Informations- und Publizitätsmaßnahmen

Bericht zur abschließenden Bewertung des OP Verkehr
Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund ......................................................................................................................................................... 3

2. Ziel und Zweck ....................................................................................................................................................... 5

3. Bewertungsmethodik ............................................................................................................................................... 7

4. Bewertung der einzelnen Maßnahmen .................................................................................................................. 9
   4.1. Maßnahmen mit Servicefunktion (Zielgruppe: (potenziell) Begünstigte) ............................................. 11
   4.2. Maßnahmen mit Publizitätsfunktion (Zielgruppe: allgemeine Öffentlichkeit) ..................................... 21
   4.3. Maßnahmen mit Vernetzungsfunktion (Zielgruppe: Verwaltung & Fachöffentlichkeit) ..................... 40

5. Bewertung der verwendeten Indikatoren ............................................................................................................... 45

6. Organisationsaufwand zu den Informations- und Publizitätsmaßnahmen ..................................................... 51

7. Zusammenfassung ................................................................................................................................................ 53
1. Hintergrund

Die projektspezifische Förderung bewirkt die beschleunigte Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten, die in Teilregionen des Programmgebietes eine wichtige Funktion im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrsgeschehens haben. Diese Funktion des EFRE für die regionale Entwicklung wird durch programmübergreifende und projektspezifische Publizitätsmaßnahmen für die Öffentlichkeit ersichtlich.

Die von der Verwaltungsbehörde im Kommunikationsplan zum OP Verkehr hinterlegte Kommunikationsstrategie berücksichtigte insbesondere die spezifischen Anforderungen der thematischen Ausrichtung des Programms mit Blick auf die Förderung von Verkehrsinfrastruktur und war Grundlage für eine ausgewogene Informations- und Publizitätsarbeit.


______________________________

2. Ziel und Zweck
Die Bewertung der im Kommunikationsplan festgelegten und in den Vorhaben durchgeführten Informations- und Publizitätsmaßnahmen erfolgt auf der Basis eines von der Verwaltungsbehörde gemeinsam mit dem Begleitausschuss abgestimmten konzeptionellen Ansatzes². Insofern sind aus inhaltlicher Sicht alle im Kommunikationsplan festgelegten Maßnahmen berücksichtigt. Die Bewertung insbesondere der Publizitätsmaßnahmen umgreift die gesamte Projektebene, d. h. in den wenigen Ausnahmefällen auch die Projekte, bei denen die materiellen Zielsetzungen zum Stichtag 31.12.2015 noch nicht abgeschlossen wurden und folglich auch die verpflichtend festgelegten Publizitätsmaßnahmen (permanent Erläuterungstafeln) erst zu einem späteren Zeitpunkt errichtet werden³. Die abschließende Bewertung zielt ab auf:

- die Überprüfung der Funktionsweise der einzelnen Maßnahmen hinsichtlich der zeitgerechten Implementierung;
- Eignung der gewählten Kommunikationswege bzgl. der adressierten Zielgruppe;
- Intensität, mit Blick auf die Erfüllung der intendierten Aufgaben und Ziele

- die Wirkungsbeiträge der einzelnen Maßnahmen zur Umsetzung der Kommunikationsstrategie, insbesondere hinsichtlich einer frühzeitigen, direkten und kontinuierlichen Information und Begleitung einzelner Zielgruppen;
- programm- und strukturfondspezifische Ziele hinsichtlich der Information (transparenter und fairer Zugang zu Fördermöglichkeiten) und Publizität (Rolle der Europäischen Gemeinschaft, Sichtbarkeit und Bekanntheit der Strukturfondsunterstützung) in der Öffentlichkeit.

Die abschließende Bewertung reflektiert dabei an geeigneter maßnahmspezifischer Stelle den Ergebnisstand zum Zeitpunkt der Zwischenbewertung, zeigt die Entwicklung bis zum Zeitpunkt der abschließenden Bewertung auf und gibt ein gesamthaftes Bild je Maßnahme wieder. In der übergeordneten Betrachtungsebene sind Schlussfolgerungen dahingehend avisiert, ob sich die eingesetzten Maßnahmen, einzelne Instrumente auch in der Begleitung durch maßnahmspezifische Indikatoren in der im OP Verkehr angewandten Form bewährt haben. Auch wenn die insgesamt gewonnenen Erfahrungen nicht unmittelbar genutzt werden können – in der Förderperiode 2014 - 2020 ist kein Operationelles Programm in Bezug zum EFRE auf Bundesebene etabliert – so sollen die Bewertungsergebnisse dennoch dazu dienen Rückschlüsse auf die Durchführung von Informations- und Publizitätsmaßnahmen im Rahmen der Strukturfondsfinanzierung ziehen zu können.

Die Bewertung greift nicht zuletzt auch mit dem Personaleinsatz und dem Zeitaufwand Querschnittaspekte des Organisationsaufwandes auf. Dabei steht insbesondere die Verwaltungsbehörde im Fokus, da sie für die Umsetzung des Kommunikationsplans im Sinne einer angemessenen und ausgewogenen Informations- und Publizitätsarbeit verantwortlich ist.

---

2 Im Zuge der Zwischenbewertung wurde der Bewertungsansatz von der Verwaltungsbehörde gemeinsam mit dem Begleitausschuss abgestimmt. Die abschließende Bewertung stellt im Allgemeinen auf diesen Arbeitsansatz ab und schreibt ihn für die Zwecke der abschließenden Bewertung lediglich fort.

3 Mit Blick auf den Stichtag 31.12.2015 sind in den Projekten Schiffshebewerk Niederfinow und VDE17 Modul 1 die materiellen Zielsetzungen noch nicht erfüllt worden.
3. Bewertungsmethodik
Ausgangspunkt für die Bewertung der durchgeführten Informations- und Publizitätsmaßnahmen bildet die Organisation und Aufbereitung von maßnahmspezifischen Informationen und deren Analyse mit qualitativem und quantitativem Hintergrund. Die quantitative Analyse zielt auf zeitgerechte Implementierung und die Intensität in der Durchführung bzw. der Nutzung der Maßnahme (Informationen u. a. zum Zeitpunkt, zum Umfang, zur Häufigkeit der Durchführung, der Anzahl der genutzten Verbreitungswegen und der Nutzung durch die avisierte Zielgruppe). Dabei werden auch die mit den festgelegten Indikatoren zur Bewertung und Überprüfung des Kommunikationsplans ermittelten Informationen einbezogen.

Als Informationsquellen werden berücksichtigt:

- das Informationssystem der Verwaltungsbehörde sowie das Datenmanagementsystem des EFRE-Teams mit programm- und projektspezifischen Informationen der beteiligten Stellen sowie der (potenziell) Begünstigten zur Programmimplementierung und der laufenden Programm- und Projektbegleitung;
- eine ergänzende Datenbank des EFRE-Teams, die unter Zuhilfenahme des Informationssystems der Verwaltungsbehörde in der laufenden Programmbegleitung speziell die Informations- und Publizitätstätigkeiten erfasst hat;
- die jährliche Kurzberichterstattung für die Projekte durch die Begünstigten sowie die abschließende Berichterstattung im Rahmen des Projektabschlusses;
- Ergebnisse einer bedarfsorientierten und projektindividuellen Abfrage im Rahmen zu Einzelaspekten der Umsetzung von Publizitätsvorschriften bei den Begünstigten;
- eine aktualisierte Onlinerecherche4, um das Informationsangebot zum OP Verkehr und seiner Projekte in der Fachöffentlichkeit und der allgemeinen Öffentlichkeit unter dem Stichwort „Bekanntheitsgrad“ nachvollziehen zu können.

Der qualitative Ansatz zielt mit Blick auf Funktionsfähigkeit und Wirkungsbeiträge auf die mit den Maßnahmen gewonnen Erfahrungen. Im Sinne der Aktionsforschung werden Informationen aus der Programmimplementierung und laufenden Programmbegleitung herangezogen, die eine diesbezügliche Reflektion erlauben und ggf. auf deren Eignung für andere gemeinschaftliche Förderprogramme schließen lassen. Die Informationen und Erfahrungen zur Beantwortung der Kernaspekte werden für eine Einschätzung zur Funktionsweise und den relevanten Wirkungsbeiträgen auf der Ebene der einzelnen Maßnahmen verdichtet (vgl. Abschnitt 4).

