

BYPAD Audit Stadt Mainz

Rad- und Fußverkehrsförderung mit System



Ausschuss für Mobilität

21. Januar 2026

PGV-Alrutz GbR, Hannover

Dipl.-Ing. Heike Prahlow



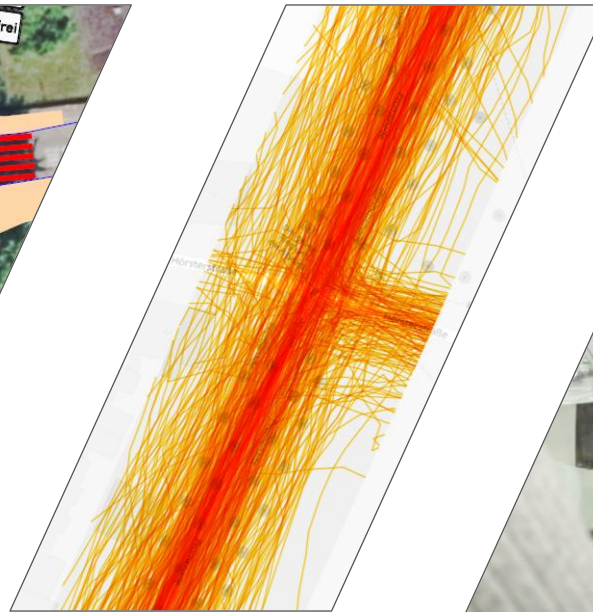
Planungsgemeinschaft Verkehr | PGV-Alrutz GbR



Strategie
&
Konzeption



Planung
&
Entwurf



Forschung
&
Analyse



Beratung
&
Information

Geschäftsführung

14 feste und weitere
freie Mitarbeitende
sowie studentische
Hilfskräfte

Seit **40 Jahren**

Büro in **Hannover**
unser Einsatz
bundesweit

Was ist BYPAD? – kurzer Überblick

BYPAD = BicYcle Policy AuDit

Wirkungsprüfung zur Radverkehrsstrategie

1998 **Entwicklung** des BYPAD-Verfahrens durch ein internationales Konsortium aus Radfahr-Expert:innen im Rahmen europäischer Forschungsprojekte

2003 **BYPAD plus** - Erweiterung der BYPAD Methodik und räumliche Abdeckung

➤ Ab 2003 unter Mitwirkung PGV

2006 **BYPAD platform** – maßgeschneiderte Audits für **Gemeinden, Städte und Ballungsräume** sowie für **Regionen**

