

1. Veranlassung

Die Stadt Leipzig plant für 2009/10 die Fortschreibung des Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs aus dem Jahr 2002. Das Jahr 2009 ist auch das 20. Jahr seit Gründung der kommunalen Arbeitsgruppe Radverkehr, die sich aus Mitarbeitern der Verwaltung, der Polizei und Vertretern des ADFC e.V. zusammensetzt.

Dieser Zeitpunkt wurde gewählt, um einen umfassenden Überblick der Situation des Radverkehrs in der Stadt zu ermitteln. Hierzu wurde der Status des Radverkehrs in einem EU-zertifizierten Verfahren – dem Bicycle Policy Audit kurz BYPAD – überprüft. Das Bicycle Policy Audit ist somit ein anerkanntes Verfahren zur Bewertung der Radverkehrspolitik auf lokaler Ebene.

Das „BYPAD“-Verfahren wurde von der Technischen Universität Dresden sowie der PGV Hannover durchgeführt, die vom europäischen BYPAD-Konsortium als Auditoren zertifiziert sind. Ziel ist die Einbeziehung der verschiedenen Sichtweisen der an der Radverkehrsplanung in Leipzig beteiligten Personen bzw. Institutionen. Dazu gehören insbesondere die Vertreter aus den Fraktionen des Stadtrates, aus den unterschiedlichen Ressorts der Stadtverwaltung sowie der verschiedenen Nutzerverbände und Interessenvertreter. Mit dem Verfahren wurden konsensual Lösungsvorschläge zur integrierten Weiterentwicklung des Radverkehrs entwickelt.

Die Ergebnisse des BYPAD werden in die Fortschreibung des Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs einfließen und somit Grundlage des dann einzuholenden Stadtratsbeschlusses sein.

In der Anlage befindet sich eine Zusammenstellung wichtiger Ergebnisse aus dem BYPAD-Prozess. Im Folgenden ein kurzer Überblick zum durchgeführten BYPAD-Verfahren.

2. Ausgangssituation

Die Arbeitsgruppe Radverkehr kann im Sommer 2009 auf eine 20-jährige Arbeitsgeschichte mit beachtlichen Erfolgen zurückblicken. Die kontinuierliche Arbeit mit dem gemeinsamen Ziel die Möglichkeiten für Fahrradfahren in der Stadt sicherer und attraktiver zu machen und dadurch den Radverkehr zu fördern, haben seit der Wende bis Ende der 1990er Jahre zur einer mehr als Verdoppelung des Radverkehrsanteil an allen Wegen der Leipziger geführt. Die aktuelle Erhebung zur Verkehrsmittelwahl in Leipzig (System repräsentativer Verkehrsbefragungen „SrV 2008“) zeigt eine nahezu Verdreifachung dieses Wertes von Anfang der 1990 Jahre. Ziel ist es diesen stadtverträglichen und umweltschonenden Verkehrsträger auch zukünftig für einen breiten Kreis der Bevölkerung sicher nutzbar und die Radfahrbedingungen attraktiv zu gestalten. Hierzu wurde das Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs beschlossen und mit einem fachlichen Teil für die neuen Ortsteile ergänzt.

Im 2. Halbjahr 2009 läuft zur Zeit die Aktualisierung dieses Handlungskonzeptes für die gesamte Stadt und in Abstimmung der Entwicklungen im Umland sowie der übergeordneten Planungen des Freistaates und des Bundes. In Vorbereitung und zur Abstimmung der städtischen Ziele für den Radverkehr erfolgte im Zeitraum November 2008 bis Frühjahr 2009 die Durchführung eines moderierten, EU-zertifizierten Work-

shopverfahrens. Dieses „Bicycle Policy Audit“ oder BYPAD wurde durch die Technische Universität Dresden moderiert und thematisierte in 3 Workshoprunden die Analyse zum Radverkehr in Leipzig, die Ziele von und für Radverkehrsförderung in Leipzig sowie Handlungsempfehlungen für die zukünftige Radverkehrsförderung. Diese Ergebnisse sind jetzt Grundlage für die Fortschreibung des städtischen Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs und sollen in 2010 nach einem umfangreichen Abstimmungsprozess dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Neben Vertretern aus den Fraktionen des Stadtrats und der Stadtverwaltung nahmen aus folgenden Institutionen und Verbänden jeweils eine Person an den Workshops teil:

ADAC e.V., ADFC e.V., Ökolöwe e.V., Polizeidirektion Leipzig, Behindertenbeauftragte, Seniorenbeauftragte, Citymarketing e.V.

Weitere Informationen zum BYPAD können der Anlage sowie auf der Internetseite www.BYPAD.org entnommen werden.

3. BYPAD-Verfahren

In der Zeit von Ende November 2008 bis März 2009 fanden die Beratungsrunden zum BYPAD in Leipzig statt. Mit dem am 02.07.09 übergebenen Abschlussbericht und dem BYPAD-Zertifikat durch die TU Dresden im Rahmen einer Pressekonferenz ist der Prozess abgeschlossen.

