Durchführung eines BYPAD-Verfahrens

Inhalte und Verfahren

Der wesentliche Aspekt eines BYPAD-Verfahrens (Bicycle-Policy-Audit = Wirkungsprüfung zur Radverkehrspolitik) ist die gemeinsame Diskussion zum Radverkehr in einer Kommune mit allen relevanten Akteuren des Radverkehrs [Politik (Ratsfraktionen), Verwaltung (z. B. Dezernate 3 und 4, Bauamt, Umweltamt, Umweltbetrieb, Amt für Verkehr), Verbände (u. a. ADFC, VCD, IHK), weitere relevante Institutionen (u. a. Polizei, moBiel GmbH, Universität, Fachhochschule)]. Nachdem im Verfahren zunächst gemeinsam der Status quo zur Radverkehrsförderung festgestellt wird, werden die für die Stadt wichtigen zukünftigen Handlungsfelder gemeinsam definiert und diskutiert und ein Qualitätsplan abgeleitet. Dabei wird die Gruppe durch ein externes Büro durch Fachwissen und Beispiele aus anderen Kommunen unterstützt. Aus dem Qualitätsplan können anschließend Handlungsprogrammen zur Radverkehrsförderung abgeleitet und politisch beschlossen werden (vgl. u. a. www.karlsruhe.de, www.mannheim.de).

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium entwickelt und in sieben europäischen Städten getestet: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara und Grenoble. In einem Nachfolgeprojekt, BYPAD+, wurde das Verfahren europaweit verbreitet, um zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen. Zwischen 2003 und 2005 nahmen 42 Städte in 15 europäischen Ländern an BYPAD+ teil. Sie wurden in ihren Audit-Prozessen von speziell dafür geschulten Beratern aus den jeweiligen Herkunftsländern begleitet. Die beteiligten Städte in Deutschland waren: Bünde, Ettlingen, Kiel, Köln, Lüneburg, Marl und Münster. Weitere Städte, die das Verfahren zwischenzeitlich durchgeführte haben waren u. a. Karlsruhe, Rostock, Hameln, Lünen, Unna und der Kreis Borchen. Weitere Informationen unter www.bypad.org.

Ablauf des BYPAD-Prozesses

1. Starttermin und Auswerten von Hintergrundinformationen

Von der Stadtverwaltung werden erforderliche Hintergrund-Informationen, allgemeine Informationen über die Stadt, ihre Verkehrs- und Radverkehrspolitik sowie quantitative Daten um Verkehr und insbesondere Radverkehr zusammengestellt. Ein Starttermin nach Auftragsvergabe mit dem beauftragten Büro und der Verwaltung dient der gemeinsamen Vorbereitung des Verfahrens und der Klärung offener Fragen. Hier wird auch eine gemeinsame Ortsbesichtigung von örtlichen guten Maßnahmen und Problemstellen vorgenommen.

2. Verschicken und Auswerten des BYPAD-Fragebogens

Der BYPAD-Fragebogen wird von jedem Mitglied der BYPAD-Gruppe ausgefüllt und bildet die Grundlage für die gemeinsame Bewertung und die nachfolgende Zielabstimmung und Maßnahmenableitung. Da der Fragebogen aus geschlossenen Antworten besteht, die – nach Qualitätsstufen geordnet – Aktivitäten enthalten, die mit Erfolg in anderen europäischen Staaten durchgeführt werden, gibt er für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Politik. Hier können auch Kommentare und Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden eingetragen werden. Das beauftragte Büro übernimmt die Zusammenstellung der Antworten aller Teilnehmenden und die Verteilung als Tischvorlage beim Konsensmeeting.

