



Stellungnahme

TU Dresden
Lehrstuhl Verkehrs- und
Infrastrukturplanung (vip)
Jan Schubert
01062 Dresden

**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club
Leipzig e. V.**

Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel. 0341 | 22 54 03 13
Fax 0341 | 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten:
Di. – Do. 14 – 18 Uhr

Steuernummer:
231/140/16837/K081

Bankverbindung
Sparkasse Leipzig
IBAN:
DE27860555921131131661

BIC:
WELADE8LXXX

Sie erreichen uns mit
öffentlichen
Verkehrsmitteln
wie folgt:
Haltestelle Münzgasse
TRAM 10, 11

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2. Mai 2014

Unser Zeichen
AJ

07.05.14

Stellungnahme BYPAD 2014 des ADFC Leipzig

Aus Sicht des ADFC Leipzig ist die Bewertung der Radverkehrsförderung mit der Note 2,7 (2,5 im Zwischenbericht) zu hoch ausgefallen. Damit würde Leipzig im Bereich einer systemorientierten Radverkehrsförderung liegen, was jedoch nicht der Realität entspricht.

Hintergrund unserer o.g. Einschätzung sind folgende Anfragen zum Erhebungsverfahren und damit zum Zustandekommen der Note 2,7:

- Die Auswahl des Teilnehmerkreises wird nicht dargelegt. Was sind die Gründe, diese jetzt Beteiligten und nicht noch andere einzubeziehen?
- Es wird weder die Zahl der ausgegebenen Fragebögen, noch die tatsächliche Beteiligung an der Beantwortung des schriftlichen Fragebogens (n=?) genannt.
- Da die Auswahl des Teilnehmerkreises nicht dargelegt ist, ist zu befürchten, dass bei der Berechnung des Ergebnisses durch das Übergewicht der Verwaltung - mehrere Ämter- und der Politik - mehrere Fraktionen - etc. im Gegensatz zu den Stimmen der Betroffenen-/Nutzerverbände bereits rein mathematisch ein Ungleichgewicht zur Folge haben. Im Fragebogen ist die Stufe, die bei der Beantwortung der Frage erreicht werden kann, bereits ersichtlich. Damit ist eine objektive Bewertung der jeweils abgefragten Sachverhalte nicht möglich, da Fragen auch vom gewünschten Ergebnis ausgehend angekreuzt werden können.
- Die Gewichtung der einzelnen Fragen wird nicht erläutert, sondern ist durch Berufung auf höhere Umstände (BYPAD-

Verfahren) fixiert. Warum zählt Modul 8 allein 20% der Gesamtnote? Besonders auffällig daran: Die Frage 27: „Reduzierung Autonutzung“ erhält konkret den Wert 3,5! Die Antwortkategorien zu diesem Komplex sind nicht auf Großstädte wie Leipzig ausgerichtet, so dass allein diese sehr stark in die Gesamtbewertung eingehende Einzelbewertung (10%) zu hinterfragen ist. Im Ergebnis der Bewertung zwischen dem Zwischenbericht vom Februar 2014 und dem Endbericht vom April 2014 bestehen Unterschiede. Diese beziehen sich sowohl auf die Auswertung der einzelnen Fragen (2,5 im Februar und 2,7 im April 2014 ohne veränderte Datengrundlage) als auch bei der Einteilung der Stufen (Stufe 1: Februar 14: 0,0-1,0, April 2014: 0,5-1,5 etc. Wenn das BYPAD-Verfahren ein vergleichbares Verfahren für verschiedene Städte in Europa sein soll, sind Neuskalierungen bei den Stufen und insbesondere während der Auswertungsphase nicht nachvollziehbar und fragwürdig.

- Insgesamt muss konstatiert werden, dass das Verfahren intransparent erfolgt ist und damit kein aussagefähiges Ergebnis vorliegt.

Weiterhin haben wir noch grundsätzliche Anmerkungen zum BYPAD-Verfahren 2014:

- Eine Kunden-Unternehmensbeziehung als Grundlage von Verwaltungshandeln anzusehen (Begründung für diese Form des Qualitätsmanagements im Rahmen des PYPAD-Verfahrens) klingt zwar sehr modern und zeitgemäß, entspricht aber nicht der Aufgabe einer öffentlichen Verwaltung: Bürger sind keine Kunden, sondern Teil der Gemeinschaft, die die Verwaltung im Einvernehmen mit der betroffenen Bevölkerung (politische Mitbestimmung) organisieren soll. Das ist der Auftrag staatlichen Handelns und unterscheidet sich vom Selbstverständnis her fundamental von einem rein auf Gewinnerzielungsabsichten abzielenden unternehmerischen Handeln.
- Im BYPAD-Verfahren wird entgegen der Eigendarstellung kein qualitativ belastbarer Konsens erzielt, sondern nur rechnerisch ein Wert ermittelt, mit dem sich eine Stadt ggf. dann schmücken kann. Im Nachhinein ist keine Transparenz mehr gegeben, wie dieser Wert zustande kam.
- Es besteht eine Verwechslungsgefahr in der Öffentlichkeit mit dem Schulnotensystem.

Mit der getroffenen Bewertung von 2,7 wäre der Radverkehrsentwicklungsplanes (RVEP) 2010 - 2020 bereits erfüllt, da dort Radfahren als System als ein erst anzustrebendes Ziel formuliert ist. Eine Konsequenz aus dem BYPAD-Ergebnis von 2014 wäre folglich eine umgehende Neuformulierung des RVEP mit neuen, weitergehenden Zielstellungen, bzw. wird dadurch die objektive Fehlerhaftigkeit des hier erzielten Ergebnisses von BYPAD 2014 virulent.