Die Bewertung erfolgt in 9 sogenannten Modulen und wurde auf einer Punkte Skala in Stufen von 0 bis 4,0 bzw. in Prozent ausgedrückt.

Die Stufe 1 entsprach in jedem Modul einem Ad hoc-orientierten Ansatz, dass entspricht einer Arbeitsweise nach dem „Feuerwehrprinzip“ bei der kurzfristig auf Themen und Problem des Radverkehr reagiert wird.

In der Stufe 2 wird von einem isolierten Ansatz „reine Radverkehrspolitik“ gesprochen, die wenig in allgemeines Handeln und Denken der übrigen Politik integriert ist.

Bei Stufe 3, dem system-orientierten Ansatz kann von einer systematischen Radverkehrspolitik gesprochen werden.

Schließlich bei Stufe 4 wird von einem integrierten Ansatz, d. h. einem gesamtpolitischen Ansatz der Radverkehrsförderung gesprochen, der in allen Belangen immer auch den Aspekt der Radverkehrs berücksichtigt.

Die Einordnung des Standes der Radverkehrspolitik in Leipzig erfolgte nach der Diskussion in den einzelnen Modulen anhand von Beispielen für die jeweilige Qualitätsstufe und wurde für jeden Punkt in der Arbeitsgruppe im Konsens abgestimmt. Bewertet wurden 30 Kriterien in 9 Modulen, die unterschiedlich gewichtet in die Gesamtbewertung des BYPAD eingingen.

4. Ergebnisse des BYPAD-Verfahrens

Die Einzelbewertungen lagen zwischen 0,5 (einmal vergeben für das Thema „Förderung lebenslanges Radfahrens“) und 3,0 (vergeben für „Einbeziehen der Radfahrer“, „Personelle Ressourcen“ und „Maßnahmen zur Reduzierung der Autonutzung“). Im Gesamtergebnis hat die Radverkehrspolitik in Leipzig die Stufe 2,2 oder entsprechend einen Prozentwert von 54,3 % erreicht.

Im Vergleich der im Internet gelisteten bisher auditierten europäischen Städte liegt Leipzig damit im guten oberen Mittelfeld. Viel wichtiger als die Einstufung an sich sind jedoch die Hinweise für die Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung in Leipzig, die sich aus den Beispielen der jeweils höheren noch nicht erreichten Stufen in den jeweiligen Kriterien ergeben. Hier erfolgt eine detaillierte Prüfung und Auswahl im Rahmen der Fortschreibung des Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs, die im nächsten Jahr zur Diskussion und dann zu Beschlussfassung gestellt wird.

5. Zusammenfassung

Von den Teilnehmern am Workshop wurde sowohl die Initiative zum Bypad als auch die Diskussionskultur in den moderierten Workshoprunden gelobt und angeregt, dass sich der Teilnehmerkreis einmal jährlich zur Diskussion und Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung treffen solle. Dies wird die Verwaltung aufnehmen und im 1. Halbjahr 2010 wieder einladen, um den dann aktuellen Stand des Handlungskonzeptes vorzustellen und zu diskutieren.

Anlage 1: Kurzauswertung zum BYPAD-Verfahren

Anlage 1

1 BYPAD in Kürze

1.1 Überblick

BYPAD - Bicycle Policy Audit (dt. etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung) – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Es basiert auf internationalen Best Practices und gibt einen Überblick über die angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik. Ziel ist es, zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen.

In den Jahren 1999 – 2001 wurde BYPAD von einem internationalen Konsortium innerhalb eines EU-Projektes entwickelt und in Nachfolgeprojekten (BYPAD+, BYPAD-Plattform) bis ins Jahr 2008 verbessert und auf neue Anwendungsfälle ausgedehnt. Bislang wurde das Verfahren in ca. 130 Städten bzw. Regionen in 21 Ländern Europas angewendet, darunter in 9 Städten und einem Landkreis in Deutschland.

Mit BYPAD können Kommunen und Regionen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer Stärken- und Schwächen-Analyse selbst auswerten. Gleichzeitig erhalten sie konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre Radverkehrspolitik künftig verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen des BYPAD-Audits werden alle 3 bis 5 Jahre empfohlen und zeigen den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrspolitik. Somit setzt BYPAD einen Prozess für eine nachhaltige Radverkehrspolitik als ein wichtiger Baustein der integrierten Gesamtverkehrsplanung in Gang.

Durch den Einsatz von BYPAD in vielen europäischen Städten und Regionen entsteht ein europaweites BYPAD-Netzwerk. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen untereinander auszutauschen – und ermöglicht ein Benchmarking¹ kommunaler und regionaler Radverkehrspolitik.

Weitere Details zu BYPAD sind auf der BYPAD-Website www.BYPAD.org zu finden. Dort gibt es u.a. einen Überblick über Partner im Projekt, zertifizierte Auditoren sowie andere beteiligte Städte.

