

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1635/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 11.10.2018	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 23.10.2018			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	31.10.2018	Ö
Stadtrat	Entscheidung	21.11.2018	Ö

<b>Betreff:</b> Antrag 1086/2018 (ÖDP) und Änderungsantrag 1086/2018/1 (SPD, B'90/Die Grünen, FDP): Zukunft des Fahrradverkehrs in Mainz; hier: Durchführung eines Bypad-Audits (Bicycle Policy Audit) und Beschluss über die Wiedervorlage in einem Jahr
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen  Mainz, 14.10.2018 In Vertretung  gez. Beck  Günter Beck Bürgermeister
Mainz, 26.10.2018  gez. Ebling  Michael Ebling Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt/der **Stadtrat** beschließt, den Antrag 1086/2018 (ÖDP) und Änderungsantrag 1086/2018/1 (SPD, B'90/Die Grünen, FDP) in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

## 1. Sachverhalt

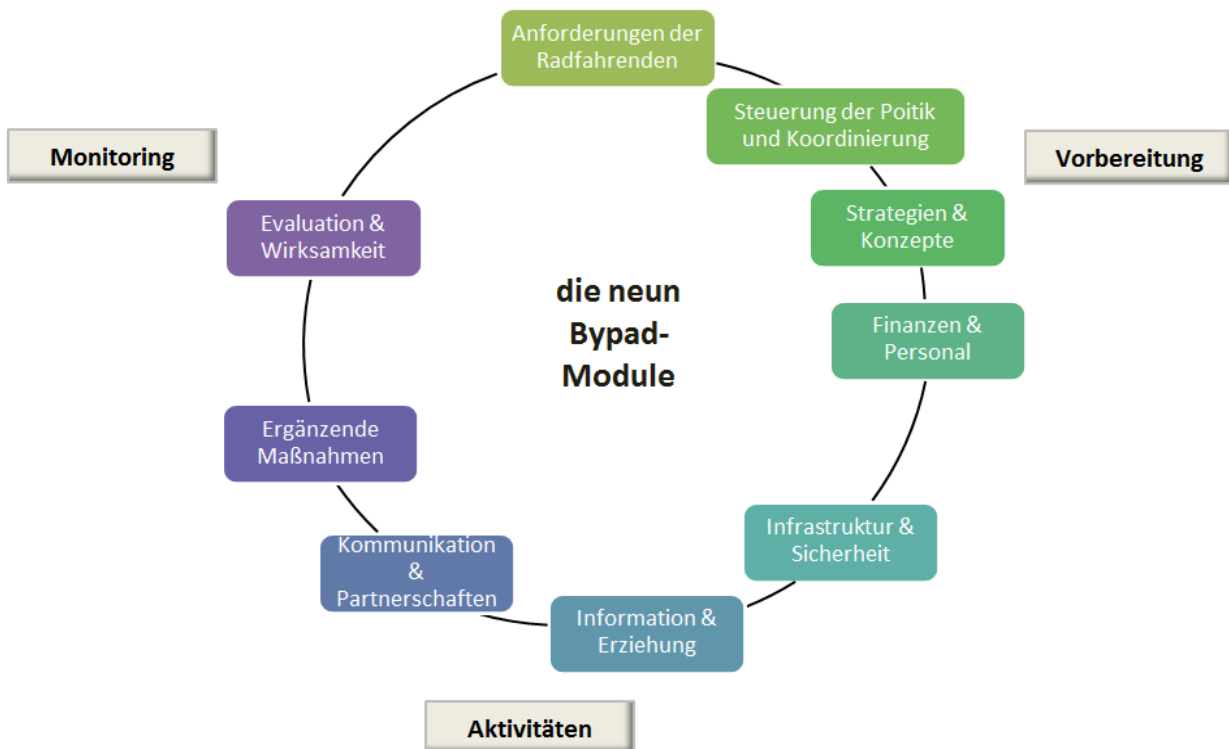
Der Stadtratsantrag 1068/2018 sowie der entsprechende Änderungsantrag thematisieren unter anderem die Notwendigkeit der Erarbeitung von Leitlinien für den Radverkehr in der Stadt Mainz und seine weitere Entwicklung.

Im Antrag wird die Verwaltung gebeten, ein Bypad-Audit durchzuführen, um mit Hilfe eines externen Moderators den aktuellen Stand der Radverkehrsinfrastruktur festzustellen. Daraus ist ein Plan für die weitere Radverkehrsförderung abzuleiten. Neben der Verwaltung sollen auch politische Vertreter und Verbände mitwirken, um so gemeinsam zukünftige Handlungsschwerpunkte zu setzen.

## 2. Lösung

Die Verwaltung wird mittels Ausschreibung eine externe Moderation für das Bypad-Audit suchen. Mit diesem Instrument kann anschließend erhoben werden, wie effektiv und effizient die Radverkehrspolitik in der Stadt Mainz derzeit ist und wie sie verbessert werden kann. Dabei ist dieses Verfahren seit 1999 erprobt und wurde im Rahmen von EU-Projekten von einem internationalen Expertise-Konsortium entwickelt und optimiert. Es kommt seitdem europaweit in 21 Ländern zur Anwendung.

Dabei untersucht das Audit in einer Qualitätskette aus neun Modulen, wie eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleistet werden kann. Der momentane Stand der Radverkehrspolitik wird in jedem Modul bewertet und einer Entwicklungsstufe zugeordnet. Ausgehend von diesen Entwicklungsstufen werden weitere Ziele in einem Qualitätsplan definiert. So wird es möglich, die Entwicklung der Radverkehrspolitik in jedem einzelnen Modul systematisch zu beobachten und laufend zu verbessern.



Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass mit Hilfe eines externen Experten gemeinsame Handlungsschwerpunkte von Verwaltung, Politik und Verbänden formuliert werden können. So können einvernehmlich Kompromisse erarbeitet und eine größere Akzeptanz hergestellt werden.

Die Verwaltung rechnet mit ersten Ergebnissen bis zum Sommer 2019 und empfiehlt den städtischen Gremien vor diesem Hintergrund, das Thema in einem Jahr erneut aufzurufen.

### **3. Alternative**

Verzicht auf die Durchführung eines Bypad-Audits.

In Städten wie Mannheim oder Karlsruhe werden diese Prozesse in einem Punkteplan zur Förderung des Radverkehrs abgebildet und fortgeschrieben. Bleibt diese Lücke in Mainz weiterhin bestehen, sind auch die weiteren Schritte, die die Verwaltung zur Förderung des Radverkehrs beschreitet, für die Öffentlichkeit und die Politik schwerer nachvollziehbar. Auch können Wissenslücken, insbesondere zu rechtlichen Hintergründen, weniger effektiv geschlossen werden und der „rote Faden“ in der Weiterentwicklung der Radinfrastruktur ist weniger gut zu erfassen.

### **4. Ausgaben/Finanzierung**

Die Durchführung des Bypad-Audits kann aus den laufenden Haushaltsmitteln für den Radverkehr finanziert werden.

### **5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

keine