

Anfrage des Bürgermitglieds Herrn Holthoff zur Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 19.03.2025:

Stadtradeln

Frage 1:

Was wurde aus den Meldungen der Radar App während des Stadtradelns und wie wird weiter verfahren?

Antwort:

Im Rahmen des Stadtradelns 2023 wurden über die Radar-App zahlreiche Mängelmeldungen erfasst. Diese Meldungen wurden von der Verwaltung gesichtet und kategorisiert – unter anderem in kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sowie langfristige Verbesserungen. Dabei zeigte sich jedoch, dass die Bearbeitung der Meldungen mit einem erheblichen personellen und administrativen Aufwand verbunden war. Sowohl die Auswertung als auch die Weiterverarbeitung der Meldungen in den zuständigen Fachabteilungen erwiesen sich als äußerst ressourcenintensiv. Aufgrund der Vielzahl an Meldungen und der begrenzten personellen Kapazitäten konnten nur wenige Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden.

Nichtsdestotrotz werden die im Jahr 2023 erfassten Meldungen weiterhin berücksichtigt. Sie fließen, soweit personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, in die langfristige Radverkehrsplanung ein und werden sukzessive umgesetzt.

Vor diesem Hintergrund wurde 2024 entschieden, die Radar-App nicht erneut in das Stadtradeln einzubinden. Die Art der Meldungserfassung erwies sich als ineffizient, da sie nicht nahtlos in bestehende Verwaltungsprozesse integriert werden konnte. Zudem stand der hohe personelle Aufwand für die Auswertung und Bearbeitung der Meldungen in keinem angemessenen Verhältnis zur tatsächlichen Umsetzbarkeit der Maßnahmen.

Stattdessen liegt der Fokus darauf, bestehende Strukturen zur Mängelerfassung gezielt weiterzuentwickeln und effizientere Wege zu nutzen, um Hinweise aus der Bürgerschaft in die Radverkehrsplanung einfließen zu lassen. Ziel ist es, eine nachhaltige und umsetzungsorientierte Einbindung von Bürgeranliegen in die Radverkehrsentwicklung zu gewährleisten.

Frage 2:

Wann will die Stadt ein digitales Mängelsystem dauerhaft etablieren, auch um Doppelmeldungen zu reduzieren, um die Verwaltung zu entlasten und Rückmeldungen an Bürger geben zu können über die Erledigung von Mängeln?

Antwort:

Aktuell werden Mängel über das digitale Mängelmeldeformular erfasst und an das Postfach radverkehr@duesseldorf.de weitergeleitet. Von dort aus erfolgt die manuelle Weiterleitung an die zuständigen Fachbereiche.

Der Mängelmelder wird derzeit weiterentwickelt, um ihn noch benutzerfreundlicher zu gestalten und die Standortangabe des Mangels durch eine punktgenaue Markierung auf einer Karte zu ermöglichen. Bislang erfolgt diese Angabe über eine Adresse (Straße und Hausnummer), was zu Ungenauigkeiten, und weiterem Abstimmungsbedarf führen kann.

Zusätzlich ist geplant, eine teilautomatisierte Verteilung der Mängelmeldungen an die jeweiligen Zuständigkeiten einzuführen. Hierfür sind noch Abstimmungen mit der ITK erforderlich, um das Mängelmeldeformular entsprechend anzupassen.

Eine öffentliche digitale Übersicht über gemeldete Mängel – ähnlich Systemen wie RADar – mit einer Feedbackfunktion (z. B. Statusmeldungen zu Meldungen) erfordert umfangreiche technische und organisatorische Anpassungen, die derzeit nicht gegeben sind. Die Dokumentation ist so aufgrund der vielen beteiligten Akteure zeitaufwendig und ineffizient.

Derzeit liegt der Fokus auf der eigentlichen Mängelbeseitigung, da hier die größten Herausforderungen durch begrenzte Ressourcen bestehen. Die Implementierung eines Rückmeldesystems wäre ein nächster Schritt.

Frage 3:

Wie wurden und werden die Daten z.B. als Heatmap genutzt und warum sind sie nicht wie bei anderen Städten als Open Data verfügbar?

Antwort:

Durch die Erstellung von Heatmaps konnten häufig genutzte Routen und zentrale Radverkehrsachsen identifiziert werden. Diese Visualisierungen dienen dazu, einen allgemeinen Überblick über das Radverkehrsverhalten zu gewinnen und potenzielle Schwerpunkte für infrastrukturelle Maßnahmen zu erkennen.

Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass die erhobenen Daten nicht vollständig repräsentativ sind. Die Teilnahme am Stadtradeln erfolgt auf freiwilliger Basis, wodurch bestimmte Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise Studierende und Schüler, möglicherweise unterrepräsentiert sind. Dies kann dazu führen, dass relevante Ziele wie Universitäten oder Hochschulen in den Heatmaps nicht deutlich hervortreten, obwohl sie tatsächlich stark frequentiert werden.

Die Bereitstellung der Daten als Open Data wurde aus diesen Gründen bislang nicht weiter verfolgt. Grundsätzlich könnten zwar solche Daten für Transparenz und Bürgerbeteiligung interessant sein. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Datenqualität und Repräsentativität für eine breite Nutzung nicht ausreichen.

Insgesamt sind die Heatmaps eine hilfreiche Ergänzung zur Veranschaulichung von Radverkehrsströmen, liefern jedoch nur begrenzt belastbare Grundlagen für verkehrsplanerische Entscheidungen. Sie bieten einen groben Überblick, ersetzen aber keine detaillierten Verkehrserhebungen oder systematische Analysen zur Radverkehrsinfrastruktur.