1.2 Die BYPAD-Methode

Methodentransfer des Qualitätsmanagements auf den Radverkehr

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Qualitätsmanagements, wie es in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen Unternehmen von anderen Unternehmen

¹ Benchmarking: Qualitätsmanagement-Methode, Schwächen und Stärken in einem bestimmten Handlungsfeld miteinander zu vergleichen, um die eigene Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

lernen und so ihre eigene Leistung verbessern. Beispiele für solche QM-Modelle sind z.B. die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

In BYPAD wird der QM-Ansatz auf die Radverkehrspolitik übertragen, mit dem Ziel, den Radverkehr zu stärken und die Radverkehrspolitik als wichtigen Baustein der integrierten Gesamtverkehrsplanung nachhaltig zu verbessern.

Radverkehrspolitik als dynamischer Prozess

BYPAD betrachtet die kommunale und regionale Verankerung der Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden die Ergebnisse der Radverkehrspolitik und die Einbettung in die politischen und administrativen Strukturen. BYPAD unterscheidet neun Module, deren Qualitäten einzeln bestimmt werden. In *Abbildung 1* sind die Module dargestellt.

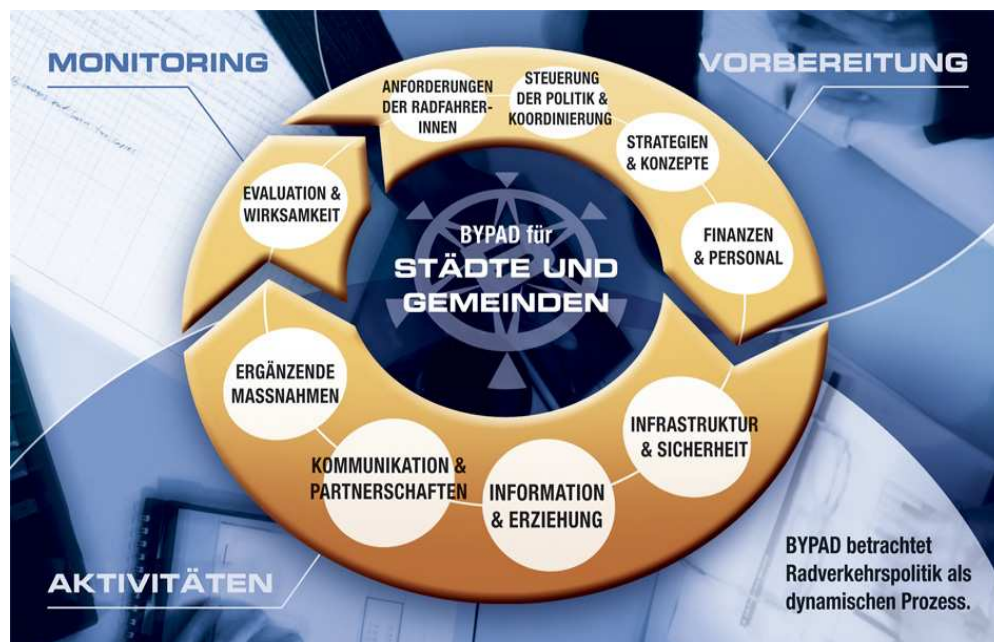


Abbildung 1: BYPAD Module für Städte und Gemeinden

Jedem Modul wird eine Entwicklungsstufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. An Hand der Entwicklungsleiter kann eine Stadt bzw. eine Region für jedes einzelne Modul verbindliche Qualitätsziele definieren, wodurch es möglich wird, die Entwicklung in der Radverkehrspolitik systematisch zu beobachten und laufend zu verbessern.

Den 9 Modulen sind jeweils 2 bis 6 (insgesamt 30) Fragen zugeordnet. Für Leipzig wurden einzelne Fragen mit besonderem örtlichen Bezug zusätzlich entwickelt. Diese zusätzlichen Fragen sind zwar prinzipiell den Modulen thematisch zuzuordnen. Um die Vergleichbarkeit mit den BYPAD-Ergebnissen anderer Städte zu gewährleisten, gehen sie aber nicht in die Berechnung der Modul-Ergebnisse und der BYPAD-Bewertungsstufe ein.

2. Daten und Fakten zum Radverkehr in Leipzig

2.1. Radverkehrsanteil / Modal Split

Der Radverkehrsanteil der Stadt Leipzig lag im Jahr 2003 bei 12,4 % (1998: 14,0 %). Bei einem Vergleich der Radverkehrsanteile ostdeutscher Städte liegt Leipzig damit im oberen Mittelfeld. Auffallend ist, dass sich der Radverkehrsanteil in den meisten Städten erhöht hat, während in Leipzig vermutlich im Zusammenhang mit der Erweiterung des Stadtgebietes nach den Eingemeindungen, sich der Radverkehrsanteil leicht reduzierte (siehe *Abbildung 2*).

Die Ergebnisse der SrV-Erhebungen von 2008 lassen hier eine Trendumkehr erkennen, so dass auch der Radverkehrsanteil in Leipzig in den letzten 5 Jahren wieder zugenommen hat. Darin wurde eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils ermittelt. Damit liegt Leipzig in die Kategorie der oberen, um 15% liegenden Städte.

