

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1900/2025
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 18.12.2025	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 13.01.2026

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	04.02.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	04.02.2026	Ö

Betreff:

Abschluss des BYPAD-Verfahrens

hier: Bericht BYPAD und Erstellung von Zielwerten für den Fuß- und Radverkehr

Mainz, 08. Januar 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 16. Januar 2026

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Ausschuss für Mobilität** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt die im Prozess des BYPAD (Bicycle Policy Audit) entwickelten Zielwerte für den Fuß- und Radverkehr.

Sachverhalt

Der Stadtratsantrag 1068/2018/1 thematisiert unter anderem die Notwendigkeit der Erarbeitung von Leitlinien für den Radverkehr in der Stadt Mainz sowie deren strategische Weiterentwicklung. Hieraus folgte der Auftrag an die Verwaltung, ein Audit in Form eines BYPAD (Bicycle Policy Audit) durchzuführen. Mit Hilfe der Auditor:innen und externer Moderation sollen darüber von Akteuren aus Verwaltung, Politik und Interessenvertretung der Status-Quo der Radverkehrsförderung und Zielwerte erarbeitet werden. Ziel ist ausdrücklich, zukünftige Handlungsschwerpunkte nicht isoliert, sondern im offenen Austausch und auf Basis eines gemeinsamen Verständnisses zu entwickeln. Hier liegt der besondere Mehrwert, da das BYPAD-Verfahren auf die gemeinsame Erarbeitung der Handlungsschwerpunkte abzielt. Mit Unterstützung der externen Moderation sollen bewusst einvernehmliche Lösungen und tragfähige Kompromisse ermöglicht sowie eine hohe Akzeptanz der Ergebnisse erreicht werden.

Bereits im Jahr 2019 und 2020 wurden erste Workshops unter der öffentlichen Beteiligung von Bürger:innen durchgeführt, bedingt durch die Covid-19 Pandemie konnten diese jedoch nicht direkt in ein zertifiziertes BYPAD überführt werden.

Die Verwaltung hat diese Ergebnisse 2023 wieder aufgegriffen und daran anknüpfend mittels einer zeitgleich zum „Radnetz Mainz“ terminierten Ausschreibung das Fachbüro PGV-Alrutz inkl. Moderation für die Durchführung und Begleitung des BYPAD beauftragen können. Die im BYPAD erarbeiteten Analyseergebnisse, Handlungsfelder und Zielwerte bilden eine zentrale fachliche und strategische Grundlage für das parallel initiierte Projekt „Radnetz Mainz“ und unterstützen damit eine konsistente, nachvollziehbare und langfristig tragfähige Radnetzplanung und -umsetzung.

Die vergangenen Jahre haben zudem gezeigt, dass Anforderungen des Radverkehrs zunehmend in enger Wechselwirkung mit den Belangen des Fußverkehrs stehen. Insbesondere gestiegene Anforderungen an Barrierefreiheit - etwa für blinde und sehbehinderte Menschen - machen eine integrierte Betrachtung beider Verkehrsarten erforderlich. Die Festlegung von Zielwerten erfolgt daher bewusst nicht isoliert, sondern in enger Abstimmung zwischen Fuß- und Radverkehr.

2. Lösung

Andere Städte mit vergleichbaren Zielsetzungen (u. a. Karlsruhe, Stuttgart) haben den Fußverkehr bereits als eigenständigen Bestandteil in das BYPAD integriert. Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen hat die Verwaltung das BYPAD für Mainz konsequent um den Baustein Fußverkehr erweitert.

Das beauftragte Fachbüro PGV-Alrutz aus Hannover ist deutschlandweit tätig und war bereits für Karlsruhe, Leipzig und Bielefeld tätig und verfügt mit eigenen Verkehrsplaner:innen und Verkehrssicherheitsauditor:innen über ausgewiesene fachliche und methodische Kompetenz. Dies gewährleistet sowohl eine hohe fachliche Qualität als auch eine neutrale, moderierende Begleitung des Prozesses.

Mit dem Instrument des BYPAD wird systematisch erhoben, wie wirksam und zielgerichtet die derzeitige Radverkehrspolitik in der Stadt Mainz ist und in welchen Bereichen Weiterentwicklungsbedarf besteht. Das Verfahren ist seit 1999 erprobt, wurde im Rahmen mehrerer EU-Projekte von einem internationalen Expert:innenkonsortium entwickelt und kontinuierlich weiterentwickelt. Es wird europaweit in über 27 Ländern angewendet.

Durch die fachliche Begleitung der Auditorin werden bei der Bewertung des Status-Quo sowie der relevanten Handlungsfelder stets die aktuell gültigen Regelwerke und fachlichen Standards zugrunde gelegt. Dadurch ist ein zeitgemäßer, belastbarer und vergleichbarer Bewertungsansatz gewährleistet.

Die fachlichen Grundlagen, der Ablauf des Verfahrens sowie die Ergebnisse der Bewertung des Status-Quo sind im BYPAD-Auditbericht 2025 ausführlich dokumentiert (Anlage 1). Der Auditbericht stellt transparent dar, wie die Bewertung in den einzelnen Modulen zustande kam, welche Stärken und Schwächen identifiziert wurden und welche Handlungsfelder sich daraus für die Stadt Mainz ergeben.

Das Audit hat in einer Qualitätskette aus neun Modulen untersucht, wie eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleistet werden kann. Die eigens hierfür in Mainz gebildete Projektgruppe bzw. der Arbeitskreis wurde unter anderem durch Verbände und Organisationen mit Themenschwerpunkt sowie den betroffenen Bereichen der Verwaltung und den jeweiligen politischen Fraktionen zusammengesetzt. Ergänzt wurde der Kreis u.a. durch die Polizei, die Wirtschaftsförderung, der Schüler:innenvertretung, der Landwirtschaftskammer und der MVG.