Bis heute kontinuierliche **Weiterentwicklung** des Verfahrens

➤ 2014 erste Audits außerhalb von Europa

➤ 2019 Aktualisierung der (deutschsprachigen) Fragebögen

➤ 2021 Einführung von BYPAD für Länder

➤ Individuelle Integration der Aspekte des Fußverkehrs in einzelnen Städten

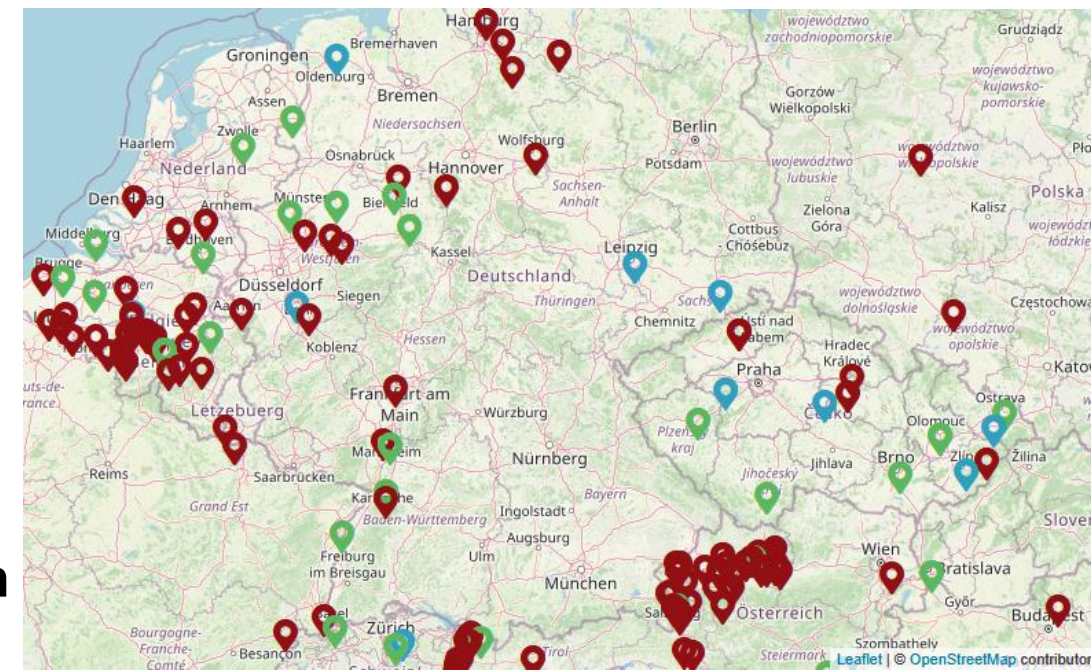
Was ist BYPAD? – kurzer Überblick

Generelles Vorgehen in einer Kommune:

- Eine **festе BYPAD-Gruppe** aus relevanten Akteuren diskutiert gemeinsam Status Quo und Zielvorstellungen zum Rad- und Fußverkehr
 - Es finden drei durch BYPAD Auditorin moderierte Treffen statt
 - Systematische **Bewertung des Ist-Bestandes** (Status Quo)
 - Ableiten von gemeinsamen **Handlungsfeldern und Zielen**
 - Optional: Gemeinsame Abstimmung fuß- und radspezifischer **Zielwerte**
- **Ergebnisse bilden die Strategie zur Förderung von Rad- und Fußverkehr**
- **Anwendung bereits in 250 Städten, Gemeinden und Regionen aus 27 Staaten sowie in 12 (Bundes)Ländern**