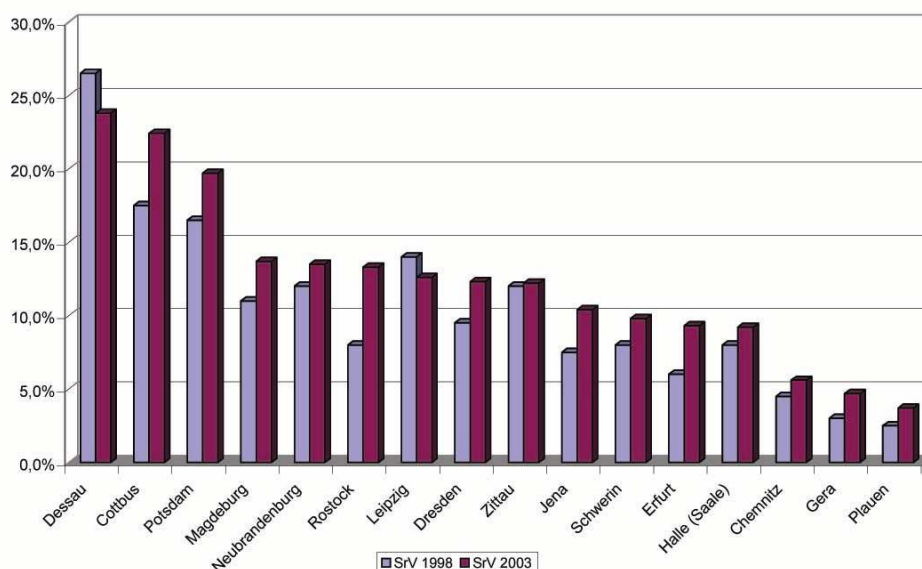


Abbildung 2: Radverkehrsanteile in ostdeutschen Städten am Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung (Grafik PGV nach Ergebnissen SrV 1998 und 2003)

Eine Reduzierung der Betrachtungen des sog. Modal Splits, d.h. der Verteilung der täglichen Wege auf die Verkehrsmittel, nur auf den Radverkehr, wäre allerdings eine verkürzte Sichtweise, die örtliche Verhältnisse wie Topographie, Dichte, Wegelängen etc. außer Acht ließe.

Bei Betrachtung der Anteile des Modal Splits für den MIV in *Abbildung 3* wird deutlich, dass Leipzig in der Zielerreichung eines möglichst geringen MIV im Vergleich der ostdeutschen Städte 2003 noch in der günstigen Hälfte liegt und im Jahr 1998 sogar eine Spitzenposition inne hatte. Damit ist ein gutes Ausgangsniveau bei ganzheitlicher Betrachtung zu konstatieren. Um in die führende Gruppe der Städte mit einer am ehesten nachhaltigen Abwicklung des Gesamtverkehrs zu gelangen, sollte ein MIV-Anteil von unter 40% erreicht werden. (Der Anteil des MIV am Modal Split variiert wegen der unterschiedlichen Anzahl von Auspendlern bei größeren und kleineren Städten z.T. erheblich.)

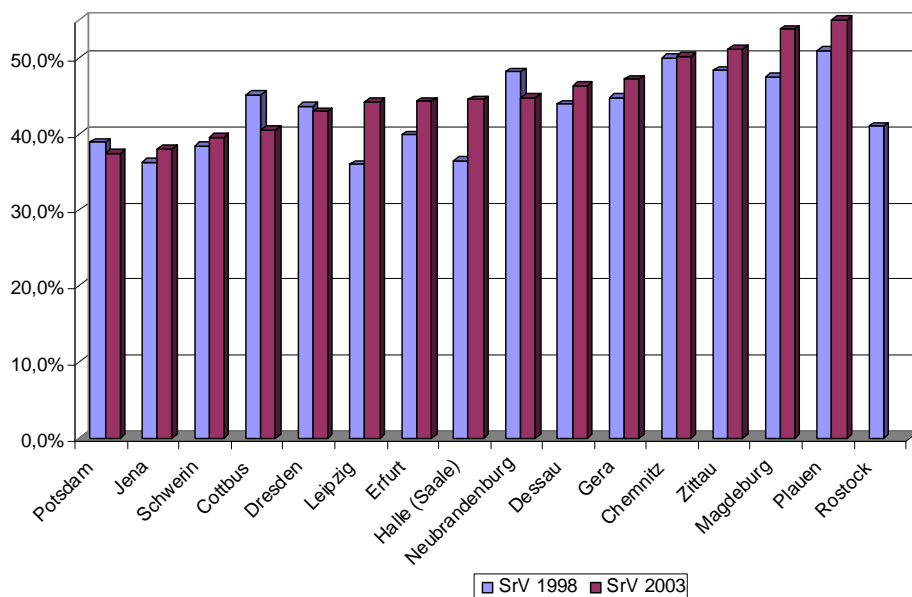


Abbildung 3: Anteile des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in ostdeutschen Städten am Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung (Quelle: SrV)

Abbildung 4 zeigt die Modal Split Werte aller Verkehrsmittel in ostdeutschen und einigen westdeutschen Städten im Binnenverkehr, also beschränkt auf alle Wege der Leipziger innerhalb der Stadt. Die Daten zeigen, dass hier schon günstigere Werte erreicht werden. Abgesehen von Dessau liegen in Städten mit einem hohen Radverkehrsanteil die MIV-Anteile in der Regel auch zielgemäß niedrig. In Städten wie Dessau, Neubrandenburg und Zittau liegt der ÖPNV mit Werten unter 10% sehr niedrig, in Magdeburg mit einem Rekord-MIV-Anteil von 50% ist der Fußweganteil sehr gering.

