

## Rangfolgen-Bewertung der Einzelpunkte in den Problemlisten der AG Radverkehr

Warum ist eine Ordnung der Problemlisten nach Rangfolge der Maßnahmen sinnvoll?

- verbesserte Übersichtlichkeit von langen Listen, die momentan nicht vermeidbar sind, da wir aus folgenden Gründen weitestgehende Vollständigkeit anstreben sollten:
  - Bestmöglicher Überblick für die AG Radverkehr selbst (z.B. nötig, wenn ein Mitglied allein Entscheidungen treffen muss; auch sonst Rationalisierungseffekt)
  - Bestmöglicher Überblick für bisher nicht in das Thema eingearbeitete Personen aus Stadtrat, Stadtverwaltung, Ortsteilräten (wichtig nach Wahlen oder Neubesetzung von Stellen)
  - schnellere Abarbeitung von Maßnahmen bei Änderung von juristischen Rahmenbedingungen (StVO, Verwaltungsvorschrift)
  - Wenn möglichst viele Maßnahmen einer Kategorie aufgezählt sind, lassen sich bei der Bearbeitung bzw. Beseitigung der Mängel ggf. Einsparungen erzielen (z.B. Baumaßnahmen).
- Wenn plötzlich Geld für Maßnahmen zur Verfügung steht (z.B. durch neue Förderrichtlinien, Konjunkturprogramme), können schneller solide begründete Entscheidungen getroffen werden.
- Neu hinzukommende Probleme sind nach möglichst objektiven Kriterien einzuordnen, besonders wenn ihre Bearbeitung von einzelnen Initiativgruppen bevorzugt gewünscht wird (für diese wird die Einordnung auch besser nachvollziehbar). Das Prinzip „Wer am lautesten ruft, bekommt seine Probleme bevorzugt gelöst“ halte ich für nicht hilfreich.

Methodik-Vorschlag (Unterkategorien auch in Rangfolge):

### **1. Kategorie 1 (Hohe Priorität)**

- 1.1. Maßnahmen, die als Teil übergeordneter Projekte zu bearbeiten sind oder wenn die AG Radverkehr an die Termine von externen Partnern gebunden ist (z.B. Maßnahmen der Straßenbauämter, JeNah, DB); durch rechtliche Vorgaben (z.B. Änderung von Verkehrsvorschriften) erforderliche Maßnahmen
- 1.2. Maßnahmen, die Unfallschwerpunkte entschärfen
- 1.3. Maßnahmen an Stellen, wo die Polizei Radfahrer für formales Fehlverhalten bestraft

### **2. Kategorie II (Normale/Niedrigere Priorität)**

- 2.1. für die Verkehrssicherheit bedeutsame Maßnahmen, außer Unfallschwerpunkte
- 2.2. für den Radfahr-Komfort bedeutsame Maßnahmen, z.B. Oberflächenverbesserung von Wegen
- 2.3. reine Verbesserungen der Netzstruktur
- 2.4. reine verkehrsrechtliche Anordnungen, wo nicht wegen polizeilicher Maßnahmen Handlungsdruck besteht

### **Zusatzkriterien**

Innerhalb einer Unterkategorie werden die Maßnahmen zumindest grob nach Anzahl der betroffenen Radfahrer bewertet. Hierzu sollten mindestens bei teuren Maßnahmen Zählungen erfolgen.

Maßnahmen werden höher eingestuft, wenn:

- markierte Radfernwege betroffen sind
- mehrere Probleme mit einer Maßnahme lösbar sind (auch über die Haupt- bzw. Unterkategorie hinweg, z.B. wenn ein Neubauweg ein Sicherheitsproblem an anderer Stelle entschärft)
- Kinder stark betroffen sind
- Förderungen oder zur Verfügung stehende Finanzierungen befristet sind

Zusatzüberlegungen:

- Vorhandensein/ Fehlen einer Maßnahme im Radverkehrskonzept als Kriterium? (Im Konzept=höherer Rang). Momentan wohl nicht sinnvoll, da das Konzept von 2002 bestimmte Klassen von Maßnahmen (z.B. an nach 1990 gebauten Straßen) komplett ausblendet. Eher umgekehrter Ansatz (Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes anhand der Problemlisten).
- „Maßnahmen-Effektivität“ als Kriterium? Z.B. Berechnung des finanziellen Aufwands für die Maßnahme im Verhältnis zur Anzahl der betroffenen Radfahrer.
- Man könnte sich noch ein Punktesystem ausdenken, um Verschiebungen zwischen den Kategorien zu begründen; aber m.E. momentan unnötig (nach gesundem Menschenverstand zu entscheiden).
- Je älter das Problem, desto höhere Einstufung? Vielleicht unnötig, aber im Blick behalten.
- Technische Handhabung: Ohne (kleines) Datenbanksystem kommt man vermutlich nicht mehr aus. Wenn Online-Datenbank nicht machbar, dann ggf. Offline-Lösung (Tabellenkalkulation oder kleine Office-Datenbank), aus der die Daten für das WWW exportiert werden (Primitivlösung: als PDF).