Kartenlegende

- 📍 < 100.000 Einwohner
- 📍 100.000 - 500.000 Einwohner
- 📍 > 500.000 Einwohner

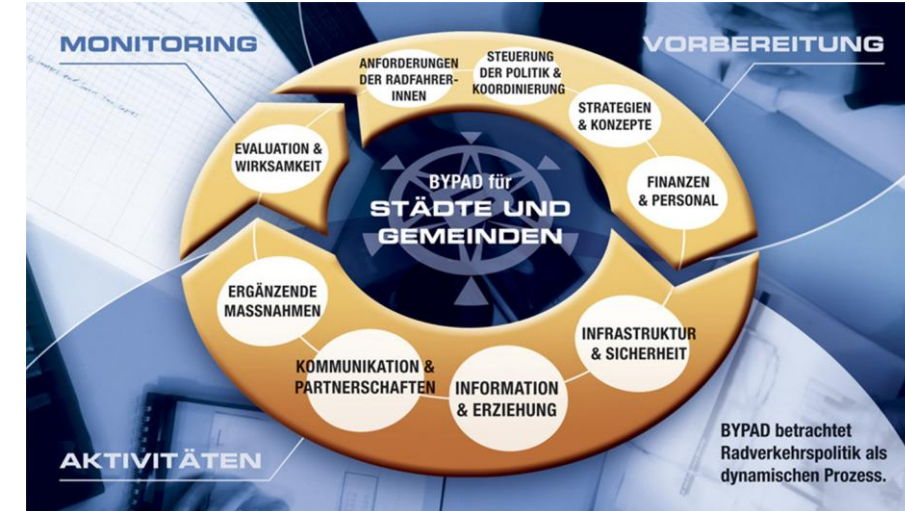


www.bypad.org

PGV

BYPAD – Methodik und Vorgehen

- **Analyse**
 - Sammeln und Analysieren vorliegender Daten und Informationen durch die Auditor:in, gutachterliche Bewertung
 - Teilnehmende der BYPAD-Gruppe füllen Fragebogen zum Status Quo (eigene Einschätzung) aus
- **Konsensherstellung und Ableiten der Handlungsbedarfe**
 - Gemeinsame Diskussion und Evaluierung zu Stärken und Schwächen im Rad- und Fußverkehr
 - Sammeln und diskutieren möglicher Handlungsschwerpunkte und Ziele für den Rad- und Fußverkehr
- **Zielwerte und Auditbericht**
 - Ableiten und gemeinsame Diskussion stadteigener Zielwerte
 - Zusammenstellung aller Diskussionsergebnisse im Auditbericht
- **Beschluss durch Stadtrat (empfohlen) und Übergabe Zertifikat**



BYPAD – Gruppe Mainz

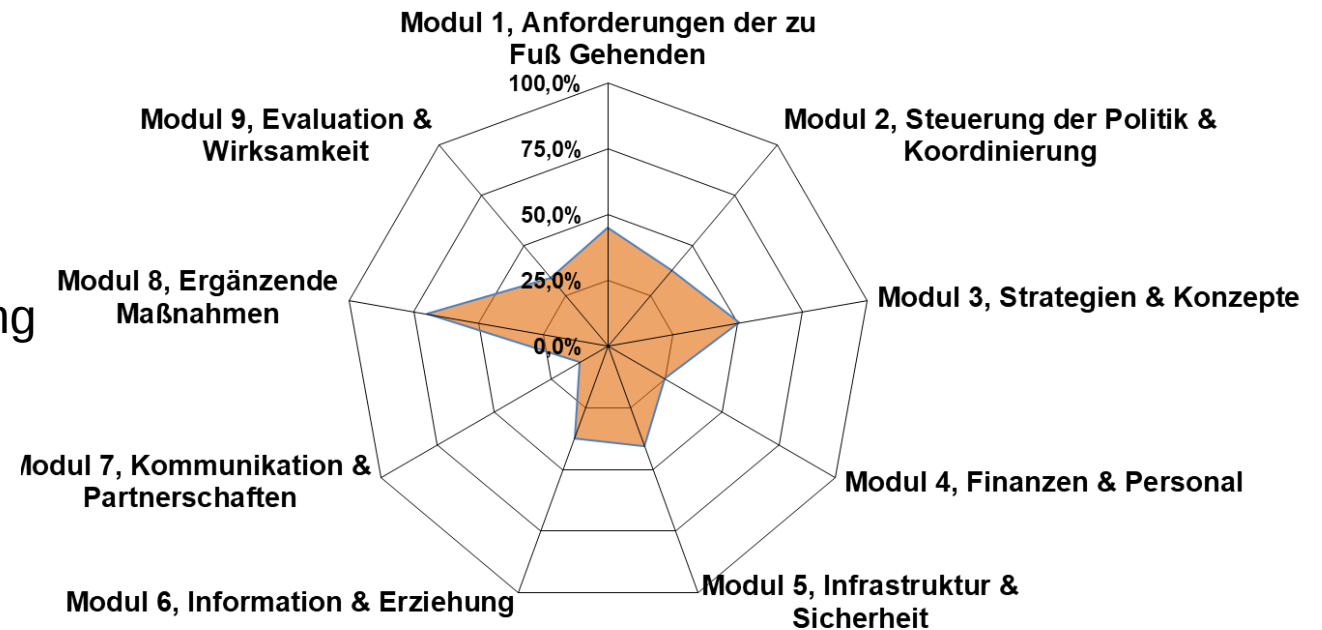
- Interdisziplinäre Zusammensetzung, u.a.
 - Verwaltung
(Zuständigkeiten u.a. Verkehr, Mobilität, Wirtschaft)
 - Politische Fraktionen
 - Verbände und Organisationen mit Themenschwerpunkten Rad- oder Fußverkehr
(u.a. ADFC, BUND, VCD)
 - Polizei, Wirtschaftsförderung, Schüler:innenvertretung, Landwirtschaftskammer, MVG, ...
- **Diskussion:** Austausch, ermöglichen eines einheitlichen Wissensstandes
- **Transparenz:** Alle Beteiligten bringen „ihre“ Ansichten und Wertvorstellungen ein
- **Konsens:** Gemeinsam erarbeitete Ergebnisse