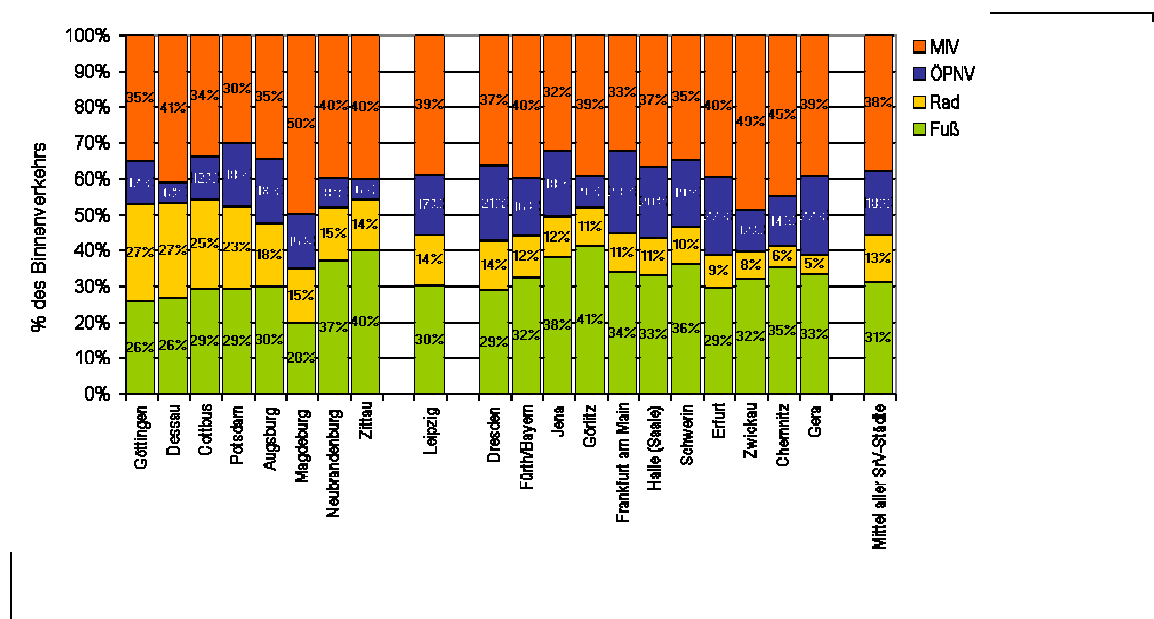


Abbildung 4: Leipzig im Städtevergleich des SrV 2003 (Binnenverkehr der Wohnbevölkerung, Quelle: SrV)

Je größer die Städte und je höher der Verkehrsdruck insbesondere auch durch Einpendler wird, um so größer wird der Anteil des ÖPNV mit ebenfalls nachlassenden MIV-Anteilen, wie z.B. in Frankfurt am Main.

Um das Ziel eines möglichst geringen MIV-Anteils zu erreichen, lohnt ein Blick auf die Verteilung des Modal Splits in Leipzig nach Entfernungsklassen (*Abbildung 5*).

Deutlich wird, dass bei den Wegen bis 5 km der MIV-Anteil mit 13% bis 1km, 39% bis 3km und 45% für 3-5km noch relativ hoch liegt. In diesem Bereich der Nahmobilität geht es darum, substituierbare Autofahrten durch Radfahren und zu Fuß gehen zu ersetzen

- a) um Emissionen zu reduzieren
- b) den Verkehrsdruck auf den Straßen (Stau, Parksuchverkehr, Parkplätze) zu reduzieren und
- c) eine aktivere sichere und gesundheitsfördernde Fortbewegung der Bevölkerung zu erleichtern.

Betrachtet man bei diesen kurzen Wegen die sog. „komplexe Reisezeit“, das ist die Zeit inklusive Weg zum Auto, Parkplatzsuche und Weg zum Ziel, ist man bei Wegen bis 5km meistens mit dem Fahrrad deutlich schneller und bei Wegen bis 1 km sogar zu Fuß.

