

# Qualitätsmanagement für den Radverkehr – Vorstellung des Projektes BYPAD in Kiel



*Dipl.-Ing.  
Detlev Gündel,  
Planungsgemeinschaft  
Verkehr, Hannover*

## 1 Überblick

BYPAD – Bicycle Policy Audit ist ein Instrument zur Evaluierung (Wirksamkeitsprüfung) und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Es basiert auf der Auswertung internationaler Best Practice-Beispiele in der lokalen Radverkehrspolitik.

BYPAD wurde 1999 -2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium entwickelt und in sieben europäischen Städten getestet. BYPAD+

ist ein Nachfolgeprojekt von BYPAD. Ziel ist es, BYPAD europaweit zu verbreiten und damit zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen. Auch BYPAD+ wird von der Europäischen Kommission (im Rahmen des SAVE-Programms) finanziell unterstützt; dieses Projekt hat im Januar 2003 begonnen und läuft bis Anfang 2005. 42 Städte in 15 europäischen Ländern nehmen an BYPAD+ teil, in Deutschland waren Bünde, Ettlingen, Kiel, Köln, Lüneburg, Marl und Münster dabei.

Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre künftige Politik verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) können den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrspolitik aufzeigen und dienen der Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen.

In dem entstehenden europaweiten Netzwerk von BYPAD-Städten können Erkenntnisse und Erfahrungen ausgetauscht werden – gleichzeitig wird ein Benchmarking kommunaler Radverkehrspolitik möglich. Weitere Details zu BYPAD finden sich auf der BYPAD-Website [www.bypad.org](http://www.bypad.org). Dort ist u.a. auch ein Beitrag von Herrn

Redecker, dem Kieler Fahrradbeauftragten, zur Einschätzung des Verfahrens in Kiel zu finden.



## 2 Vorgehen

Der Qualitätsmanagement-Ansatz, der in der Wirtschaft bereits weit verbreitet ist, kann auf kommunale Radverkehrspolitik übertragen werden, und zwar mit dem Ziel, die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern.

BYPAD betrachtet kommunale Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Radverkehrspolitik, sondern vor allem auch, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist. BYPAD unterscheidet neun Themenbereiche der Radverkehrsförderung, deren Qualitäten einzeln bestimmt werden.

Jedem Modul wird eine Bewertungsstufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Die Ergebnisse aller neun Module ergeben zusammen die Qualitäts-

Abb. 1: Bypad-Städte in Europa



Abb. 2: BYPAD – Entwicklungsspirale und Entwicklungsleiter

stufe der gesamten Radverkehrspolitik. Die Kommune kann für jedes Modul einzeln Qualitätsziele definieren und daraus Handlungsmöglichkeiten ableiten. Außerdem wird es möglich, die Entwicklung in der städtischen Radverkehrspolitik zu beobachten.

### 3 BYPAD-Prozess

Der gesamte Evaluations- und Verbesserungsprozess wird von einer internen Evaluationsgruppe durchgeführt (in Kiel das Fahrradforum), unter Begleitung eines externen Beraters, in Kiel von der PGV Hannover gestellt. Die Teilnehmer setzen sich zusammen aus der Politik (Stadtratsfraktionen), der Verwaltungsspitze, den zuständigen Sachbearbeitern in der Verwaltung und Vertretern der Nutzergruppen. Die Gruppe sucht gemeinsam nach Stärken und Schwächen, um gemeinsam abzuleiten, welche Stärken weiter ausgebaut werden sollen und wo Verbesserungen nötig und möglich sind.

Der Prozess beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der Gruppe an Hand eines Fragebogens mit Antwortvorgaben und Kommentarzeilen. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensmeeting zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Auf Basis der Diskussionsergebnisse dieses Konsensmeetings wird in einem weiteren



Abb. 3: Bypad-Prozess

Treffen ein Qualitätsplan mit Zielen und Handlungsansätzen für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt.

Während die städtische Fahrradpolitik geprüft wird, wird bei jedem Modul eine Punktezahl ermittelt, die vier Qualitätsstufen zugeordnet wird (siehe Abb.2). Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung für die städtische Fahrradpolitik dar. Qualitätsverbesserung stellt sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter dar. Das bedeutet, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die höchste Stufe erreichen kann.