Ergebnis Fußverkehr - Bewertung Status Quo (Level 1,5 – „ad hoc orientiert“)

Beste Bewertungen für

- + Vorhandene Grundlagen Fußverkehr und Barrierefreiheit
- + Unterstützung Fußverkehr durch aktuelle Stadtentwicklung und Bauleitplanung
- + Bestehende Konzepte, Programme oder systematische Überlegungen zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum



Schlechteste Bewertungen für

- Fehlende Strategie zum Fußverkehr
- Finanzierung und personelle Zuständigkeiten Fußverkehrsförderung
- Keine Aktivitäten zur Förderung positiver Gesundheitsaspekte des Gehens oder im Bereich Öffentlichkeitsarbeit



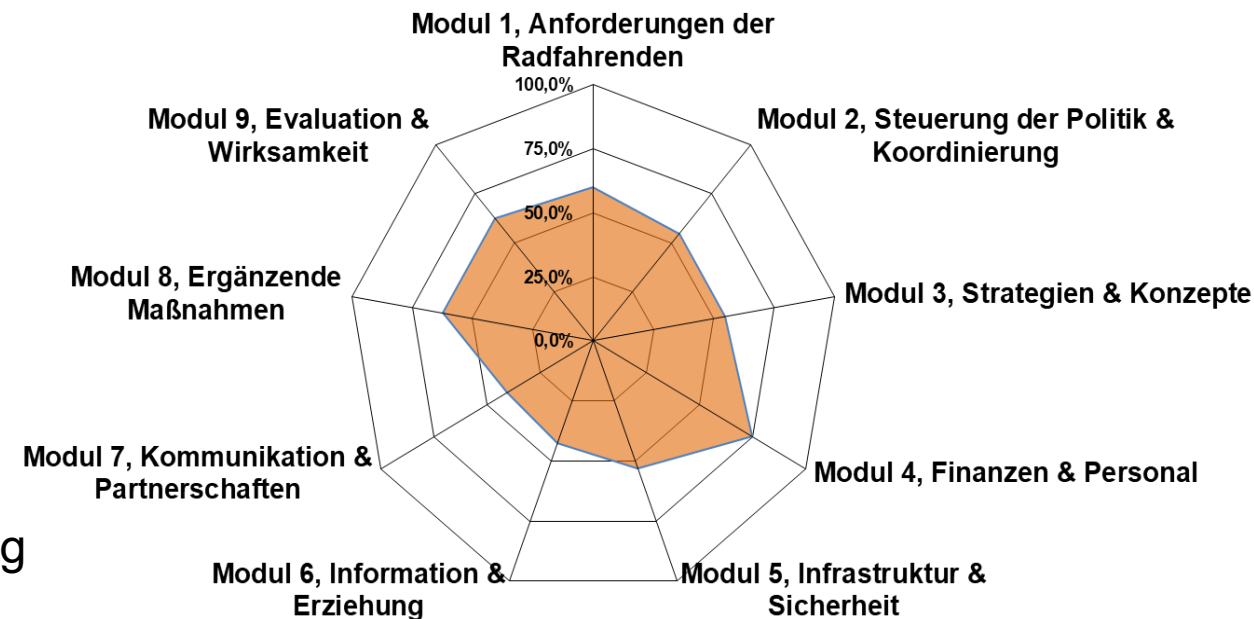
Ergebnis Radverkehr - Bewertung Status Quo (Level 2,2 – „isolierter Ansatz“)

Beste Bewertungen für

- + Umfangreiche Aktivitäten zur Ermittlung der Bedürfnisse des Radverkehrs
- + Kontinuierliche Verbesserung der Qualität des Fahrradparkens sowie das Bekämpfen von Fahrraddiebstahl
- + Berücksichtigung Radverkehr bei Verkehrs- und Stadtplanung
- + Finanzielle und personelle Ausstattung zum Radverkehr und Fortbildung der Akteure