4. Bewertung der einzelnen Maßnahmen
Um die abschließende Bewertung vornehmen und deren Ergebnisse einordnen zu können, sind die spezifischen Rahmenbedingungen für das OP Verkehr zu berücksichtigen:


---


4.1. Maßnahmen mit Servicefunktion (Zielgruppe: (potenziell) Begünstigte)

Vor dem Hintergrund gesetzlich geregelter Zuständigkeiten handelt es sich bei den (potenziell) Begünstigten um eine Zielgruppe, die auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Bundesschienenwege), die Auftragsverwaltungen der sechs zuständigen Landesministerien (Bundesfernstraßen) sowie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Bundeswasserstraßen) eingegrenzt ist. Die im Kommunikationsplan zum OP Verkehr festgelegten Maßnahmen mit Servicefunktion waren daher auf diese vergleichsweise kleine Gruppe potenziell Begünstigter ausgerichtet.

4.1.1. Informationsunterlagen zum Förderverfahren

Die Informationsunterlagen zum Förderverfahren umfassten:
- grundlegende Informationen zu Fördermöglichkeiten (Programmdokument & Anlagen);
- weiterführende Informationen zur Programm- und Projektimplementierung (Projektauswahlkriterien, Beschreibung der Verwaltungs- und Kontrollsysteme und Zuschussfähigkeitskriterien);
- sowie Unterlagen zur Antragserstellung (Antragsformulare und Leitfäden für die Erstellung von Projektanträgen).

In der frühen Phase der Programmumsetzung war die zeitgerechte Bereitstellung der vorgenannten Unterlagen wesentlich. Sie bildete die Grundlage dafür, dass Projekte mit entsprechender Projektreife, Förderfähigkeit und Förderwürdigkeit zügig implementiert und in die Durchführung überführt werden konnten. Bereits die Zwischenbewertung (mit Bezug zum Programm durchführungsstand 31.12.2010) hat gezeigt, dass die Verwaltungsbehörde die o. g. Unterlagen zeitgerecht erstellt und den an der Programmdurchführung beteiligten Stellen sachgerecht zur Verfügung gestellt hat.7


Auch aus qualitativer Sicht ist diese Relevanz zu bestätigen: Die thematische Spezifik und Begrenzung auf den Bereich Verkehrsinfrastruktur bewirkt einen überschaubaren Kreis potenzieller Antragssteller seitens der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Bundesschienenwege, der Auftragsverwaltungen der Länder für den Bereich Bundesfernstraßen und der Wasser-

straßenverwaltung für die Bundeswasserstraßen. Insofern war es nicht selten, dass die potenziellen Antragssteller ab einem gewissen Zeitpunkt in der Programmumsetzung über einen hinreichenden Erfahrungsumfang verfügten, der sich auch in teilweisen Beschleunigungseffekten bei der Antragsvorbereitung äußerte. Dennoch waren im Zuge der Implementierung der o. g. 31 Projekte im Zeitraum nach dem 31.12.2010 auch acht Antragsteller eingebunden, die erstmalig den Vorgang der Antragsvorbereitung und Erstellung durchzuführen hatten. Für diese Stellen war insofern eine umfassendere Begleitung bei der Einweisung und Benutzung der zur Verfügung gestellten Unterlagen notwendig.


Insofern hat sich die Verfügbarmachung von Unterlagen auf dem elektronischen Weg im Zuge der Programmrealisierung als effizientesten Ansatz verfestigt, wobei die Verknüpfung mit den EFRE-Besprechungen einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung geleistet hat. Dass die Bereitstellung der Unterlagen über die Internetpräsenz des BMVI wie bereits zum Zeitpunkt der Zwischenbewertung weiterhin einen ergänzenden Charakter hatte, ist nach wie vor eher technischen bzw. verwaltungsformalen Aspekten geschuldet. Der

Gerade mit Blick auf den im Zuge der Programmrealisierung nicht unerheblichen Aktualisierungsbedarf von Unterlagen zur Förderung hat sich die Durchführung dieser Maßnahme mit Servicefunktion über den gesamten Programmzeitraum hinsichtlich einer frühzeitigen, direkten und kontinuierlichen Information der (potenziell) Begünstigten als unabdingbar bestätigt.

4.1.2. Individuelle Antragstellerberatung


Ein darauf abgestimmter erster Optimierungsansatz, der auch im Ergebnis der Zwischenbewertung umgesetzt wurde, stellte sich wie folgt dar: Mit Antragstellern, die durch bereits erstellte Antragsunterlagen über einen gewissen Erfahrungsumfang verfügten, wurde dort, wo es die inhaltliche Beschaffenheit des zu beantragenden Projektes erlaubte, der schriftliche Austausch auf elektronischen Wege intensiviert. Dadurch wurde die Anzahl der individuellen Antragstellerberatungen vor Ort und die damit verbundenen Aufwendungen bei allen beteiligten Stellen reduziert. Individuelle Antragstellerberatungen vor Ort

8 Bereits im Januar und Februar 2008 und somit unmittelbar nach der Genehmigung des OP Verkehr hat das EFRE-Team eine umfassende individuelle Antragstellerberatung eingeleitet.
Ort blieben jedoch vor allem dort notwendig, wo sie mit Blick auf die Komplexität des Vorhabens als auch vor dem Hintergrund von vergleichsweise geringen Erfahrungswerten in der Antragstellung beim potenziellen Antragsteller geboten schienen.

**Quantitative Aspekte**


Welche Rolle die Aspekte des zunehmenden Erfahrungsschatzes und der Komplexität der zur Beantragung vorgesehenen Vorhaben spielen, wird an Beispielen auf der Projektebene deutlich: Für die Projekte Berlin-Dresden (B.DD) und Stelle-Lüneburg (DSL) ist ein Zeitlauf von 1.700 bzw. 1.363 Tagen vom Auftaktgespräch bis zur Antragseinreichung zu verzeichnen. Sie bilden in der statistischen Betrachtung damit die größten Ausreißer nach oben.

Die Auftaktgespräche konnten zeitnah in der Frühphase der Programmdurchführung Ende 2008 (DSL) bzw. Anfang 2009 (B.DD) durchgeführt, erste Antragsentwürfe erstellt und vom EFRE-Team kommentiert werden. Der weitere Zeitlauf war geprägt von einem erheblichen zeitleichen Mehrbedarf für die parallel noch in der Durchführung befindlichen Planfeststellungsverfahren, die sowohl sämtliche bahntechnisch wie umweltseitig relevanten Aspekte unter dem Gesichtspunkt einer wirtschaftlichen Realisierung der Projekte mit der Beteiligung der entsprechenden Fachebenen und der Öffentlichkeit zu bearbeiten hatten. Auf der Basis rechtskräftiger Planfeststellungsunterlagen konn-

Demgegenüber sind die Zeitläufe bei anderen Projekten wie der A 27 oder der A 7 (Modul 2) mit 34 bzw. 51 Tagen vom ersten Gespräch bis zur Einreichung als zügig zu bezeichnen: Da es sich bei diesen Projekten um Maßnahmen der grundhaften Erneuerung/Sanierung handelte, waren hierfür keine komplexen Plangenehmigungsverfahren einschließlich der Berücksichtigung umweltfachlicher Fragestellungen erforderlich. Dass aber auch Erfahrungswissen beim Antragsteller durchaus einen wesentlichen Beitrag zur Beschleunigung des Prozesses der Antragstellung leisten kann⁹, zeigen die beiden Module des Vorhabens A 10: Während für das Modul 1 noch vier Beratungen und 370 Tage benötigt wurden, konnte der Aufwand mit nur einer Beratung und 43 Tagen beim Modul 2 deutlich minimiert werden.