Die Leiter der Entwicklung ist das Barometer der städtischen Fahrradpolitik. Hier kann die Stadt sehen, wo sie mit ihrer Fahrradpolitik an einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar für die Module getrennt voneinander. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen.

Die Gruppe weist jedem Modul und der städtischen Fahrradpolitik insgesamt auf der Entwicklungsleiter eine bestimmte Stufe von 0,1 bis 4,0 zu:

### 4 BYPAD in Kiel

Die kreisfreie Stadt Kiel erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 12.000 ha konzentrisch um die Kieler Förde. Die Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein hat ca. 230.000 Einwohner, davon etwa 27.000 Studenten und 26.000 Schüler. Die maximale Entfernung aus den Randbereichen Kiels zur Innenstadt beträgt 14,5 km, wobei ein Großteil der Einwohner eine Distanz von weniger als 6 km zur Innenstadt zurücklegen muss. Die spürbaren Höhenunterschiede zwischen Förde und Innenstadt (0-3 m über NN) und den umliegenden Stadtteilen (20-30 m über NN) lassen sich noch gut überwinden. Damit bestehen günstige Voraussetzungen für den Radverkehr.



Abb. 4: Veloroute Hörnbrücke

Nach dem 2. Weltkrieg wurde in Kiel vorrangig der Motorisierte Individualverkehr (MIV) gefördert. Mit der Aufstellung des Generalverkehrsplans (GVP) von 1988 wurde als übergeordnetes Ziel eine Reduzierung des MIV zugunsten des öffentlichen Verkehrs, Fuß- und Radverkehrs angestrebt, ohne die Erreichbarkeit des Oberzentrums zu gefährden. Als wichtiger Bestandteil des GVP wurde ein Veloroutennetz beschlossen, welches aus 11 Routen mit einer Gesamtlänge von 80 km besteht.

Das Veloroutennetz wurde entsprechend dem „Merkblatt für Wegweisung für Radfahrer“ (FGSV 1998) bewege weist. Seit 1988 wurde an vielen Hauptverkehrsstraßen eine Neuaufteilung der Fahrbahnflächen vorgenommen; viele Fahrbahnen sind jetzt mit markierten Radfahrstreifen und Schutzstreifen versehen. Zusätzlich wurden Fahrradstraßen eingerichtet und fast alle Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Die Radverkehrsführung an Knotenpunkten wurde vielfach neuen Erkenntnissen angepasst und verkehrssicherer und radfahrfreundlicher gestaltet. Der Fahrkomfort wurde durch konsequente Abflachung der Bordsteinkanten mit Bitumenkeilen auf Nullniveau verbessert.



Abb. 5: Wegweiser für den Radverkehr



Abb. 6: Abstellanlage in der Innenstadt – Fußgängerzone

Zahlreiche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurden durch „Kieler Bügel“ geschaffen. Zur Förderung des Fahrrad-Stellplatzangebotes können auch Privatpersonen den Kieler Bügel im öffentlichen Raum aufstellen lassen.

Zur Förderung von Bike + Ride wurden am Hauptbahnhof mietbare Fahrradboxen aufgestellt. Dort sind auch, ebenso wie an Fähranlegern und wichtigen Haltestellen, überdachte Fahrradständer vorhanden. Die Einrichtung einer Fahrradstation mit 660 Stellplätzen am Hauptbahnhof ist geplant.



Abb. 7: Überdachte Bike + Ride Anlage am Anleger Reventlou

Die Öffentlichkeitsarbeit für den Fahrradverkehr hat in Kiel einen hohen Stellenwert, zahlreiche Faltblätter und Broschüren zum Radverkehr und anderen Verkehrsthemen sind vorhanden. Zur Einrichtung von Fahrradstraßen oder bei der Öffnung von Einbahnstraßen wurden u.a. Faltblätter an alle betroffenen Haushalte verteilt.

Als Besonderheit der Kieler Radverkehrspolitik gibt es das Fahrradforum mit Vertretern der Fraktionen, Verwaltung mit verschiedenen Ämtern, Polizei, Uni und Nutzerverbänden. Als Unterausschuss zum Bauausschuss befasst es sich regelmäßig etwa zweimonatlich mit geplanten Maßnahmen zum Radverkehr.

