallvermeidung, Förderung der Nahmobilität	spezifische Evaluationen zu Einzelkampagnen (wie z. B. Bekanntheit und Verständlichkeit) etc.

Tabelle 2: Messgrößen für die Projektevaluation wichtiger Einzelmaßnahmen in den 10 Handlungsfeldern

[Quelle: eigene Darstellung]

Neben den vorgeschlagenen Messgrößen für die Global- und Projektevaluation wird dringend empfohlen, auch die Umweltqualität in die regelmäßige Berichterstattung über den VEP Bremen 2025 einzubeziehen. Dazu wird empfohlen die einschlägigen Daten aus der Umweltberichterstattung (z. B. Berichte zur Luftgüte, Lärmaktionsplanung, Klimaschutz- und Energieprogramm Bremen 2020) zu verwenden bzw. auszugsweise zu übernehmen.

Zusammenfassend ergibt sich daraus, dass manche Elemente der Evaluation nur alle 5 bis 7 Jahre machbar sind, und damit maximal einmal je Legislaturperiode oder sogar seltener überprüfbar sind, und andere Indikatoren jährlich oder in anderen Intervallen gemessen werden können. Somit ist denkbar, ein Set von Indikatoren zu erarbeiten, welche alle zwei bis drei Jahre einen „Zwischenbericht“ erlauben und dann alle 5 bis 7 Jahre gemeinsam mit den SrV-Daten zu einem „Gesamtbericht“ zusammengefasst werden.

Insgesamt wird empfohlen, aufbauend auf den genannten Indikatoren eine Grundstruktur für einen „Fortschrittsbericht VEP Bremen 2025“ zu erarbeiten, welcher dann alle vier Jahre immer nach demselben Muster abgegeben wird. Dieser umfasst dann sowohl die globalen als auch die projektbezogenen Daten und Informationen sowie eine Darstellung der Veränderungen nebst Interpretation der Ursachen, Wirkungen und weiteren Tendenzen. Dafür wird laufendes Personal oder eine externe Unterstützung erforderlich.

2. Verfahrensvorschlag: Fortschrittsbericht VEP Bremen 2025

Auf der Basis der zuvor dargestellten Ausführungen wird empfohlen, alle vier Jahre, angefangen mit 2018 und dann jeweils nach 4 Jahren, einen „Fortschrittsbericht VEP Bremen 2025“ zu erstatten. Der Bericht kann in etwa wie folgt aufgebaut werden:

- Beschreibung der allgemeinen Rahmenbedingungen und Trends, soweit sie die Mobilitätsentwicklung betreffen (wirtschaftliche Entwicklung, Kraftstoffpreise, etc.), und Interpretation ihrer Folgen für Bremen
- Darstellung der Messgrößen für die Globalevaluation und Interpretation deren Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte mit den jeweils relevanten Daten für die Projektevaluation

Auf der Basis dieser Darstellungen sollte sodann im Sinne einer Schlussfolgerung eine Aussage darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen zu beobachten sind
- ob es Abweichungen von den gewünschten und erwarteten Wirkungen gab und ob bzw. wo (bei welchem Handlungsfeld) sich daraus ein Bedarf für eine Änderung der Maßnahmenkataloge oder eine Fortschreibung des VEP Bremen 2025 ableitet.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Europäische Union sogenannte „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP), also Konzepte für eine nachhaltige städtische Mobilität, und eine Zertifizierung von Kommunen dazu unterstützt. Da bisher die Zertifizierungsprozesse sowie deren Erfordernisse und Nutzen noch nicht klar erkennbar sind und der Prozess zur Aufstellung des VEP Bremen 2025 sehr weit fortgeschritten ist, wird empfohlen, jetzt das hier vorgestellte Evaluationskonzept umzusetzen. Im Zuge der Erstellung des ersten Fortschrittsberichtes, voraussichtlich im Jahr 2018, sollte der dann erreichte Erkenntnisstand zum SUMP aktualisiert werden und neu entschieden werden, ob das Evaluationskonzept dann eventuell im Sinne fortzuschreiben ist.