Qualitative Aspekte


⁹ Im Rahmen einer gewissen Gleichartigkeit bzw. relativ ähnlich strukturierter Projekte.

Damit hat die Maßnahme die mit ihr verbundenen Aufgaben und Ziele grundsätzlich im Zeitverlauf zunehmend besser erfüllen können und einen wirksamen Beitrag zur Umsetzung der Kommunikationsstrategie hinsichtlich einer frühzeitigen, direkten und kontinuierlichen Information und Begleitung der potenziell Begünstigten bei der zeitgerechten und qualitativ ansprechenden Erarbeitung von Antragsunterlagen leisten können. Aufgetretene Schwierigkeiten betrafen die benötigten Zeitläufe, welche im Wesentlichen vom Zeitbedarf der jeweiligen Planfeststellungsverfahren überlagert waren.

4.1.3 Entscheidungstransparenz im Bewilligungsverfahren
Um ein umfassendes Verständnis für die Festlegungen in der Bewilligung wie auch für die Handhabung der weiteren Unterlagen zum Förderverfahren zu schaffen, hat die Verwaltungsbehörde zunächst zeitgerecht zur Programmumsetzung standardisierte Bewilligungsunterlagen aufgestellt, die für alle bewilligten Projekte angewendet wurden und die Basis für die Dokumentation der Bewilligungsentscheidung gegenüber den Begünstigten bildeten. Dem Ansatz der Gleichbehandlung der Begünstigten folgend, wurden für die Festlegungen zu materiellen, finanziellen und zeitlichen Aspekten standardisierte Textbausteine und Formulare verwendet. Die Vorlagen wurden dabei so flexibel gehalten, dass bei projektspezifischem Bedarf bspw. gesonderte Bewilligungsauflagen ergänzt werden konnten.


4.1.4. Projektbegleitung


Unterlagen zur Ausgabenabrechnung

In festgelegten regelmäßigen Abständen (i. d. R. quartalsweise) wurde vom Begünstigten der Fortschritt in der Umsetzung der bewilligten finanziellen Ziele (Stand der als zuschussfähig erklärten Ausgaben) sowie der materiellen Ziele (Datenblatt Datenerhebung mit dem Stand der Umsetzung der materiellen Ziele bspw. der realisierten Kilometer Streckenlänge) berichtet. Mit diesem Ansatz wurde die Verwaltungsbehörde dem verordnungsseitig festgelegten Anspruch gerecht, jederzeit hinreichende Informationen aus der Realisierung der Projekte für die eigene begleitende Tätigkeit verfügbar zu haben bzw. für prüfende Einrichtungen vorhalten zu können. Insofern stellten die Unterlagen zu den Ausgabenerklärungen zunächst auf einen quantitativen Ansatz der Begleitung ab. Ergänzt wurde dieser quantifizierte Ansatz durch eine qualitati-


Im Zuge der Programmunsetzung ist dabei unter dem Gesichtspunkt des sachgerechten Einsatzes personeller Ressourcen ein Optimierungsansatz zum Tragen gekommen. Der Informationsaustausch im Rahmen der EFRE-Besprechungen diente u. a. dazu, den aktuellen Sachstand der Ausgabenabrechnung gemeinsam zu verifizieren. Zugleich wurde eine auf den jeweiligen jährlichen Horizont ausgerichtete Vorschau der von den Begünstigten erwarteten Ausgaben aus der projektspezifischen baulichen Umsetzung thematisiert. Diese zeigte im Jahresverlauf auch, dass naturgemäß in den vom Wetter begünstigten Monaten von ca. April bis Oktober (d. h. im 2. und 3. Quartal) eine hohe Bauaktivität zu verzeichnen war (mit entsprechend hohen getätigten Ausgaben), wohingegen sich die vom Winter geprägten Monate deutlich zurücknahmen (und nur ein geringer Ausgabenzuwachs zu verzeichnen war). In der Folge waren diese Quartale regelmäßig durch einen vergleichsweise geringen Ausgabenumfang gekennzeichnet, der jedoch den vollen Prüfaufwand bei den Zwischengeschalteten Stellen wie auch bei der Verwaltungsbehörde und der Prüfbehörde durchlief. Dort wo dies insofern aus der projektindividuellen Abstimmung heraus sinnvoll erschien, wurde der ansonsten quartalsweise Rhythmus der Ausgabenerklärung daher ausgesetzt und auf ein halbes Jahr und teilweise auch länger ausgedehnt. Dieser Arbeitsansatz hat sich schon allein deswegen bewährt, weil sich in der fortgeschrittenen Programmunset-
Bericht zur Bewertung der Informations- und Publizitätsmaßnahmen

der dann in der Umsetzung befindlichen Anzahl von Projekten eine
deutliche Erhöhung und Verdichtung der Arbeitsaufwände in der Ausgaben-
abrechnung und Prüfung bei allen beteiligten Stellen ergeben hat und die
sachgerechte Aufweitung des Abrechnungsrhythmus einen gewissen Spiel-
raum beim Einsatz der verfügbaren Ressourcen ermöglicht hat.

Jährliche Projektkurzberichterstattung

Mit der jährlichen Projektkurzberichterstattung wurde ein Instrument fortge-
führt, das sich bereits in der Förderperiode 2000 - 2006 als hilfreich erwiesen
hat. Zum einen diente diese Form der Berichterstattung für das jeweilige Be-
richtsjahr (Januar - Dezember des Vorjahres) dazu, Erkenntnisse zum erziel-
ten Projektfortschritt in materieller und finanzieller Hinsicht zu erlangen und
gleichzeitig die ordnungsgemäße Umsetzung von Bewilligungsauflagen und
Förderbedingungen zu überprüfen. Zum anderen waren die über die Projekt-
kurzberichterstattung gewonnenen Informationen für die Erarbeitung des
jährlichen Durchführungsberichtes der Verwaltungsbehörde an die EU-Kom-
mission wesentlich. Für die Funktionsweise dieses Instrumentes spielten
- die Einhaltung des Zeitlaufes der Kurzberichterstattung 12 und
- die Plausibilität bzw. inhaltliche Konsistenz der übermittelten Informatio-
en eine wesentliche Rolle.

Bezüglich des Zeitlaufes für die Einreichung der Kurzberichterstattung kann
auf entsprechende Daten bei der Verwaltungsbehörde zurückgegriffen wer-
den. Legt man den 31.03. eines Jahres als Ausgangspunkt zu Grunde, so ist für
die frühe Phase der Programmumsetzung 13 festzustellen, dass lediglich die
Hälfte der Projektkurzberichte zeitgerecht eingereicht wurden. Dieser nicht
optimale Zustand ist sicherlich der Implementierung der Strukturen und den
damit verbundenen klassischen Anlaufschwierigkeiten geschuldet. Die rest-
lichen Berichte wurden dennoch soweit sachgerecht nachgereicht, dass eine
hinreichende Auswertung und damit auch projektspezifische Datengrundlage
als Input für das Berichtswesen zum jährlichen Durchführungsbericht gege-
ben war.

Zur Vorgangsoptimierung hat die Verwaltungsbehörde ab dem Berichtsjahr
2011 die Begünstigten projektindividuell mit einem Schreiben (per Mailver-
kehr) jeweils Anfang Januar an die Berichtspflicht erinnert. Mit der Erinne-
rung wurde den Begünstigten das jeweils aktuelle Berichtsformular nochmals
nachrichtlich zur Verfügung gestellt. Diese Vorgehensweise hat dazu beigetra-
gen, dass sich der Anteil der zeitgerecht eingereichten jährlichen Kurzberichte
sukzessive bis zum Berichtsjahr 2013 auf 90% erhöht hat 14.

Die Plausibilität bzw. inhaltliche Konsistenz der Kurzberichte lässt sich an-
hand der Auswertungsarbeit der Verwaltungsbehörde einordnen. Bei der Aus-

12 Mit Blick auf den festgelegten Termin zur Übermittlung des Durchführungsberichtes
an die EU-Kommission (regelmäßig der 30.06.) und wegen der zu berücksichtigenden
Zeitläufe in der Auswertung der Kurzberichte durch die Verwaltungsbehörde, wurde der
Termin für die Einreichung der Kurzberichte auf den 31.03. eines jeden Jahres festgelegt.