Der Radverkehrsanteil hat sich innerhalb von 20 Jahren verdoppelt, während die Unfallzahlen sich nur geringfügig erhöht haben, die Zahl schwerverletzter Radfahrer ist sogar zurückgegangen. Kiel hat sowohl beim ADFC-Klimatest, einer deutschlandweiten Befragung von Nutzern, als auch bei der ADAC-Untersuchung „Radfahren in Städten“, bei der ein Testinstitut Bewertungen an Hand von Daten und Befahrungen vorgenommen hat, einen der vorderen Ränge eingenommen.

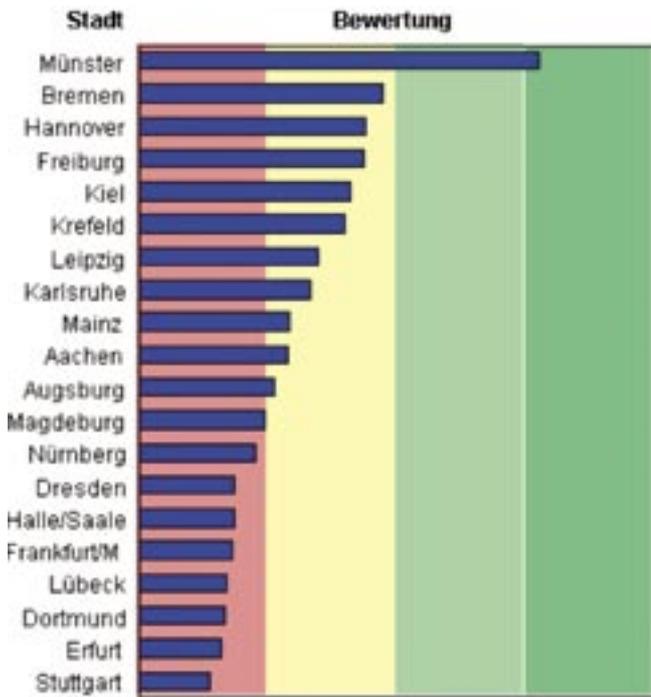


Abb. 8: Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2004 (Ergebnisse für ausgewählte Städte über 200.000 Einwohner; Grafik: PGV Hannover)

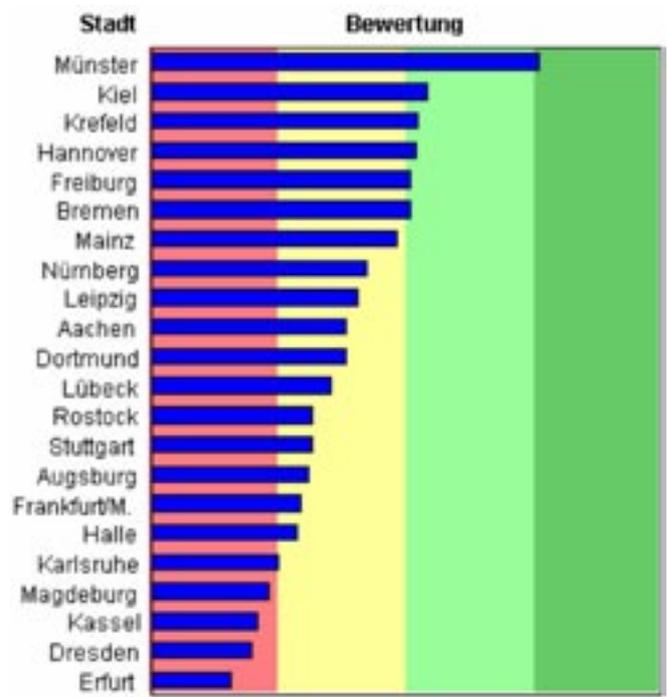


Abb. 9: Ergebnisse der ADAC-Untersuchung „Radfahren in Städten“ 2004 (Untersuchung in ausgewählten Städten über 200.000 Einwohner; Grafik: PGV Hannover)

#### 4.1 BYPAD-Bewertung

Maximal erreichbar ist bei BYPAD eine Bewertung von 4,0, so dass Kiel mit einer Gesamtbewertung von 2,3 als „befriedigend“ (entsprechend Schulnoten) einzustufen ist. In einigen Modulen wird ein sehr gutes Ergebnis erreicht, bei der Einbeziehung der Nutzergruppen hat Kiel sogar fast die höchste Bewertungsstufe und somit Vorbildcharakter erreicht. Hervorzuheben ist das bundesweit vorbildliche Fahrradforum.