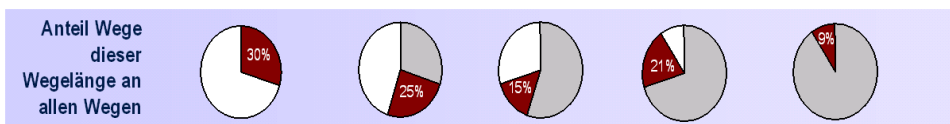
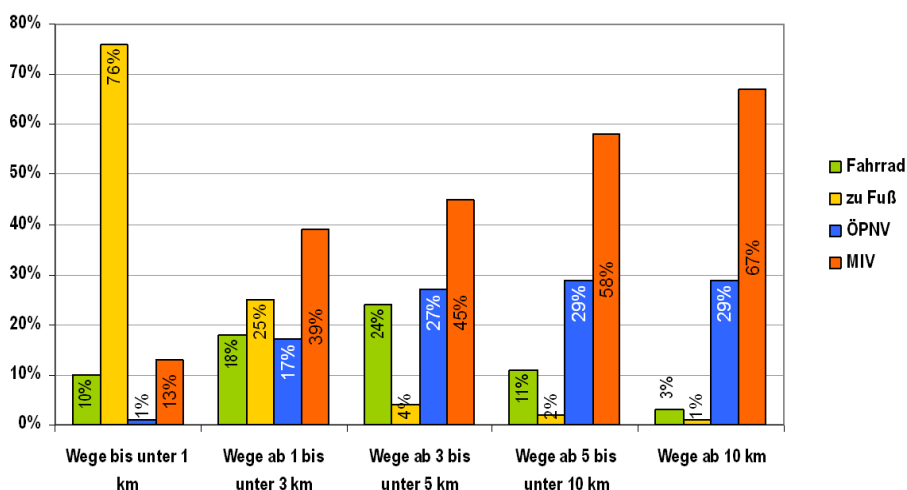


Abbildung 5: Modal Split nach Wegelängen in Leipzig (SrV 2003)

Vor dem Hintergrund der immer älter werdenden Verkehrsteilnehmer sind bei allen Verkehrsmitteln spezielle Anforderungen insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Begreifbarkeit von besonderer Bedeutung.

2.2. Infrastruktur

Wegenetz

- Gesamtstraßennetzlänge (ohne BAB): 1.633,6 km (2006)

- Gesamtlänge Radverkehrsanlagen im öffentlichen Raum: 296,4 km (2007)
- Neubau von Radverkehrsanlagen seit 1992: siehe Abbildung 6

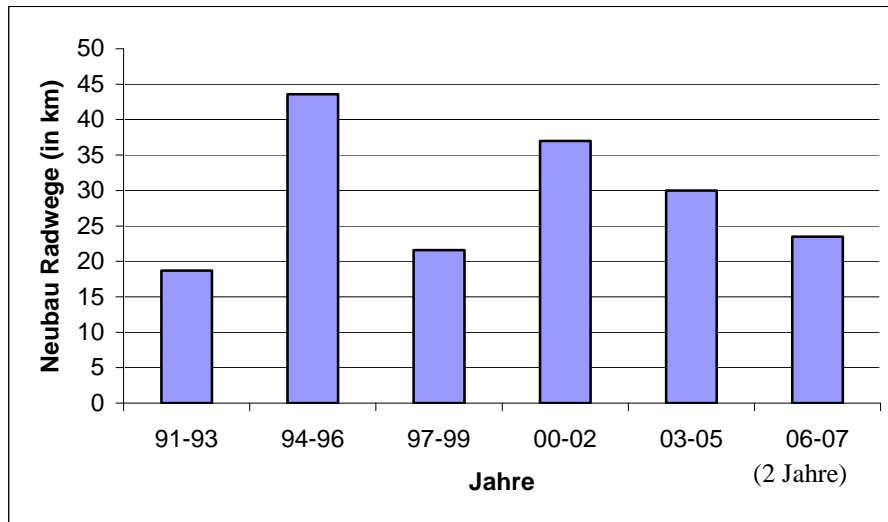


Abbildung 6: Neubau von Radwegen und Radfahrstreifen (Quelle: PGV, Stadt Leipzig)

Abstellanlagen

- Bike+Ride-Anlagen
 - Insgesamt Anlagen an 50 Stationen, davon 39 mit Überdachung
 - 1.158 Stellplätze (ohne Hauptbahnhof und S-Bahnhöfe Grünau-Allee und Karlsruher Straße)
- Fahrradbügel in der Innenstadt: über 700 Fahrradbügel

2.3 Ergebnisse von Fahrradtests

2.3.1 Bewertungen durch die Nutzer: Fahrrad-Klimatest

Leipzig war bei den bundesweiten Fahrrad-Klimatests von ADFC und BUND 1991, 2003 und 2005 beteiligt.

Beim Test werden nach einer festen Methode von Befragten Schulnoten zu bestimmten Merkmalen des Radverkehrs in Städten erhoben. Es ist damit eine Erfragung von Werturteilen und weniger von Sachverhalten.

Beim ADFC-Test 2005 hat Leipzig eine Gesamtbewertung von 3,29 (Bewertung nach Schulnotensystem, entspricht einer glatten 3) erhalten. Damit nimmt Leipzig den Rang 6 von 28 bewerteten Städten mit über 200.000 Einwohnern ein, zwischen Bremen und Bonn. Unter allen 136 beteiligten Städten erreicht Leipzig mit seiner Note dem Rang 49, was einem Platz im oberen Mittelfeld entspricht.