13 Bezugsgrößen sind die Jahre 2009 und 2010 mit neun bzw. elf Projekten der Prioritäts-
achsen 1 bis 3 für die eine Kurzberichterstattung notwendig war.

14 Bezugsgröße ist das Berichtsjahr 2013 auf der Basis von 35 Projekten der Prioritäts-
achsen 1 bis 3 für die eine Kurzberichterstattung notwendig war. Für die später einge-
reichten Projektkurzberichte ist zudem festzuhalten, dass die spätere Einreichung u. a.
mit einer entsprechenden Vorankündigung seitens des Begünstigten und einer
entsprechenden sachlichen Begründung wie auch einer terminlichen Festlegung für die
Nachreichung an die Verwaltungsbehörde gemeldet wurde.

Auch hier ist zu beobachten, dass eine gewisse Intensität von Nachfragen in der frühen Phase der Programmumsetzung zu verzeichnen war und auch hier kann dies auf den klassischen Effekt der Anlaufschwierigkeiten zurückgeführt werden. Im Sinne der Optimierung hat die Verwaltungsbehörde im weiteren Verlauf der Programmumsetzung den Begünstigten die Möglichkeit eingeräumt, Entwurfsvorschläge für die Kurzberichte vor der Einreichung bei der Verwaltungsbehörde dem EFRE-Team zur Vorsichtung im Sinne einer Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung zur Verfügung zu stellen. Dieser Arbeitsansatz hat wesentlich dazu beigetragen, dass sich der Austausch zwischen der Verwaltungsbehörde und den Begünstigten zu einzelnen offenen Aspekten auf ein zielführendes Maß eingependelt hat.

**EFRE-Besprechungen**


---

\(^{15}\) In der Förderperiode 2000 - 2006 (OP Verkehrinfrastruktur) und in der Frühphase der Realisierung zum OP Verkehr als EFRE-Monitoring geführt.
Bericht zur Bewertung der Informations- und Publizitätsmaßnahmen


4.2. Maßnahmen mit Publizitätsschärfen
(Zielgruppe: allgemeine Öffentlichkeit)

4.2.1. Internet-Plattform des BMVI

Inhaltliche Aspekte

Parallel dazu erfolgte eine bedarfsgerechte Optimierung der angebotenen relevanten Unterlagen. Dies betrifft Ergänzungen im Downloadbereich hinsichtlich der jeweils aktuellsten Fassungen der für die Arbeitsweise der am OP beteiligten Stellen relevanten Verfahrensdokumentationen, der Jahresberichte zum jeweils abgelaufenen Berichtsjahr, der Berichte zu den themenspezifischen Zwischenbewertungen die im Zuge der laufenden Begleitung erstellt wurden, weiteren Informationen zu den geförderten Projekten und der halbjährlich erscheinenden Informationszeitschrift „verNETZt“. Insofern konnte

18 Bereits zum Zeitpunkt der Zwischenbewertung wurde deutlich, dass die Bereitstellung von Informationen über das Internet eher der breiteren Streuung in der (Fach-) Öffentlichkeit gerecht werden kann, als der Funktion der zeitnahen Bereitstellung von Informationen für die (potenziell) Begünstigten. Mit entsprechendem Zeitaufwand sind bei einer Veröffentlichung von Dokumenten über das Internetportal zunächst die Barrierefreiheit herzustellen und die Einhaltung des Urheberrechtes zu garantieren, was sich im Vergleich mit der direkten und schnellen Kommunikation mit dem Begünstigten im elektronischen Schriftverkehr als nachteilig erwiesen hat.
dem Anspruch, dem Nutzer jeweils die aktuellsten Informationen zur Verfügung zu stellen, Rechnung getragen werden.

Technische Aspekte

Hinsichtlich der Einbettung des Informationsangebotes zur Strukturfondsförderung in das Internetangebot des BMVI waren über die Vorgaben zur Publizität gemäß Artikel 9 der VO (EG) Nr. 1828/2006 hinausgehend die Gestaltungsvorschriften der Bundesregierung zu beachten. Das hier verwendete Corporate Design wird medienübergreifend im Print- und Onlinebereich eingesetzt und ist für die Kommunikation nach innen und außen verbindlicher
Ausdruck der Corporate Identity der Bundesregierung. Ein von ihr herausgegebener „Styleguide“ beinhaltet die notwendigen Vorgaben für das visuelle Erscheinungsbild und war somit auch die Grundlage für die Gestaltung des Internetangebotes zur EFRE-Förderung.

Der Einsatz der vorhandenen Personal- und technischen Ressourcen stand dabei im Spannungsfeld zwischen den Möglichkeiten des Internetauftritts einerseits, einem Nutzerkreis umfassende Informationen zur Strukturfondsförderung zu bieten und einem thematisch und fachspezifisch eng am OP Verkehr ausgerichteten Nutzerspektrum andererseits. Die Analyse der Besucherzahlen des Internetauftritts bestätigt die Wirksamkeit in Bezug auf einen vergleichsweise kleinen Kreis der Fachebene (vgl. Tabelle 1).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabelle 1: Zugriffe auf die Webseite des EFRE-Bundesprogrammes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Seiten</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>EFRE-Startseite</td>
</tr>
<tr>
<td>EFRE Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur</td>
</tr>
<tr>
<td>OP 2000 - 2006</td>
</tr>
<tr>
<td>OP 2007 - 2013</td>
</tr>
<tr>
<td>OP Verkehr EFRE Bund 2007 - 2013</td>
</tr>
<tr>
<td>Umsetzung des OP 2007 - 2013</td>
</tr>
<tr>
<td>Prioritäten des OP 2007 - 2013</td>
</tr>
<tr>
<td>Aktuelles</td>
</tr>
<tr>
<td>Neueste Entwicklungen</td>
</tr>
<tr>
<td>Vernetzt</td>
</tr>
<tr>
<td>Veranstaltungen</td>
</tr>
<tr>
<td>Dokumente zum Herunterladen</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: BMVI, Init


4.2.2. Berichterstattung des BMVI zum Ausbau der Bundesverkehrswege

Das BMVI veröffentlicht regelmäßig die erzielten Sachstände zu den Verkehrsinvestitionen sowie zum Stand der Deutschen Einheit in dem etablierten Berichtswesen. Die Verwaltungsbehörde nutzte regelmäßig die Gelegenheit, 

20 Verkehrsinvestitionsbericht; Herausgeber BMVI (Bis zum Berichtsjahr 2007 erfolgte die Berichterstattung zum Ausbau der Bundesverkehrswege durch zwei getrennte Berichte, nämlich den Bericht zum Ausbau der Schienenwege und dem Straßenbaubericht. Seit dem Berichtsjahr 2008 sind diese zwei Berichte im Verkehrsinvestitionsbericht vereint.
21 Für die Berichterstattung zum Stand der Deutschen Einheit fungierte das BVMVI (vormals BMVBS) als Herausgeber; bis zum Jahr 2013 das BMI. Seit dem Jahr 2014 wird der Bericht vom BMWi herausgegeben.


4.2.3. Größere Informationsaktionen bzw. Veranstaltungen des BMVI
Informationsveranstaltungen
Zu den Veranstaltungen, die die Verwaltungsbehörde im Rahmen der Strukturfondsförderung durchführte, zählen insbesondere die jährlich stattfindenden Informationsveranstaltungen sowie die Sitzungen des Begleitausschusss.

---

Bericht zur Bewertung der Informations- und Publizitätsmaßnahmen


Mit Blick auf die intensive Berichterstattung durch die regionale wie überregionale Presse zu feierlichen ersten Spatenstichen und Verkehrsfreigaben und vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen aus der Informationsveranstaltungsreihe wurde der politische Rückkopplungswunsch der Fachöffentlichkeit durch die Veranstaltungsteilnehmer genutzt.24

Gemessen an der thematischen Ausrichtung des OP Verkehr und dem daran orientierten begrenzten Teilnehmerkreis (im Wesentlichen bestehend aus der Fachöffentlichkeit) waren die angebotenen Veranstaltungen durch eine gute Beteiligung (durchschnittlich ca. 32 Teilnehmer) gekennzeichnet.