Zwischen den mit einer system-orientierten Radverkehrsförderung lt. BYPAD verbundenen Charakteristika:

1. Tendenzen zur langfristigen Planung, aber noch projektorientiert
2. Die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt
3. Es gibt eine gute Datenverfügbarkeit als solide Grundlage der Radverkehrspolitik
4. Es gibt erhebliche Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert

5. Gemeinsame Projekte generieren eine förmliche Partnerschaft zwischen verschiedenen Akteuren (z. B. anderen Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber, Gesundheitsorganisationen)...

und der tatsächlichen Radverkehrsförderung in Leipzig liegen Welten. Bis auf Punkt 1 werden alle anderen Punkte in Leipzig definitiv nicht erreicht. Hier zeigt sich erneut, dass die Erhebungssystematik keine qualitative Bewertung zulässt, weil über den Umweg einer nicht nachvollziehbaren Quantifizierung als Zwischenschritt qualitative Merkmale verloren gehen, die am Ende des Prozesses wieder requalifiziert werden. Das ist im Sinne einer validen empirischen Forschung nicht tragfähig und damit inakzeptabel.

Die Auswahl der Beteiligten dient nicht der Beantwortung der Frage nach den Bedürfnissen der Radfahrer. Nach welchen Kriterien wurden die Bedürfnisse der Radfahrer erhoben? Der aushilfsweise herangezogene (ADFC)-Fahrradklimatest erhebt keine Bedürfnisse, sondern benennt Problemfelder. Die Aussagen aus der kommunalen Bürgerumfrage werden leider nicht herangezogen mit der Begründung, dass sie nicht stadtteilbezogen auswertbar ist. Auch der ADFC-Fahrradklimatest entspricht nicht diesem Kriterium, wird aber differenziert dargestellt.

Die in den Ämtern Verantwortlichen zu einer Vielzahl von Modulen, die sie selbst zu verantworten haben, einzubeziehen, ist fragwürdig. Warum sollten sie ihre eigene Arbeit selbst kritisch bewerten?

Von den an dem Prozess eingeladenen Akteuren waren an den beiden Sitzungen insgesamt nur jeweils 57 bzw. 53% der 19 eingeladenen Akteursgruppen anwesend, von Seiten der Politik 30 bzw. 17% (von 6), wobei die beiden größten Stadtratsfraktionen keine VertreterInnen benannt haben; von den Verbänden 57 bzw. 43% (von 7). Gleichzeitig dominierte die Verwaltung die Treffen mit 83 bzw. 100% (von 6) der jeweiligen Akteursgruppe, davon das VTA allein mit drei Teilnehmern.

Aufgrund der oben genannten Punkte stellen wir den BYPAD-Prozess 2014 für Leipzig, so wie er jetzt durchgeführt wurde, in Frage. Wir plädieren für eine Neubewertung mit einem fachlich seriösen Fragebogen ohne Zuordnung der Bewertungsstufe schon im Fragebogen und eine verstärkte Motivation der politischen Vertreter zur Erhöhung ihrer Mitwirkung am BYPAD-Verfahren.

Im Kapitel 33.6.4. Infrastruktur wird auf Verkehrsstraßen und das Netz für den Radverkehr eingegangen. Hier möchten wir noch darauf hinweisen, dass der Begriff Verkehrsstraßen irreführend ist. Kann es sein, dass Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs gemeint sind? Denn selbst in Fußgängerzonen findet (Fuß-)Verkehr statt. Der ADFC favorisiert das Netz für den Radverkehr hauptsächlich auf das Straßenhauptnetz zu legen. Dieses meist historisch gewachsene Netz bietet die Grundlage zügigen Radverkehrs mit zahlreichen Zielpunkten. Demgemäß ist das Netz in Leipzig auch 2013/2014 entwickelt worden. Ungeachtet dessen sind asphaltierte Nebenstraßen ein Gewinn für den Radverkehr.

Neben der hier genannten Kritik an der Methodik stimmen wir den jeweils formulierten Handlungsmöglichkeiten (leider nur -möglichkeiten und keine –empfehlungen oder gar –maßnahmen!), die sich aus den Gesprächsrunden entwickelt haben, weitestgehend zu. In der Ausweisung konkreter Handlungsmöglichkeiten liegt aus unserer Sicht der Vorteil des Verfahrens. Wir begrüßen es sehr, wenn die dort genannten Möglichkeiten sich tatsächlich im Verwaltungshandeln und konkreten Maßnahmen in den nächsten Jahren wiederfinden

würden. Wir befürchten, dass aufgrund der unrealistisch guten Bewertung der Situation des Radverkehrs, die sich in der Ziffer 2,7 widerspiegelt, und der prekären Haushaltslage, die trotz aller formulierten Ansprüchen (RVEP 2020, Entwurf zum STEP 2025 etc.) dem Radverkehr keine Priorität eingeräumt wird und stattdessen sich darauf ausgeruht wird und keine Notwendigkeit zu weiterem Handeln gesehen wird.

Mit freundlichen Grüßen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Waack'.

Christoph Waack
Vorsitzender

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. John'.

Alexander John
stellvertretender Vorsitzender