Als Schwächen erwiesen sich u.a. die geringen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV und die fehlende Kontinuität bei der Finanzierung, so dass für viele Maßnahmen nicht klar ist, wann sie umgesetzt werden können. Die Ergebnisse im schnellen Überblick sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

MODUL		Punkte	
		Frage	Modul
<b>1 NUTZERANFORDERUNGEN</b>			<b>3,25</b>
1	Ermittlung der Nutzeranforderungen	3,0	
2	Management der ermittelten Daten	3,0	
3	Einbeziehung der Nutzergruppen	3,75	
<b>2 STEUERUNG DER POLITIK</b>			<b>3,0</b>
4	Vorbereitung und Ausführung der Fahrradpolitik	3,5	
5	Rang der Fahrradpolitik	2,5	
6	Interne und externe Lenkungsgremien	3,0	
<b>3 STRATEGIE &amp; KONZEPTE</b>			<b>2,5</b>
7	Inhalt der Fahrradpolitik & Integration in größeren Kontext	3,0	
8	Sicherstellung von Umsetzung der Maßnahmen des Fahrradkonzepts	2,0	
<b>4 FINANZ- &amp; PERSONALMANAGEMENT</b>			<b>2,67</b>
9	Sicherstellung der Finanzierung	3,0	
10	finanzielle Unterstützung von Maßnahmen Dritter	2,0	
11	Qualifikation und Weiterbildungsmöglichkeiten	3,0	

<b>5 INFRASTRUKTUR, SICHERHEIT, DIENSTLEISTUNGEN</b>			<b>2,5</b>
12	Verbesserung Infrastruktur	3,0	
13	Unterhaltung Infrastruktur	2,0	
14	Orientierung	3,5	
15	Fahrradparken	3,0	
16	Vorbeugung Fahrraddiebstahl und Vandalismus	2,0	
17	Sicherheitsverbesserungen	KEIN KONSENS 3,5	
18	Kombination ÖV-Radverkehr	2,75	
19	Serviceangebote	0,5	
<b>6 KOMMUNIKATION &amp; ERZIEHUNG</b>			<b>1,5</b>
20	Kommunikation der Fahrradpolitik (Entscheidungsträger)	3,0	
21	Imageverbesserung Radverkehr	2,0	
22	lebenslanges Rad fahren fördern	0,0	
23	Erziehung und Radfahrtraining	1,0	
<b>7 ZIELGRUPPEN &amp; PARTNERSCHAFTEN</b>			<b>1,6</b>
24	Förderung Fahrradnutzung bei Beschäftigten der Stadtverwaltung	2,0	
25	Förderung Fahrradnutzung bei Beschäftigten örtlicher Arbeitgeber	0,5	
26	Förderung Fahrradnutzung im Schulverkehr	2,0	
27	Förderung Fahrradnutzung im Freizeitverkehr	2,0	
28	Förderung Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr	2,0	
29	Förderung Fahrradnutzung in Familien	1,0	
<b>8 ERGÄNZENDE MASSNAHMEN</b>			<b>1,5</b>
30	Eingrenzung Autonutzung	2,0	
31	Nutzung Gesundheitseffekte	1,0	
<b>9 EVALUATION &amp; WIRKSAMKEIT</b>			<b>2,1</b>
32	Ermittlung Wirksamkeit Fahrradpolitik	3,0	
33	Qualitätssicherstellung von Programmen, Maßnahmen und Handeln	2,0	
34	Monitoring Fahrradnutzung	2,5	
35	Sammlung und Nutzung von Sicherheitsdaten	1,0	
<b>GESAMT, berechnet nach Modulen geteilt durch 9</b>			<b>2,3</b>

## 4.2 Handlungsbedarf

Handlungsbedarf ergibt sich besonders in den Bereichen, die niedrig bewertet werden, soweit sie von den Teilnehmern als wichtig bewertet wurden. Aus einer Vielzahl von Handlungsmöglichkeiten hat das Fahrradforum die folgende Reihenfolge der Prioritäten abgeleitet:

- ▶ **Förderung der Öffentlichkeitsarbeit für das Rad**  
Die Öffentlichkeitsarbeit soll künftig verstärkt unter dem Gesichtspunkt durchgeführt werden, vorhandene Maßnahmen und die gute Lage des Radverkehrs breiter bekannt zu machen. Zielgruppen der Öffentlichkeitsarbeit sind die Einwohner Kiels und Handlungsträger des Radverkehrs, aber auch Auswärtige (z.B. Fahrradtouristen). Der nächste ADFC-Klimatest soll durch eine breite Verteilung der Fragebögen durch die Stadt unterstützt werden.
- ▶ **Diebstahlprävention und –aufklärung**  
Das Thema Fahrraddiebstahl und Diebstahlvorbeu-

gung soll verstärkt angegangen werden. Eine mögliche Aktion ist, an einer Schule mit auffällig hoher Diebstahlquote eine Codierung aller Räder durchzuführen. Die Einrichtung von Schul- Fahrradwachen mit Reparaturangebot ist näher zu prüfen. Der weitere Handlungsbedarf, z.B. im Bereich Abstellanlagen an Schulen, muss noch ermittelt werden.

### ▶ **Ausbau und Erhalt der Infrastruktur**

Als problematisch wird die (langfristige) Sicherung ausreichender Finanzmittel gesehen, weil durch den notwendigen städtischen Anteil auch Förderungen über GVFG-Mittel erschwert werden. Die knappen Finanzmittel aus der Stellplatzabläse werden zur Schulwegsicherung verwendet. Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen sollen andere Geldquellen eröffnet werden, einen Ansatz dazu bieten z.B. das gute Abschneiden Kiels im ADAC-Fahrradtest und ADFC-Klimatest oder Aktionen aus Anlass fertiggestellter Velorouten.



Abb. 10: Radweg zum Aquarium

- Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV**  
 Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist einer der Schwachpunkte bei den bisherigen Bewertungen. Hier wird Handlungsbedarf gesehen, um Verbesserungen herbeizuführen. Erschwert wird das dadurch, dass Kiel bisher ausschließlich durch Busse bedient wird.
- Zielfestlegung und Wirksamkeitskontrolle**  
 Vom Fahrradforum wird angestrebt, dass das Ziel, den Radverkehrsanteil auf 25% zu steigern, im Verkehrsentwicklungsplan verbindlich festgelegt wird.

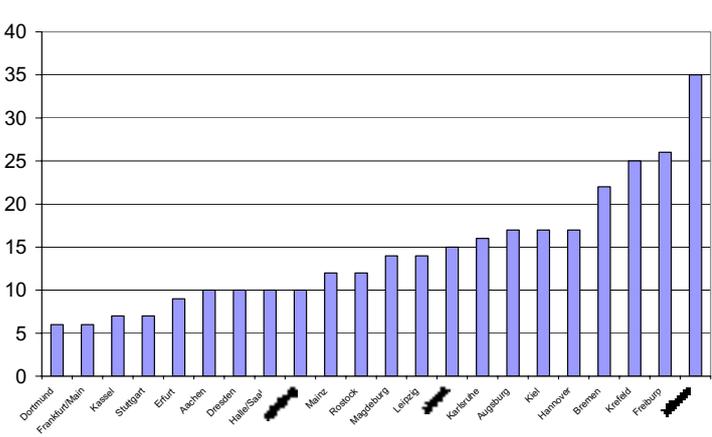


Abb. 11: Radverkehrsanteile in Städten im Vergleich (bezogen auf verschiedene Jahre; Grafik: PGV Hannover)

- Unfallanalyse und Verkehrssicherheits-Maßnahme-Programm**  
 Eine mehrjährige Unfallanalyse mit darauf aufbauenden Maßnahmenvorschlägen soll vorgenommen werden. In einer Vielzahl von Fällen sind, z.T. sogar mit einfachen und wenig aufwändigen Maßnahmen

deutliche Sicherheitsverbesserungen erreichbar. Die übliche polizeiliche Unfallstatistik wird den Besonderheiten des Radverkehrs nicht ausreichend gerecht, da sie auf die größeren Unfallhäufigkeiten im Kfz-Verkehr ausgerichtet ist