Mit Blick auf die feierlichen Veranstaltungen wie Verkehrsfreigaben und der damit verbundenen Berichterstattung (im Idealfall auch zur finanziellen Unterstützung des Projekts durch die Europäische Union) in den Medien, war bereits im Zwischenbewertungsbericht auf die Schwierigkeiten hingewiesen worden, die mit einer Quantifizierung des im Kommunikationsplan festgelegten Indikators „O.01 Medienreichweite gemäß Mediadaten“ verbunden sind. Diese wurden insbesondere in der Notwendigkeit eines kontinuierlichen und programmbegleitenden Monitorings einer vielfältigen Medienlandschaft und dem damit verbundenen Zeitaufwand verortet. Darüber hinaus ist festzustellen, dass zwar je nach regionaler Bedeutung der Projekte in den Medien berichtet wird und damit – wie im Falle der Eröffnung des City Tunnels Leipzig oder der Hochgeschwindigkeitsstrecke VDE 8.2 – über die Hauptausgabe der Tagesschau (ARD) auch ein breites Zuschauerspektrum (ca. 8,96 Mio. Zu-
Bericht zur Bewertung der Informations- und Publizitätsmaßnahmen

27 Bericht zur Bewertung der Informations- und Publizitätsmaßnahmen

schauer je Sendung in 2014\textsuperscript{25}) erreicht wird. Die Aufbereitung der Themen und damit verbunden auch die Erwähnung des Fördermittelgebers obliegen der jeweiligen Nachrichtenredaktion. Eine entsprechende Platzierung bzw. Erwähnung der Unterstützung des Projektes durch den EFRE ist aufgrund der medienrechtlich garantierten Freiheit der Berichterstattung nicht gezielt steuerbar und insofern eher zufällig. In ähnlicher Weise betrifft dies auch die einzelnen Redebeiträge geladener Gäste zu den Freigabeterminen, die nur im Einzelfall auf die Finanzierungsstruktur des Projektes Bezug nehmen.

**Aktionstag „Europa in meiner Region“**


Abbildung 3: Ankunft von Besuchergruppen beim Tag der offenen Tür (Niedrigwasserschleuse Magdeburg); Quelle: isw 2016

Mit Blick auf die Besucher am Infostand des BMVI und die verteilen Informaterialien hat diese Aktion ihren Beitrag zur Verbesserung der Bekanntheit und Sichtbarkeit des OP Verkehr und der damit verbundenen Förderung wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte, insbesondere des Projekts Niedrigwasserschleuse Magdeburg leisten können, wenngleich die informell mit Bürgern am Infostand geführten Gespräche vielfach allgemein auf die Planungsprozesse sowie Umweltbelange von Vorhaben zielten.

4.2.4. Sonstige Informationsaktionen einschließlich Pressemitteilungen des BMVI

**Pressemittteilungen**

Mit dem Instrument der Pressemittteilungen hat die Verwaltungsbehörde zum OP Verkehr über den gesamten Programmzeitraum hinweg auf die klassischen und etablierten Strukturen der Öffentlichkeitsarbeit des BMVI zurück-

\textsuperscript{25} Zuschauer ab 3 Jahre (vgl. Zuschauer und Marktanteile der Fernsehnachrichten 2013 - 2014, ard.intern.de (27.04.2016)).


Die Verwaltungsbehörde hat für eine konsistente Einbettung der Informationen zur Projektförderung den anlassbezogenen Informationsaustausch mit dem für die Pressemeldungen zuständigen Fachreferat im BMVI etabliert. Dies hat dazu beigetragen, dass insbesondere auch die von der Öffentlichkeit mit besonderer Aufmerksamkeit bedachten Anlässe zu Spatenstichen und Verkehrs freigaben die entsprechenden Inhalte zur Projektförderung erfassten. So sind in den Pressemeldungen regelmäßig die regionalräumliche- verkehrs funktionale Einordnung, die avisierten Realisierungszeiträume, die verkehrlichen Wirkungen und Ziele, das OP Verkehr, der Strukturfonds EFRE bzw. die Europäische Union als Fördermittelgeber und die Fördermittelhöhe benannt.


Gerade für das OP Verkehr mit seiner spezifischen thematischen Eingrenzung auf einen Fördersachverhalt haben die Pressemeldungen eine übergeordnete Funktion wahrgenommen. Mit Blick auf den Umfang und die Qualität sowie die zeitliche Einordnung der Pressemeldungen kann der Maßnahme daher ein gutes Funktionieren bescheinigt werden.

**Informationsschrift verNETZt**


Damit kommt der (Barriere-armen) Online-Version zwar eine untergeordnete, jedoch die Print-Fassung ergänzende Bedeutung zu.

Eine weitergehende Bedeutung kommt der Informationsschrift auch im Hinblick auf die Weiterverarbeitung der dort vermittelten Inhalte im Internet zu: Insbesondere mit Blick auf die Projektgesamtkosten und die Kofinanzierung durch Gemeinschaftsmittel stützen sich vielfach die über das Onlinelexikon „Wikipedia“ vermittelten Projektinformationen (neben Pressemeldungen des BMVI) auch auf die Angaben in „verNETZt“.

Faltblatt
Kurzinformationen zum Handlungsansatz und zur Umsetzung des OP Verkehr sowie zu den Ansprechpartnern in der Verwaltungsbehörde wurden in kompakter Form mit Hilfe eines Faltblattes gestreut. Die technische Bearbeitung des Faltblattes war im Laufe der Programmumsetzung von einer Optimierung und Verstetigung der Abläufe gekennzeichnet. So wurde die Verar-

beitung der Druckfassung ab etwa der zweiten Hälfte der Förderperiode unter Einbezug der Experten der Bundesdruckerei vorgenommen. Das Faltblatt fand auf denselben Wegen wie die Informationsschrift „verNETZt“ seine Verbreitung. Eine Einordnung der Wirkungsweise des Faltblattes sollte berücksichtigen, dass es sich bei der Gruppe der Fachöffentlichkeit um eine bereits mit der Grundstruktur des OP Verkehr weitgehend vertrauten Gruppe handelt. Insofern entwickelt das Faltblatt seine Wirksamkeit vor allem mit Blick auf die allgemeine Öffentlichkeit. Insbesondere die überschaubare Informationsvermittlung und die einfache Aufbereitung komplexer Themen leisteten hierzu einen Beitrag.

4.2.5. Beflaggung am Standort der Verwaltungsbehörde


4.2.6. Beschilderung an den Investitionsstandorten

Die Information über die Unterstützung von Infrastrukturprojekten durch die Europäische Union mittels Hinweisschildern (während der Bauphase) und permanenten Erläuterungstafeln (in der Betriebsphase) vor Ort haben sich als die zentralen Elemente für die Bekanntmachung der Projektförderung aus dem EFRE durch das OP Verkehr erwiesen. Deren Durchführung und die Einhaltung der dabei wesentlichen verordnungsseitigen Vorgaben und Prämissen waren insofern ein wesentliches Element der Programm- bzw. Projektbegleitung.


Zum Zeitpunkt der Zwischenbewertung zeigte sich, dass die Anforderungen an eine verordnungskonforme Beschilderung mitunter einen erheblichen

28 Art. 7, Abs. 2 Buchstabe c der VO (EG) 1828/2006.

29 Insbesondere durch den Publizitätsleitfaden für das OP Verkehr.

Dennoch ist insbesondere für solche Projekte, die im Programmzeitraum vergleichsweise früh bewilligt wurden, festzustellen, dass die Beachtung und die Einhaltung von Publizitätsvorgaben durch die Projektverantwortlichen noch nicht die Sensibilität erfahren hat, wie dies im weiteren Verlauf der Programmumsetzung zu verzeichnen war (zu Verstößen gegen die Vorgaben und deren Bereinigung weiter unten).