Münster ist in der Kategorie der Städte über 200.000 Einwohner mit einer 2,05 Testsieger, gefolgt von Kiel (2,82) und Oberhausen (2,98). Diese 3 Städte sind die Einzigen mit einer 2 vor dem Komma, weitere 14 Städte haben eine 3 und die verbleibenden 11 haben gar nur eine 4.

„Sehr gut“, „ungenügend“ oder „mangelhaft“ als Bewertungen sind in Leipzig nicht aufgetreten (Quelle: ADFC-Fahrradklimatest 1991, 2003 und 2005).

2.3.2 Klimatests 1991, 2003 und 2005 im Vergleich

Gegenüber dem ADFC-Klimatest 1991 hat sich 2005 in Leipzig eine deutliche Verbesserung um mehr als eine ganze Notenstufe ergeben. Der Notenanstieg ist deutlich größer als der Durchschnitt bei den beteiligten Städten. Die Verbesserung der Bewertung ist auch deutlicher als in einigen anderen Städten, die sich auch bei anderen Untersuchungen positiv profiliert haben (*Abbildung 7*).

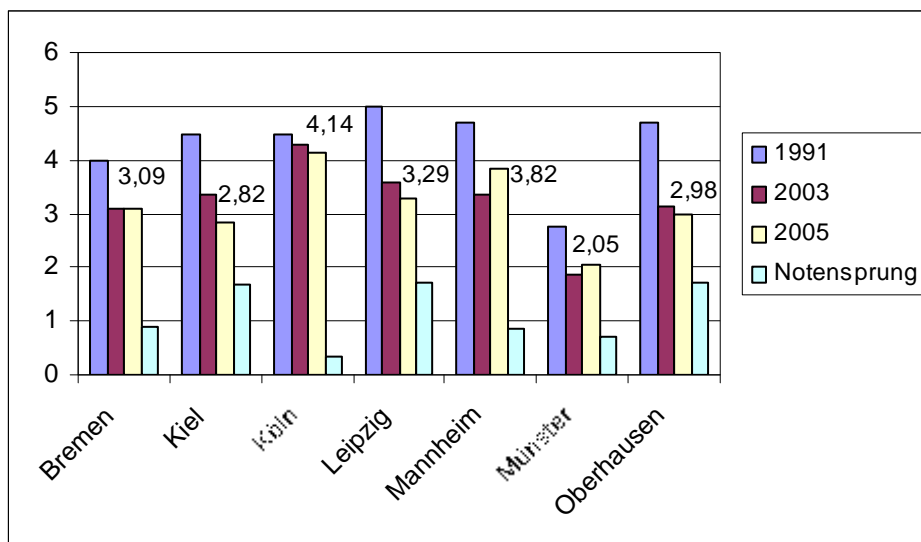


Abbildung 7: ADFC-Klimatest 1991 bis 2005 im Vergleich

2.3.3 Bewertung durch Experten: ADAC-Test Radfahren in Städten 2004

Die folgende Bewertung stammt aus der Untersuchung des ADAC „Radfahren in Städten“ (ADAC 2004), der den Status Quo des Jahres 2003 wiedergibt. Bei dieser Bewertung auf Grundlage von Datenauswertungen und Befahrungen durch eigene Tester wurde Leipzig als „durchschnittlich“ bewertet (als dritte Stufe bei gesamt 5 Bewertungsstufen). Leipzig hat damit den 9. Platz erreicht unter 22 Großstädten über 200.000 Einwohnern, die am Test teilnahmen. **Von den ostdeutschen Städten ist Leipzig die führende ostdeutsche Stadt**, gefolgt von Rostock, Halle, Magdeburg, Dresden und Erfurt.

Überdurchschnittlich wurde Leipzig im Vergleich zu den anderen untersuchten Städten in dem Bereich „Kommunale Radverkehrsförderung“ bewertet.²

2.3.4 ADAC-Test-Bewertung und Verkehrsmitteldaten im Vergleich

Wie verdeutlicht, besteht ein Zusammenhang zwischen dem Bewertungsergebnis und dem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr. Dieser ist umso höher, je besser die Qualität der umgesetzten Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs ist.

² (Quelle: ADAC-Test Rad fahren in Städten, München, 2004)