Schlechteste Bewertungen für

- Fehlende Netzkonzeption und vielfach unzureichende Wegeinfrastruktur
- Information der Bevölkerung, Koordination und Kommunikation mit weiteren Akteuren
- Angebote für „alle Lebensphasen“ und Förderung positiver Gesundheitsaspekte des Radfahrens



Zentraler Ergebnisbaustein: „3x11 Ziele zum Fuß- und Radverkehr in Mainz“



<https://www.mainz.de/leben-und-arbeit/mobilitaet-und-verkehr/fahrrad-portal.php>

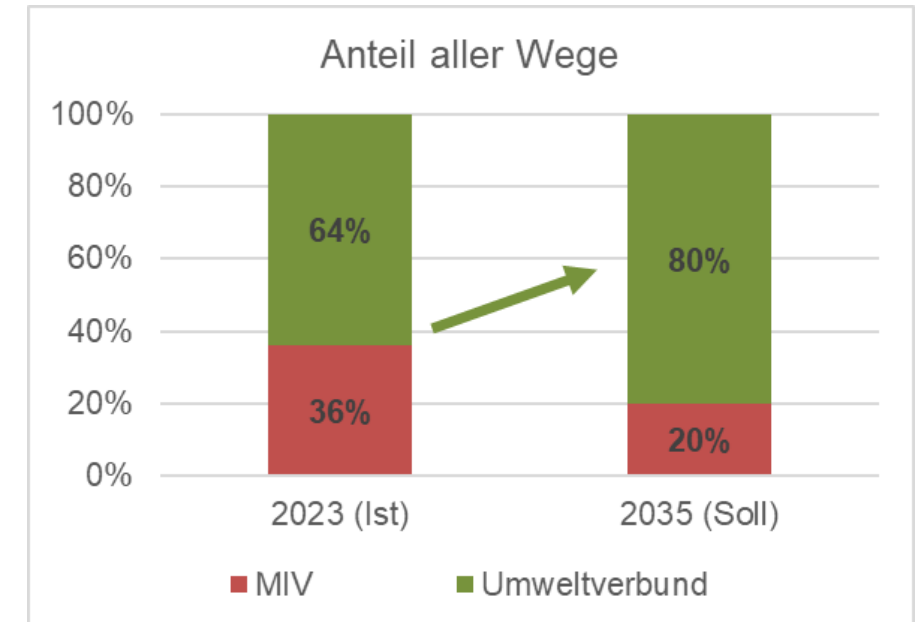
- **Vorgehen:** Zusammenstellen aller Ergebnisse des BYPAD-Prozesses
 - Status Quo und Handlungsfelder inkl. Diskussionen und fachliche Beiträge
 - Stadteigene Grundlagen (u.a. Masterplan 100% Klimaschutz)
 - Erfahrungen des Gutachterbüros

- **Gliederung**

- 11 Allgemeine Ziele
(übergeordnete Planungen/Prozesse wie z.B. Gebietsentwicklungen, Zielpläne)
 - Fußverkehr
(11 spezifische Ziele zur Sicherung und Förderung des zu Fuß Gehens)
 - Radverkehr
(11 spezifische Ziele zur Sicherung und Förderung des Rad Fahrens)
- **Ergebnis:** Einheitliche Aspekte, Vorgaben und Ziele für künftige Vorhaben zur Mobilität im gesamten Stadtgebiet
(u.a. „Radnetz Mainz“, SUMP, Mobilitätsplan Mainz, Straßenbahnausbau)

A Allgemeine Ziele

1. Umsetzen eines sicheren Verkehrssystems: Vision Zero
2. Vernetztes Handeln durch Etablierung eines Mobilitätsbeirates bis 2027
3. Bildung eines Mobilitätsverständnisses durch selbsterklärende Infrastruktur
4. Aufbau einer Kommunikationsstrategie
5. Konsequente Anwendung der Regelwerke, Handbücher, Leitfäden und Strategie
6. Erreichen eines Verkehrsanteils von 80 % im Umweltverbund bis 2035