**Inhalt und Gestaltung der Schilder**

Insbesondere zu inhaltlichen Aspekten der Beschilderung während der Phase der baulichen Umsetzung sowie der anschließenden verkehrlichen Nutzung des Vorhabens werden ordnungseigene eindeutige Vorgaben gemacht. Diese betreffen insbesondere das Emblem der Europäischen Union und den Verweis auf die Europäische Union, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie den europäischen Mehrwert (hier: „Investition in Ihre Zu-

---

20) Projektberichte, Projektabchlussberichte, Prüfberichte der ZwSt. und der EFRE-Prüfbehörde und sonstige Unterlagen.

31) Das Projekt Schiffshebewerk Niederfinow ist zum Zeitpunkt des Berichtes noch nicht fertiggestellt. Insofern sind hier noch keine permanenten Erläuterungstafeln errichtet worden.
Bericht zur Bewertung der Informations- und Publizitätsmaßnahmen


**Sichtbarkeit und Signifikanz**


Darüber hinaus lassen sich der VO Hinweise auf die grafische Gewichtung der Projektinformationen auf dem Schild entnehmen.


**Lückenlosigkeit**

Der Verordnungstext macht auch Aussagen hinsichtlich eines zeitlichen Rahmens der Aufstellung der Beschilderung. Demnach sind Hinweisschilder während der Durchführung des Projektes aufzustellen. Da sich die Projekte zum Zeitpunkt der Bewilligung der Fördermittel vielfach bereits in ihrer baulichen Umsetzung befanden, war die Beschilderung zeitnah nach Übermittlung der Bewilligung an den Begünstigten vorzunehmen. Dies ist in zwei
Schienenprojekten nicht gelungen (s. o. Unterabschnitt Inhalt und Gestaltung der Schilder).

Mit Blick auf den Austausch der (provisorischen) Baustellenbeschilderung durch die Aufstellung von dauerhaften Erläuterungstafeln ist darüber hinaus die Durchgängigkeit der Öffentlichkeitsarbeit zu gewährleisten. Die permanenten Erläuterungstafeln ersetzten daher regelmäßig die Hinweisschilder, um der Informationsverpflichtung ohne Unterbrechung nachzukommen.

Der Zeitpunkt der Aufstellung richtet sich dabei nach dem Fertigstellungsdatum des Vorhabens, wenngleich durch die Verordnung ein Zeitraum von sechs Monaten für die Errichtung der permanenten Erläuterungstafeln eingeräumt wird. In zwei Straßenprojekten wurde die dauerhafte Beschilderung nur mit einem zeitlichen Versatz zum Abbau der temporären Hinweisschilder vorgenommen, sodass die Lückenlosigkeit der Information hier nicht durchgängig gewährleistet werden konnte. In einem der beiden Projekte jedoch konnte der Begünstigte nachvollziehbar die bestehende Lücke durch vertragliche Zwänge sowie in Erwägung gezogene wirtschaftliche Aspekte begründen.

**Verstöße und deren Bereinigung**

Bei allen oben aufgeführten Verstößen gegen die Publizitätsvorschriften war von den programmbegleitenden Stellen nicht nur zu klären, worin dieser Verstoß besteht, sondern auch jeweils zu entscheiden, ob dies einen heilbaren Verstoß darstellt, und wenn ja, wie in dem betreffenden Fall eine Bereinigung des Mangels erfolgen sollte. In vier Fällen waren die Verstöße nicht heilbar. In den beiden Schienenprojekten, in denen gänzlich auf eine Beschilderung während der Bauphase verzichtet wurde, wurde der Mangel auch mit Blick auf die im Programmzeitraum vergleichsweise späte Bewilligung der beiden Projekte erst im Zuge der Auswertung der Projektabschlussberichte festgestellt. Der Mangel war insofern nicht heilbar, da die Feststellung bereits nach der Inbetriebnahme erfolgt ist und eine dauerhafte Beschilderung durch den Begünstigten bereits vorgenommen wurde. Eine Sanierung dieser Fälle durch die Verwaltungsbehörde ist im Rahmen des Programmausfalls vorgesehen. Hinsichtlich des festgestellten publizitätsfreien Zeitraumes bei den beiden Straßenprojekten konnte der Begünstigte in einem Fall plausibel die bestehende Lücke in der standortnahen Öffentlichkeitsarbeit begründen, weshalb in diesem Fall auf eine Sanierung durch die Verwaltungsbehörde verzichtet wurde. In dem anderen Fall wird ebenfalls eine Sanierung im Zuge des Programmausfalls vorgenommen, da die bestehende Publizitätslücke vom Begünstigten nicht hinreichend begründet werden konnte.

Von den sieben weiteren Projekten mit Beanstandungen inhaltlich-gestalterischer Art (Hinweis- und Erläuterungstafeln) wurde in zwei Projekten mit Blick auf eine zeitnahe Inbetriebnahme und unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten auf eine Überarbeitung der Schilder verzichtet und der Begünstigte lediglich auf die Beachtung der Publizitätsvorgaben für seine weiteren Öffentlichkeitsmaßnahmen hingewiesen. In beiden Fällen wurden die Hinweise nachfolgend beachtet und der Mangel insofern als bereinigt betrachtet. In den fünf restlichen Fällen konnten die Beanstandungen zeitnah ausgeräumt werden. Abschließend fasst die nachfolgende Übersicht

---

22 Eine Auswertung des Zeitlaufs zur Bereinigung einer Feststellung durch den Begünstigten gestaltet sich schwierig, da die Bereinigung in der Regel im Rahmen einer nachfolgenden Prüfung bzw. im Rahmen der jährlichen bzw. abschließenden Berichterstattung behandelt wird und damit die Bestätigung der Bereinigung erst zu einem u. U. deutlich späteren Zeitpunkt erfolgt.
(Tabelle 2) die Ergebnisse zur Einhaltung der Publizitätsvorgaben zusammen. Dies erfolgt auf Projektebene, da die durchgeführten Prüfungen, Bereinigungen bzw. Sanktionen ebenfalls einen Projektbezug besitzen.

### Tabelle 2: Beschilderung (zusammenfassende Übersicht)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Projekte insg.</th>
<th>Anzahl Projekte mit Beschilderung (ist/soll)</th>
<th>Feststellungen zu (Anzahl der Projekte)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Inhalt/Gestaltung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>bereinigt</td>
</tr>
<tr>
<td>Hinweistafeln</td>
<td>38/40</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Erläuter.-tafeln</td>
<td>40/40</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<sup>a</sup> Verstöße gegen das Gebot der Lückenlosigkeit sind rückwirkend nicht heilbar, da die zeitliche Lücke auch mit Aufstellung der Erläuterungstafeln bestehen bleibt.

<sup>b</sup> Einschließlich der beiden Projekte, in denen keine Hinweistafeln aufgestellt worden sind.

#### 4.2.7. Sonstige Informationsaktionen der Begünstigen Informationszentren


Um die Zeitspanne zwischen der Projektbewilligung und Information über die Projektförderung in den Informationszentren (bspw. im Ausstellungsrendgang oder auf Printmaterialien) möglichst gering zu halten, wurde bereits in der Phase der Antragsvorbereitung der Anpassungsbedarf mit dem
Begünstigten abgestimmt. Durch diese Vorkehrungen konnte der notwendige zeitliche Vorlauf für die Erarbeitung von Vorlagen bzw. die Anpassung bereits bestehenden Printmaterials und die spätere Drucklegung berücksichtigt werden.