### Kiel

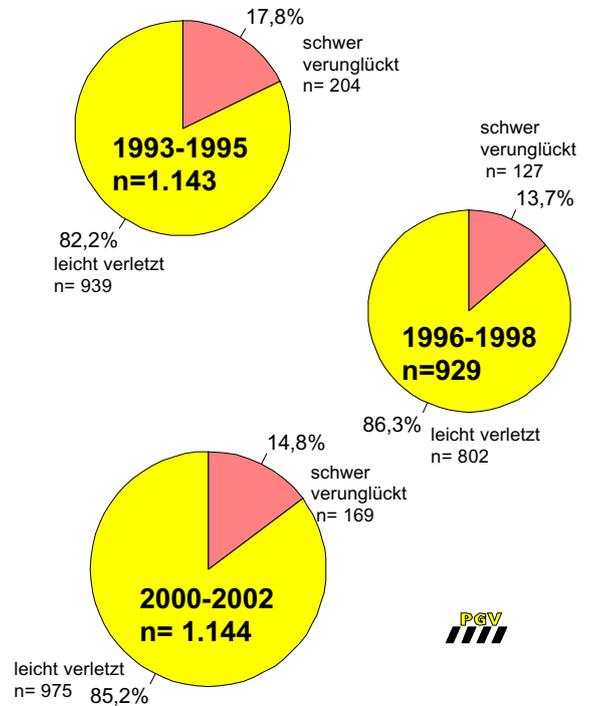


Abb. 12: Entwicklung der Unfallfolgen bei Radfahrer-Unfällen in Kiel für drei Zeiträume (Grafik: PGV, Hannover)

- Fahrradtourismus und Service**  
 Durch Image-Werbung soll Kiel als fahrradfreundliche Stadt für Touristen bekannter werden. Eine günstige Ausgangslage dafür bilden die guten Platzierungen im ADAC- und ADFC-Fahrradtest. Neben der Verbesserung des Angebotes für Fahrradtouristen (Bett & Bike, Aufstellung dezentraler Schließfächer) soll der Ostseeradweg stärker beworben werden.



Abb. 13: Touristische Infrastruktur Boxen für gepackte Räder. (Foto: PGV Hannover)



Abb. 14: Touristische Infrastruktur: Wegweisung zu fahrradfreundlichen-Hotels (Donauradweg Passau; Foto: PGV Hannover)

#### ► Interne Kommunikation

Etwa einmal im Jahr wird sich das Fahrradforum gezielt mit Fragen der weiteren Strategie bei der Radverkehrsförderung beschäftigen. Dieser Aspekt ist bisher bei dem stark auf die Vorlagen der Verwaltung für den Bauausschuss orientierte Arbeit im Fahrradforum zu kurz gekommen.

### 4.3 Vorbildliches zum Fahrradverkehr in Kiel

Es gibt eine gute Verteilung der Aktivitäten in vielen unterschiedlichen Bereichen des Systems Radverkehr: Infrastruktur zum Fahren und Parken, Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr, regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit (auch im Internet: ([www.kiel.de/Aemter\\_61\\_bis\\_92/66/tba/66\\_0/tba\\_0\\_projekte.htm](http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/tba_0_projekte.htm))).

Die Kommunikation zwischen Rat, Verwaltung und Verbänden ist im Fahrradforum institutionalisiert (als Unterausschuss zum Bauausschuss des Stadtrates). Ein vergleichbar kontinuierlich arbeitendes Gremium ist bisher aus anderen Städten nicht bekannt.

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes wurde durch Planung und Umsetzung von Velorouten beschleunigt (vgl. [www.kiel.de/Aemter\\_61\\_bis\\_92/66/tba/66\\_0/radverkehr/VelorouteStand04.pdf](http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/radverkehr/VelorouteStand04.pdf)). Vorrangig werden diese durch Tempo-30-Zonen geführt. Häufig wurden Fahrradstraßen innerhalb der Velorouten eingesetzt.



Abb. 15 Fahrradstraße Harmsstraße

Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf Hauptverkehrsstraßen sowie aufgeblasene Radaufstellstreifen an Lichtsignalanlagen werden häufig angeordnet, was die Vervollständigung des Netzes vereinfacht, da es sich um kostengünstige wirksame Maßnahmen handelt.



Bild 16: Radfahrstreifen in der Ringstraße

Seit Sommer 2004 besteht ein internetgestütztes Mängelmeldesystem:

[www.kiel.de/Aemter\\_61\\_bis\\_92/66/tba/66\\_0/mb\\_rad.htm](http://www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/mb_rad.htm)