(Quelle: Mobilitätsbefragung Mainz 2023; eigene Darstellung)

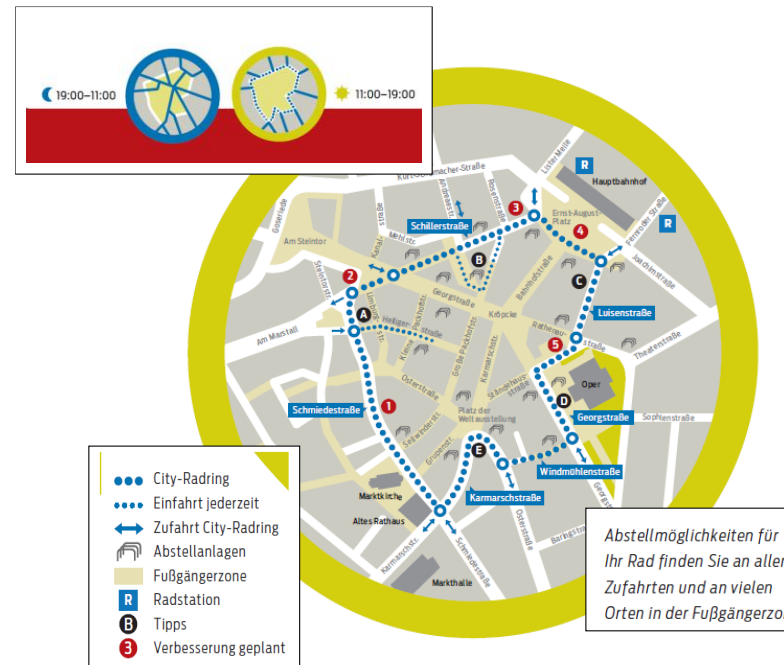
A Allgemeine Ziele

7. Durchführung von Pilotprojekten und Verkehrsversuchen
8. Etablierung und Sicherung des Haushalts für Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen
9. Maßnahmenpriorisierung im Sinne der jeweils schwächsten Verkehrsteilnehmenden
10. Überprüfung und Anpassung der Lichtsignalanlagen-Technik
11. Wirksamkeitskontrolle der genannten Ziele



B Fußverkehr

1. Erarbeitung von Grundsätzen für ein späteres Fußverkehrsnetz
2. Definition von Mainzer Qualitätsstandards in der Planung
3. Regelmäßige Aktualisierung der Schulwegpläne für alle Schulen
4. Konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe in allen Planungsschritten
5. Erreichen der Durchgängigkeit wichtiger Fußverkehrsachsen durch Umsetzung definierter Qualitätsstandards



Regelungen zum Radverkehr in den Fußgängerzonen der Innenstadt in Hannover
 Quelle: www.hannover.de/content/download/550592/file/Faltblatt_City-Radring.pdf