Die Informationszentren waren durch ein bemerkenswertes Besucherinteresse gekennzeichnet: Die Besucherzentren Goldisthal und Herrengosserstedt/Kalzendorf (Daten zum Projekt City-Tunnel und Schiffshebewerk liegen nicht vor) begrüßten zwischen März 2008 und Juni 2015 etwa 121.600 Gäste. Zwar wurden keine Daten zur Besucherstruktur und der Herkunft der Gäste erhoben. Mit Blick auf die Besucherzahlen und die geographische Lage der Informationszentren liegt jedoch die Vermutung nahe, dass unter den Besuchern auch ein wesentlicher Anteil von Interessenten überregionaler Herkunft ist.33

Bei diesem Instrument erscheint das bestehende aktive, d. h. vom Gast ausgehende Besucherinteresse besonders zweckmäßig, um Informationen über die

---

Projektförderung durch die Europäische Union in einer breiteren Öffentlichkeit zu streuen. Allerdings zeigen die vier Bespiele auch, dass das Instrument i. d. R. nur für solche Vorhaben geeignet ist, die nicht nur von überregionaler Bedeutung sind, sondern gleichzeitig ein hohes Maß an Einzigartigkeit aufweisen, bspw. durch die Komplexität der Ingenieurbaubwerke.


Feierliche Termine

Wesentlich für die Außenwahrnehmung der geförderten Projekte in der Fachöffentlichkeit, aber vielmehr noch in der allgemeinen Öffentlichkeit sind feierliche Termine, wie sie zu Baubeginn (feierlicher Spatenstich) und zum Bauende (feierlicher Verkehrsfreigabe) von den Begünstigten bzw. deren projektbearbeitenden Stellen regelmäßig in unmittelbarer Nähe zum Standort der Projektumsetzung organisiert wurden.


Eine im Hinblick auf die erfolgten Verkehrsfreigaben durchgeführte Analyse der Projektabschlussberichte ergab, dass für mindestens 17 Verkehrsanlagenprojekte, die teilweise oder vollständig Gegenstand der Förderung durch das OP Verkehr waren (Fördervolumen: 521,1 Mio. €), feierliche Veranstaltungen zur Übergabe an den Verkehr durch die Begünstigten durchgeführt wurden. Diese hatten hinsichtlich der Besucherzahlen eine Bandbreite von 112 bis 350 Teilnehmern, bestehend aus geladenen Gästen (u. a. Politik, bauliche Umsetzung Baubegleitung, Medienvertreter usw.).

34 Ohne Vorbehalt bewilligte EFRE-Mittel.
Bericht zur Bewertung der Informations- und Publizitätsmaßnahmen

Da solche Termine in der Regel insbesondere dann eine größere Wirksamkeit in der Öffentlichkeit entfalten können, wenn sie mit der Teilnahme hochrangiger Vertreter aus der Bundes- und Landespolitik verbunden sind, sind die Veranstaltungen insofern ein guter Multiplikator, insbesondere dann, wenn die begleitenden tagesaktuellen oder zeitnah nachgereichten Presseartikel auch auf die Beteiligung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung bzw. der Europäischen Union eingehen.

**Internetpräsenzen**


menhang mit deren verkehrlichen Inbetriebnahme besonders groß ist. Insbesondere die Jahre der Inbetriebnahme (siehe farbliche Markierung) sind von einem besonders starken Besucherinteresse geprägt.

Tabelle 3: Zugriffe auf die Projektseiten des DEGES-internetauftrittes

<table>
<thead>
<tr>
<th>Projekt</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
<th>Gesamt (bis Nov.)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>A 72</td>
<td>7.457</td>
<td>9.250</td>
<td>15.358</td>
<td>6.311</td>
<td>6.010</td>
<td>38.417</td>
</tr>
<tr>
<td>A 14 (ST)</td>
<td>4.687</td>
<td>4.135</td>
<td>5.936</td>
<td>16.583</td>
<td>13.620</td>
<td>44.961</td>
</tr>
<tr>
<td>A 14 (BB)</td>
<td>3.025</td>
<td>3.778</td>
<td>5.040</td>
<td>5.746</td>
<td>6.187</td>
<td>23.776</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: DEGES


Die sonstigen, über die reine Beschilderung hinausgehenden Maßnahmen der Begünstigten haben sich damit als ein wichtiger Baustein zur Information der allgemeinen Öffentlichkeit über die Projektförderung erwiesen.

4.3. Maßnahmen mit Vernetzungsfunktion
(Zielgruppe: Verwaltung & Fachöffentlichkeit)

4.3.1. Kommunikation innerhalb des Verwaltungs- und Kontrollsystems


4.3.2. Gremienarbeit und Kooperation mit anderen Verwaltungsbehörden

Den Empfehlungen der Zwischenbewertung folgend, hat die Verwaltungsbehörde den bewährten Arbeitsansatz zur Zusammenarbeit mit Verwaltungsbehörden aus anderen Operationellen Programmen wie auch die Gremienarbeit

---

27 Bereits der Zwischenbericht zur Bewertung der Informations- und Publizitätsmaßnahmen hat darüber berichtet, dass die Verwaltungsabläufe im Förderverfahren zum Zeitpunkt des ersten bewilligten Großprojektes VDE 8.1 am 30.06.2009 zeitgerecht funktionsfähig waren.


Insofern wurde sichergestellt, dass dort wo es thematisch relevant war, die regelmäßige Teilnahme von Mitarbeitern an Arbeitskreissitzungen der deutschen Verwaltungsbehörden und an Arbeitsgruppensitzungen u. a. zum Querschnittsthema Publizität aber auch im Speziellen zur Vorbereitung des Programmschluss erfolgen konnte.


4.3.3. Kommunikation im Rahmen des Partnerschaftsansatzes


Ein erster Entwurf für ein künftiges OP Verkehr wurde dem bestehenden Begleitausschuss am 15.12.2006 in einem Workshopverfahren vorgelegt und zur

39 Für das OP Verkehr sind dies: Das BMVI (als Verwaltungsbehörde), die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Niedersachsen, das BMUB, das BMWi und das BMF, die Deutsche Bahn, der DIHK, der DGB, der B.U.N.D. und die Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände.

Im Folgenden wurden die Sitzungen des Begleitausschusses zum OP Verkehr in einem jährlichen Turnus durchgeführt und aufgrund des im Wesentlichen deckungsgleichen Adressatenkreises im Rahmen der ebenfalls jährlich statt-

4.3.4. Zusammenarbeit mit externen Experten und der Fachöffentlichkeit

Zum Zeitpunkt der Zwischenbewertung (Sachstand der verwendeten Informationen war hier der 31.12.2010) lag die vergleichsweise intensive Zusammenarbeit mit externen Experten und der Fachöffentlichkeit in den Arbeitsabläufen zur Programmimplementierung (u. a. mit der Programmerstellung, der Strategischen Umweltprüfung und der ex ante Bewertung) sowie der frühen Projektimplementierung (insbesondere mit der Erstellung der für die Großprojekte relevanten Kosten-Nutzen-Analyse) begründet. In der weiteren Programmumsetzung fokussierte sich die Zusammenarbeit mit externen Experten und der Fachöffentlichkeit auf zwei wesentliche Bereiche:


Die Einbindung externer Experten und der Fachöffentlichkeit fand themenspezifisch zudem über die jährlichen Begleitausschusssitzungen und die in der Verwaltungsbehörde zur Zusammenarbeit mit Experten und der Fachöffentlichkeit insoweit gut bewährt. 
5. Bewertung der verwendeten Indikatoren
Für eine Bewertung der im Kommunikationsplan festgelegten und in Abschnitt 4 beschriebenen Maßnahmen war zunächst eine geeignete Auswahl von Indikatoren zu erfassen, die hinsichtlich ihrer Operabilität geeignet erschienen, die durchgeführten Maßnahmen sinnvoll abbilden zu können. Dieses Indikatorenset ist ebenfalls im Kommunikationsplan hinterlegt (vgl. Kommunikationsplan, S. 22). Zu berücksichtigen ist jedoch, dass aufgrund ihres Charakters nicht für alle Maßnahmen gleichermaßen Indikatoren für eine Bewertung festgelegt wurden. Dies betrifft bspw. sämtliche unter 4.1 behandelten Maßnahmen (Maßnahmen mit Servicefunktion (Zielgruppe: (potenziell) Begünstigte)) sowie die unter 4.3 behandelten Maßnahmen (Maßnahmen mit Vernetzungsfunktion (Zielgruppe: Verwaltung & Fachöffentlichkeit)). Für diese Maßnahmen, die nicht durch ausreichend quantifizierbare Indikatoren abgebildet werden konnten, musste eine qualitative Kontexteinordnung anhand von individuellen Bewertungsmaßstäben vorgenommen werden. Für alle anderen der unter 4.2 behandelten und auf die allgemeine Öffentlichkeit ausgerichteten Maßnahmen wurden mit Ausnahme der Maßnahmen „Berichterstattung des BMVI zum Ausbau der Bundesverkehrswege“ und „Beflaggung am Standort der Verwaltungsbehörde“ Indikatoren festgelegt, die nachfolgend hinsichtlich ihrer Verwendbarkeit untersucht werden.


