

BYPAD in Kürze

BYPAD - Bicycle Policy Audit – 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. 140 Städten bzw. Regionen in 21 Ländern Europas angewendet, darunter in 12 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 alle 3 bis 5 Jahre zeigen den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrspolitik. Somit setzt BYPAD einen Prozess für eine nachhaltige Radverkehrspolitik 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 es ermöglicht ein Benchmarking¹ kommunaler und regionaler Radverkehrspolitik.

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

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 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 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. 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.



BYPAD Module für Städte und Gemeinden

Qualitative Bewertung durch die BYPAD-Gruppe

Der gesamte Bewertungs- und Verbesserungsprozess von BYPAD wird von einer Evaluationsgruppe (BYPAD-Gruppe) unter Begleitung von externen Beratern, die Auditoren genannt werden, durchgeführt. Die BYPAD-Gruppe sucht nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind. Die BYPAD-Gruppe besteht aus Politikern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung bzw. Verwaltungsspitze und Vertretern der örtlichen Nutzergruppen/Radfahrergruppen (z. B. Radfahrinitiativen). Sie sollten aussagefähig zu Fragen des lokalen Radverkehrs sein, um den Fragebogen ausfüllen zu können und wesentlich zur Diskussion beizutragen. Die Gruppengröße sollte ein intensives Arbeiten ermöglichen, ideal sind 8 -12 Personen.

Die Evaluation beginnt mit der individuellen Beurteilung des BYPAD-Fragbogens durch jedes Mitglied der BYPAD-Gruppe. Soweit der Fragebogen für mehrere Personen, z.B. aus einer Fraktion oder einer Nutzergruppe, gelten soll, stimmen diese sich intern ab; eine Vorabstimmung zwischen verschiedenen Stellen ist ausdrücklich nicht vorgesehen. Danach erfolgt ein Konsensgespräch (1. Treffen), in dem die unterschiedlichen Einschätzungen der Bewertung miteinander verglichen und diskutiert werden. Auf Basis der aufgearbeiteten Diskussionsergebnisse (Zwischenbericht) werden im 2. Treffen (Zielgespräch) die Prioritäten der Handlungsfelder und sinnvolle Maßnahmen in den wichtigsten Handlungsfeldern erörtert sowie Ziele für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt.

Minimaler Zeitaufwand für Mitglieder der BYPAD-Gruppe:

| | |
|---|---------|
| Ausfüllen des Fragebogens, ggf. Rückfragen bei Kollegen | min. 3h |
| 2 Treffen der BYPAD-Gruppe, jeweils 4h | ca. 8 h |
| Lesen und Kommentierung des Zwischenberichtes | min 2h |

Instrumente und Materialien

Vorabinformationen

Die Auditoren holen Vorabinformationen ein, wie Verkehrs- und Radverkehrskonzepte, quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr (Modal Split, Unfalldaten etc.), die von einem Mitglied der BYPAD-Gruppe (Mitarbeiter der Stadtverwaltung) zusammengestellt werden.

BYPAD - Fragebogen

Dieser wird von jedem Mitglied der BYPAD-Gruppe separat ausgefüllt und bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Qualitätsplans. Der Fragebogen enthält Antworten, die nach Entwicklungsstufen (von Level 1 bis Level 4) geordnet sind und Aktivitäten und Maßnahmen enthalten, die bereits anderswo in Europa mit Erfolg durchgeführt werden. So gibt es für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Radverkehrspolitik.

4 Entwicklungsstufen (4 Levels)

Level 1 – Ad hoc – Ansatz

Auf diesem Level wird nicht viel für den Radverkehr getan. Nur wenn es unbedingt sein muss werden Maßnahmen und Aktivitäten gesetzt.

Level 2 – Isolierter Ansatz

Auf diesem Level werden vereinzelte, sporadische, jedoch nicht regelmäßige oder systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt.

Level 3 – systemorientierter Ansatz

Auf diesem Level werden regelmäßig und systematisch unterschiedliche Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt.

Level 4 – Integrierter Ansatz

Auf diesem Level werden integrierte, regelmäßige und systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt, die auch andere Verkehrsarten betreffen. Der Radverkehrspolitik wird von anderen Politikbereichen als gleichwertig anerkannt und hat entsprechende Priorität innerhalb der Verkehrspolitik.



Befahrung

Mit dem Fahrrad erkunden die Auditoren gemeinsam mit einem oder mehreren Mitgliedern der BYPAD-Gruppe die örtliche Radinfrastruktur, um einen persönlichen Eindruck zu erhalten und gegebenenfalls neue Planungsbereiche oder Schwachstellen im Radwegenetz aufzuspüren.

2 Treffen mit der BYPAD-Gruppe

Beim Konsensgespräch (1. Treffen) diskutiert die BYPAD-Gruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in der Stadt und versucht, zu einer gemeinsamen Beurteilung zu kommen. Geleitet und moderiert wird das Treffen von den Auditoren, die die Ergebnisse zusammenfassen. Diese dienen im 2. Treffen als Grundlage zur gemeinsamen Entwicklung von Ziel- und Maßnahmenvorschlägen (Qualitätsplan).

Endbericht: Bewertung der Fragen und Qualitätsplan

Der Endbericht besteht aus 2 Teilen: Der 1. Teil bewertet jede Frage und gibt somit Auskunft über Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrspolitik. Der 2. Teil enthält den Qualitätsplan, der als Arbeitsgrundlage dient und die Ziele für die nächsten Jahre definiert.

BYPAD-Zertifikat

Am Ende des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, in dem das aktive Bestreben bestätigt wird, die Qualität der Radverkehrspolitik langfristig zu verbessern.

BYPAD-Website: www.bypad.org

Die Website ist das Forum, in dem Städte und Regionen von den Erfahrungen anderer lernen können und sich miteinander austauschen können.