3. Erstes Treffen – Konsensmeeting

Beim Konfrontations- bzw. Konsensmeeting (erstes Treffen) diskutieren die Mitglieder der BYPAD-Gruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in ihrer Stadt. Grundlage ist der Fragebogen mit den zusammengeführten Antworten aller Teilnehmenden, inkl. Kommentaren und Verbesserungsvorschlägen. Das beauftragte Büro moderiert die Veranstaltung und dokumentiert die Ergebnisse. Vom Büro wird eine Stärken-Schwächen-Analyse mit Städtevergleich für die Themen vorgestellt, für die ausreichend Daten vorliegen.

4. Zwischenbericht

Im Zwischenbericht werden die bisher im Prozess gesammelten vorliegenden Erkenntnisse und weitere Informationen zusammengefasst und die Ergebnisse des ersten Treffens dokumentiert. Hier wird ein Überblick zu den bisherigen Schritten der Radverkehrsförderung in der Stadt gegeben, wesentliche vorliegende Erkenntnisse, z. B. aus Modal Split-Erhebungen, Unfallanalysen ggfls. ADFC-Klimatest sowie Fahrraddiebstahl-Statistiken werden zusammenfassend referiert und bewertet. Zusätzlich werden konkrete Hinweise auf mögliche Maßnahmen in als wichtig erachteten Handlungsfeldern zusammengestellt.

5. Zweites Treffen - Diskussion und Vereinbarungen zum Qualitätsplan

Bei einem zweiten Treffen diskutieren die Mitglieder der BYPAD-Gruppe über die Prioritäten der Handlungsfelder, sinnvolle Maßnahmen in den wichtigsten Handlungsfeldern und auch entsprechende Zuständigkeiten. Grundlage ist der Zwischenbericht mit den Ergebnissen des ersten Treffens und den ergänzenden Hinweisen des beauftragten Büros. Ziel sind Vereinbarungen über konkrete, verbindliche Maßnahmen (Verantwortlichkeiten, Budget und Zeitrahmen) des Qualitätsplans. Das Büro moderiert die Veranstaltung und dokumentiert die Ergebnisse.

6. Schlussbericht und BYPAD-Zertifikat

In einem Schlussbericht werden zusätzlich zum Zwischenbericht die Ergebnisse des zweiten Treffens dokumentiert. Von dem beauftragten Büro werden die Ziele und Maßnahmen in einem Qualitätsplan zusammengefasst und durch weitere Hinweise ergänzt. Am Schluss des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, welche das aktive Bestreben der Stadt bestätigt, die Qualität ihrer Radverkehrspolitik zu verbessern.

7. Optionen

Über die oben aufgeführten „Standard“-Schritte des BYPAD-Verfahrens hinaus besteht die Möglichkeit, den standardisierten Fragebogen (vgl. „2. Verschicken und Auswerten des BYPAD-Fragebogens“) um spezifische Fragen, die aktuelle Themen zum Radverkehr in Bielefeld betreffen, zu ergänzen. Zudem kann im Anschluss an den Schlussbericht (vgl. „6. Schlussbericht und BYPAD-Zertifikat“) ein Entwurf mit Leitlinien zur künftigen Radverkehrsförderung in Bielefeld ausgearbeitet werden. Die Leitlinien umfassen Zielsetzungen und Elemente eines Handlungsprogramms, ggf. auch einzelne besonders wichtige Maßnahmen. Sie können die Basis für einen möglichen Beschluss des Stadtrats zu diesem Themenfeld darstellen (vgl. Mannheim, Karlsruhe, Rostock). Der Entwurf der „Leitlinien" bildet die Basis für die Diskussion bei einem optional möglichen dritten Treffen.

Bei einem dritten Treffen diskutieren die Mitglieder der BYPAD-Gruppe den Entwurf der Leitlinien bis zu einer konsensfähigen Formulierung oder, soweit ein Konsens nicht erreichbar ist, Alternativformulierungen, die nicht zu lösende Dissense verdeutlichen. Das beauftragte Büro moderiert die Veranstaltung und dokumentiert die Ergebnisse.

Der derzeit vorgesehene zeitliche Ablauf des BYPAD-Audits (Schritte 1. bis 6.) kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.