**Maßnahme: „Internetplattform des BMVI“**


Maßnahme: „größere Informationsaktionen bzw. Veranstaltungen des BMVI“

Maßnahme: „Sonstige Informationsaktionen einschließlich Pressemitteilungen des BMVI“
**Maßnahme: „Beschilderung an den Investitionsstandorten“**


**Maßnahme: „Sonstige Informationsaktionen der Begünstigen“**

### Tabelle 4: Zusammenfassende Übersicht – Eignung des im Kommunikationsplan gewählten Indikatorensets

<table>
<thead>
<tr>
<th>Maßnahme</th>
<th>Output- und Ergebnisindikatoren</th>
<th>Verwendbarkeit</th>
<th>Aussagekraft</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Informationsunterlagen zum Förderverfahren</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Individuelle Antragstellerberatung</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Entscheidungstransparenz im Bewilligungsverfahren</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Projektbegleitung</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Internet-Plattform des BMVI</td>
<td>E.01: Anzahl der Besucher der Internetseiten (Zugriffe)</td>
<td>gut</td>
<td>gut</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>E.02: Anzahl von E-Mails zum OP-07-13</td>
<td>eingeschränkt</td>
<td>erschwert</td>
</tr>
<tr>
<td>Berichterstattung des BMVI zum Ausbau der Bundesverkehrswege</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Größere Informationsaktionen bzw. Veranstaltungen des BMVI</td>
<td>E.03: Anzahl Veranstaltungsteilnehmer</td>
<td>gut</td>
<td>gut</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>O.01: Medienreichweite gemäß Mediadaten (Anzahl Personen)</td>
<td>erschwert</td>
<td>eingeschränkt</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstige Informationsaktionen einschließlich Pressemitteilungen des BMVI</td>
<td>O.02: Anzahl der Pressemitteilungen</td>
<td>gut</td>
<td>eingeschränkt</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>O.03: Auflage Informationsbroschüren</td>
<td>gut</td>
<td>eingeschränkt</td>
</tr>
<tr>
<td>Beflaggung am Standort der Verwaltungsbehörde</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Beschilderung an den Investitionsstandorten</td>
<td>O.04: Anzahl der Hinweisschilder</td>
<td>gut</td>
<td>eingeschränkt</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>O.05: Anzahl der Erläuterungstafeln</td>
<td>gut</td>
<td>eingeschränkt</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstige Informationsaktionen der Begünstigten</td>
<td>O.06: Auflage Informationsbroschüren</td>
<td>eingeschränkt</td>
<td>eingeschränkt</td>
</tr>
<tr>
<td>Kommunikation innerhalb des Verwaltungs- und Kontrollsystems</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gremienarbeit und Kooperation mit anderen Verwaltungsbehörden</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kommunikation im Rahmen des Partnerschaftsansatzes</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Zusammenarbeit mit externen Experten und der Fachöffentlichkeit</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
6. Organisationsaufwand zu den Informations- und Publizitätsmaßnahmen

7. Zusammenfassung
Bereits die Zwischenbewertung attestierte, dass die im Kommunikationsplan avisierten Maßnahmen vollumfänglich und zeitgerecht etabliert worden sind. Auch unter der Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der abschließenden Bewertung kann dieser Einschätzung insbesondere mit Blick auf die Maßnahmen mit Service- sowie Vernetzungsfunktion gefolgt werden. Es bleibt festzuhalten, dass die mit diesen Maßnahmen intendierten Ziele und Wirkungen erreicht wurden. Dieses Ergebnis gilt auch für Maßnahmen mit Publizitätsfunktion im Verantwortungsbereich des BMVI.


Für die Maßnahmen mit Publizitätsfunktion im Verantwortungsbereich der Begünstigten (hier insbesondere die Beschilderung an den Investitionsstandorten) bleibt bis auf wenige Ausnahmen deren frist- sowie sachgerechte Umsetzung festzuhalten. Dort wo dies nicht der Fall war, erfolgte i. d. R. die Beseitigung der Mängel. Sofern der Mangel nicht mehr behoben werden konnte, ist eine Sanktionierung durch die Verwaltungsbehörde vorgenommen worden. Die Analyse der Aufstellungsdaten zur Beschilderung sowie die Ergebnisse der Prüfung der standortbezogenen Publizitätsmaßnahmen durch die entsprechenden Stellen macht aber deutlich, dass der Beachtung der Publizitätsvorgaben im Verlauf der Programmmumsetzung seitens der Begünstigten ein sachgerechtes Maß zu Teil wurde. Mit Blick auf die abschließende, d. h. permanente Beschilderung mit Erläuterungstafeln, ist zum Zeitpunkt dieser vorliegenden Bewertung eine durchgängig verordnungskonforme Umsetzung der Maßnahme festzuhalten.

In der Gesamtschau zeigt sich bezüglich der Bewertung der Verwendbarkeit des Indikatorensets durchaus eine Eignung für quantitative Vergleiche (bspw. im Zeitverlauf oder bezogen auf andere Operationelle Programme). In wenigen Fällen hat sich aus den ermittelten Kennziffern eine Kontexteinordnung als schwierig erwiesen. Schwächen weisen die festgelegten Indikatoren dann auf, wenn die Qualität der durchgeführten Maßnahmen gemessen werden soll. Qualitative Aspekte müssen dann – wie in dieser Bewertung – fallweise vorgenommen und eingeordnet werden. Da sich eine Operationalisierung qualitativer Sachverhalte als schwierig erweist, scheint die gewählte Herangehensweise am besten geeignet, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu bewerten. Insofern weist das Indikatorensset zwar gewisse Schwächen auf, jedoch erscheint der Aufwand der Erhebung von Indikatoren zur Erfassung qualititiver Merkmale mit entsprechender Aussagekraft unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte nur schwer umsetzbar.
Abkürzungsverzeichnis

A            Autobahn
Abs.         Absatz
AG           Arbeitsgruppe
Art.         Artikel
B            Bundesstraße
Buchst.      Buchstabe
BUND         Bund für Umwelt und Naturschutz, Deutschland
BMF          Bundesministerium der Finanzen
BMUB         Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVI         Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi         Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
bspw.        beispielsweise
BVU          Beratergruppe Verkehr und Umwelt
bzgl.        bezüglich
bzw.         beziehungsweise
COCOF        Koordinierungsausschuss für die Fonds
ca.          circa
DEGES        DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
d. h.        das heißt
DGB          Deutscher Gewerkschafts bund
DIHK         Deutsche Industrie- und Handelskammer
EFRE         Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG           Europäische Gemeinschaft
etc.         et cetera
EU           Europäische Union
GD           Generaldirektion
gem.         gemäß
ggf.        gegebenenfalls
i. d. R.      in der Regel
i. H. v.      in Höhe von
insg.        insgesamt
ITP          Intraplan Consult GmbH
KNA          Kosten-Nutzen-Analyse
Mio.         Millionen
Nr.          Nummer
o. g.        oben genannt
OP           Operationelles Programm
S.           Seite
SFC          System für die Fondsverwaltung
s. o.        siehe oben
TEN          Transeuropäische Netze
u. a.        unter anderem
usw.         und so weiter
u. U.        unter Umständen
VDE          Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
vgl.         vergleiche
VKS          Verwaltungs- und Kontrollsystem
VO           Verordnung
ZDH          Zentralverband des Deutschen Handwerks
z. T.        zum Teil
ZwSt         zwischengeschaltete Stelle