Die Mitglieder der Projektgruppe bewerteten den Status quo zunächst unabhängig voneinander. Erst im Rahmen der moderierten Workshops wurden unterschiedliche Einschätzungen offen diskutiert und schrittweise zu einer gemeinsamen Bewertung zusammengeführt.

Gerade diese interdisziplinäre Zusammensetzung und die strukturierte Methodik sind ein zentraler Vorteil des BYPAD-Verfahrens: Die Bewertung und Zielentwicklung erfolgen nicht aus einer Einzelperspektive heraus, sondern im gemeinsamen Diskurs. Die erarbeiteten Ergebnisse spiegeln damit einen ehrlich ausgehandelten, transparenten und von allen Beteiligten getragenen Konsens wider.

Im Verfahren wurden folgende Workshops zur Erarbeitung der Zielvorstellungen festgelegt:

1. Workshop: Erhebung des Ist-Zustands im Fuß- und Radverkehr mit dem Ziel eines Konsensgesprächs und der gemeinsamen Beurteilung der Radverkehrspolitik.
2. Workshop: Erarbeitung von Handlungsschwerpunkten und weiteren Handlungsfeldern für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.
3. Workshop: Erstellung von allgemeinen sowie fuß- und radspezifischen Zielwerten in einem Qualitätsplan.

Methodik zur Festlegung der Zielwerte:

Der momentane Stand der Radverkehrspolitik (Status Quo) wurde zu Beginn in jedem Modul (z.B. Infrastruktur) bewertet und jeweils einer Entwicklungsstufe zugeordnet.

Ausgehend von diesen Entwicklungsstufen werden nach konkreten Handlungsfeldern die Zielwerte in einem Qualitätsplan definiert. So wird es möglich, die Entwicklung der Radverkehrspolitik in jedem einzelnen Modul systematisch zu beobachten und laufend zu verbessern.

Gliederung der Zielwerte und zukünftige Anwendung:

Für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist es essenziell, Grundsätze in Form von Mindest-Zielwerten festzulegen und zu beschließen. Um in allen gegenwärtigen und vor allem zukünftigen Planungen den Fuß- und Radverkehr adäquat mitzudenken, müssen diese Zielwerte in allgemeiner Form (übergeordnete Planungen/Prozesse wie z.B. Gebietsentwicklungen, Zielpläne), aber auch spezifischer für den Fuß- und Radverkehr mit eigenen Zielen bei konkreten Planungen und Umgestaltungen angewendet werden können.

Die Zielwerte sind in der Anlage „3 × 11 Ziele zum Fuß- und Radverkehr in Mainz“ vollständig dargestellt (Anlage 2) und bilden den zentralen Ergebnisbaustein des BYPAD-Verfahrens.

Die der Beschlussvorlage beigefügten Zielwerte gliedern sich entsprechend in:

1. Allgemeine Ziele
2. Ziele für den Fußverkehr
3. Ziele für den Radverkehr

Beachtung und Anwendung finden die Zielwerte konkret auch in künftigen übergeordneten Planungen wie dem „Radnetz Mainz“, dem SUMP bzw. Mobilitätsplan Mainz oder dem Straßen-

bahnausbau. Einzelplanungen müssen zwar weiterhin individuell betrachtet werden - entsprechende Leitziele geben hier jedoch ein einheitliches Raster für das gesamte Stadtgebiet.

Das Instrument des BYPAD soll neben den Zielwerten auch einen Rahmen der zukünftigen kontinuierlichen Fuß- und Radverkehrsentwicklung darstellen bzw. bieten. Als unabhängiges Zertifizierungsverfahren kann in üblicherweise fünf bis sieben Jahren eine erneute Betrachtung und Analyse durch ein BYPAD durchgeführt werden, um Entwicklungen im Fuß- und Radverkehr messbar zu machen. Ein Vergleich mit dem abgeschlossenen BYPAD liefert dann wertvolle Daten für Zielkontrollen.

Es wird von Seiten des Fachbüros angestrebt im übergeordneten BYPAD-Gremium neben dem vorgesehenen Radverkehrszertifikat eine eigene anerkannte Fußverkehrszertifizierung für die Stadt Mainz zu erhalten. Hierzu berichtet das Fachbüro PGV-Alrutz im mündlichen Vortrag.

3. Alternativen

Ohne einen Beschluss der übergeordneten sowie der fuß- und radspezifischen Zielwerte in Form des 3x11 Ziele Qualitätsplans können künftige Planungen für den Fuß- und Radverkehr nicht einheitlich und mit notwendiger Basisstruktur integriert werden.

4. Kosten/Finanzierung

Es entstehen keine Kosten, die den städtischen Haushalt über die bereits beschlossene Durchführung des BYPAD belasten. Die Zielwerte dienen als sicherstellendes Planungsinstrument.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine

6. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Das Vorhaben wirkt sich fördernd auf eine umweltverträgliche Mobilität aus. Durch die Festlegung von Zielwerten für den Fuß- und Radverkehr wird systematisch eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf klimafreundliche Fortbewegungsarten verfolgt, wodurch Verkehrsemissionen deutlich reduziert und damit der Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz messbar erhöht werden kann.

Anlagen:

- *3x11 Zielwerte für den Fuß- und Radverkehr*
- *Audit-Bericht des BYPAD in Mainz*

Finanzierung