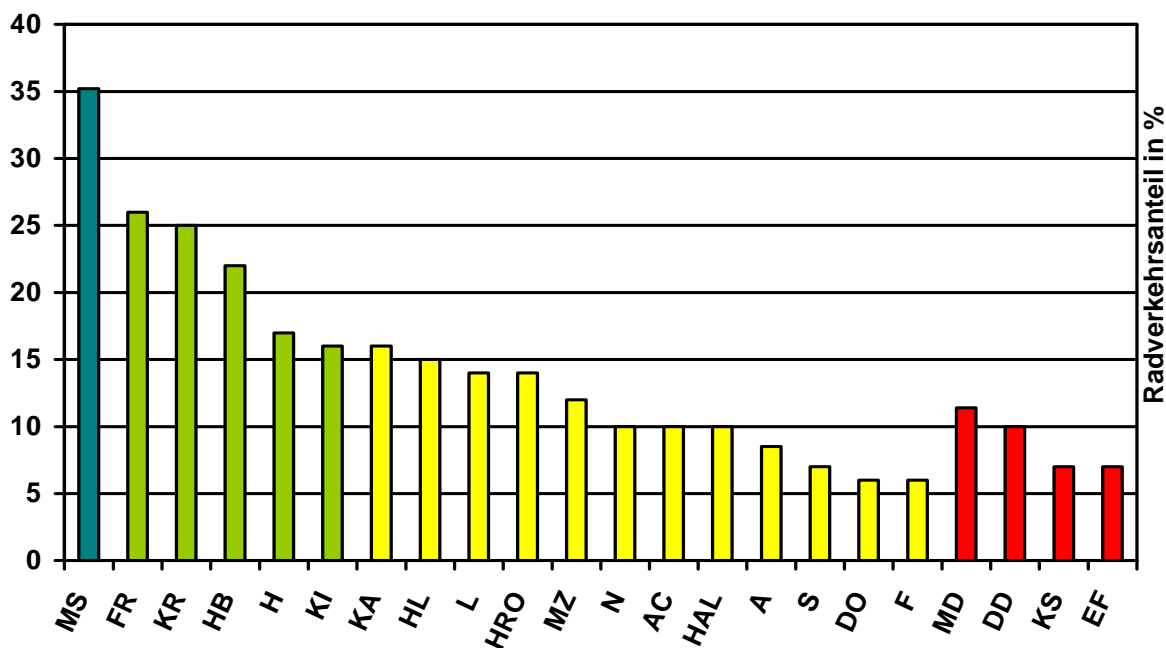


Abbildung 8: Radverkehrsanteil und Bewertungsergebnis „Radfahren in Städten 2003“ (Radverkehrsanteil nach Angaben der Städte)

3.5.5 Bewertungen durch Nutzer und Experten im Vergleich

Ein Vergleich der Bewertungen des ADFC-Klimatests und der ADAC-Untersuchung ergibt, dass Leipzig sich bei beiden Bewertungsverfahren jeweils im oberen Drittel befindet. Die besonders gut bewerteten Städte Münster, Bremen, Kiel, Hannover und Freiburg befinden sich ebenso einheitlich in beiden Untersuchungen vorn.

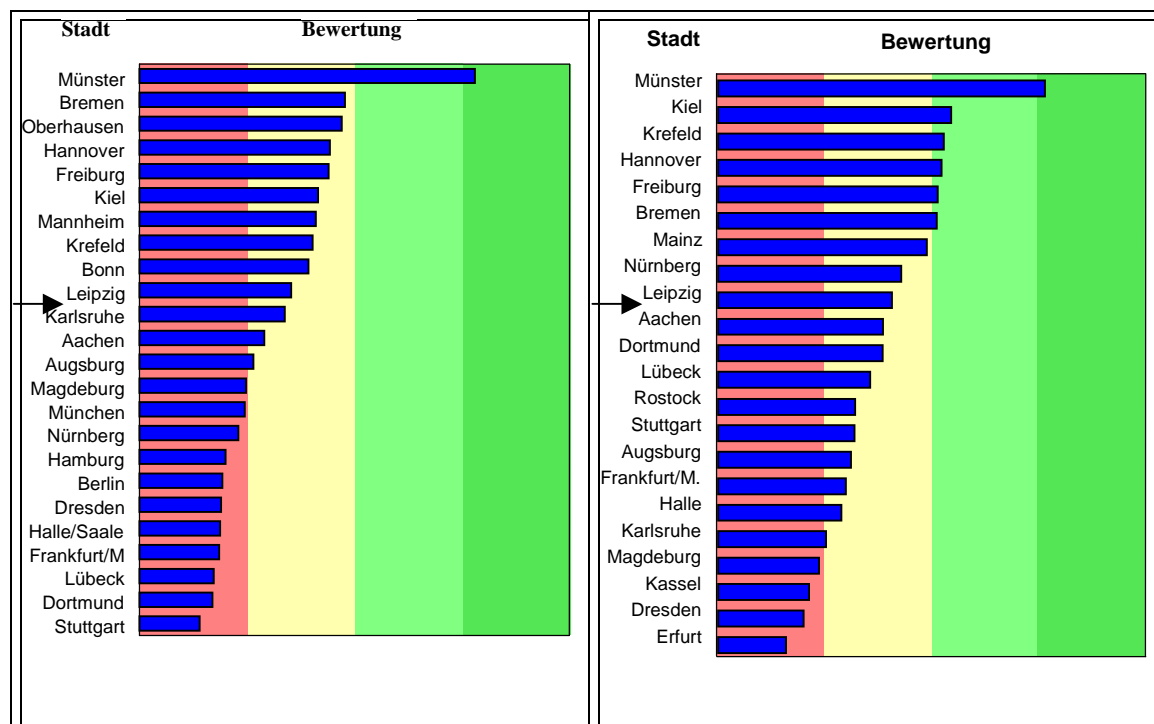


Abbildung 9: Ergebnisse des ADFC Klimatests 2003 für ausgewählte Städte (Nutzerbefragung, links) und der ADAC-Untersuchung „Radfahren in Städten 2003“ (Experten-Bewertung, rechts).