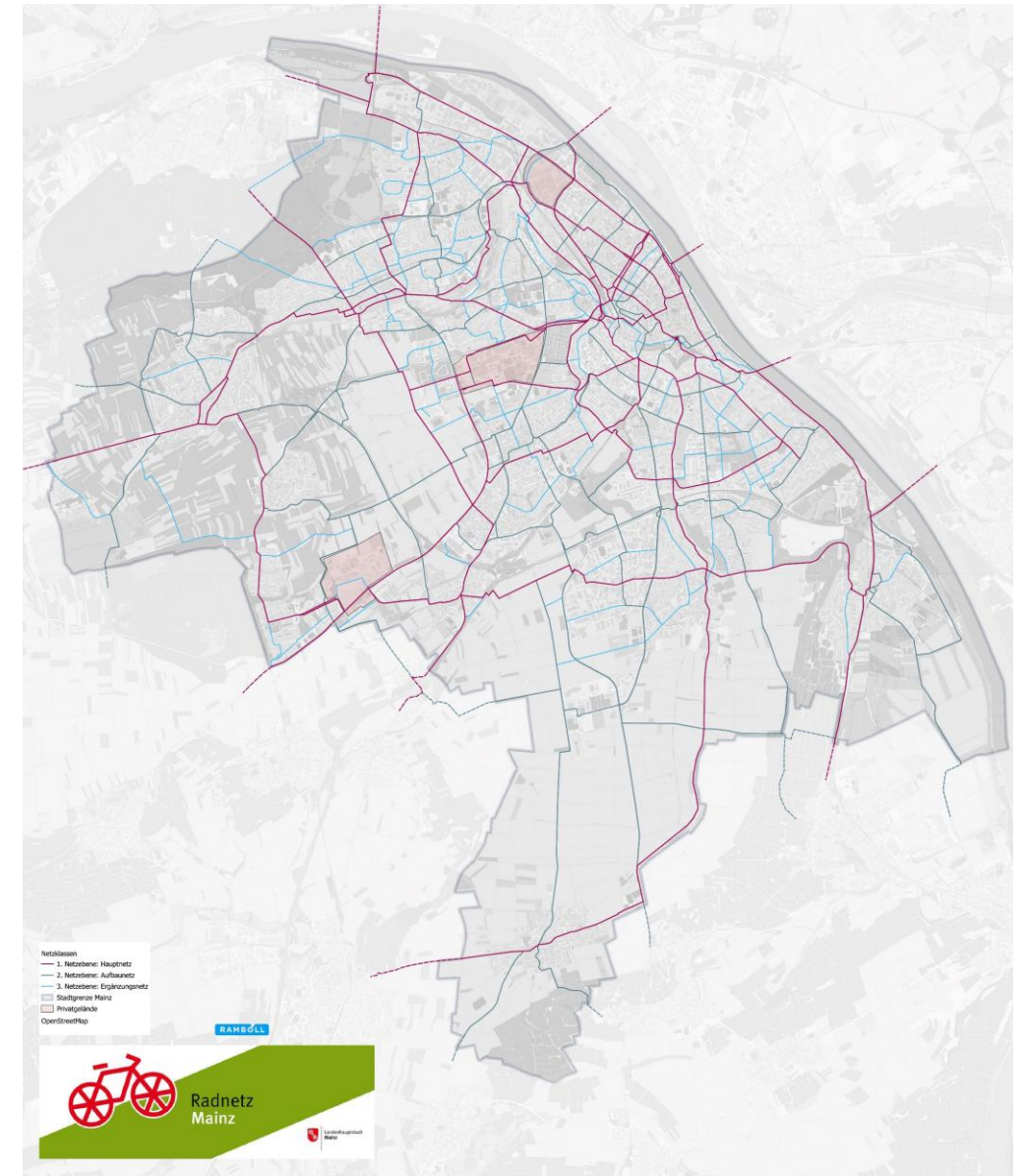
B Fußverkehr

6. Verbesserung vorhandener und Etablierung notwendiger neuer Querungsstellen
7. Stärkung des Fußverkehrs an Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsteilnehmenden
8. Aufwertung des öffentlichen Raums zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
9. Schaffung weiterer verkehrsberuhigter und autoarmer Gebiete im Stadtgebiet
10. Vereinheitlichung und Optimierung der bestehenden Wegweisung Fußverkehr
11. Erarbeitung und Etablierung einer Systematik zur Instandhaltung der Gehwege



C Radverkehr

1. Entwicklung und schrittweise Umsetzung eines Radnetzes
2. Definition von Mainzer Qualitätsstandards in der Planung unter Berücksichtigung verschiedener Nutzungsgruppen
3. Identifikation und Überprüfung von Konfliktstellen und Netzlücken
4. Regionaler Austausch mit Kommunen und dem Landesbetrieb Mobilität zur Schließung von Netzlücken
5. Konsequente Einbindung der Belange des Radverkehrs in städtische und private Bauvorhaben



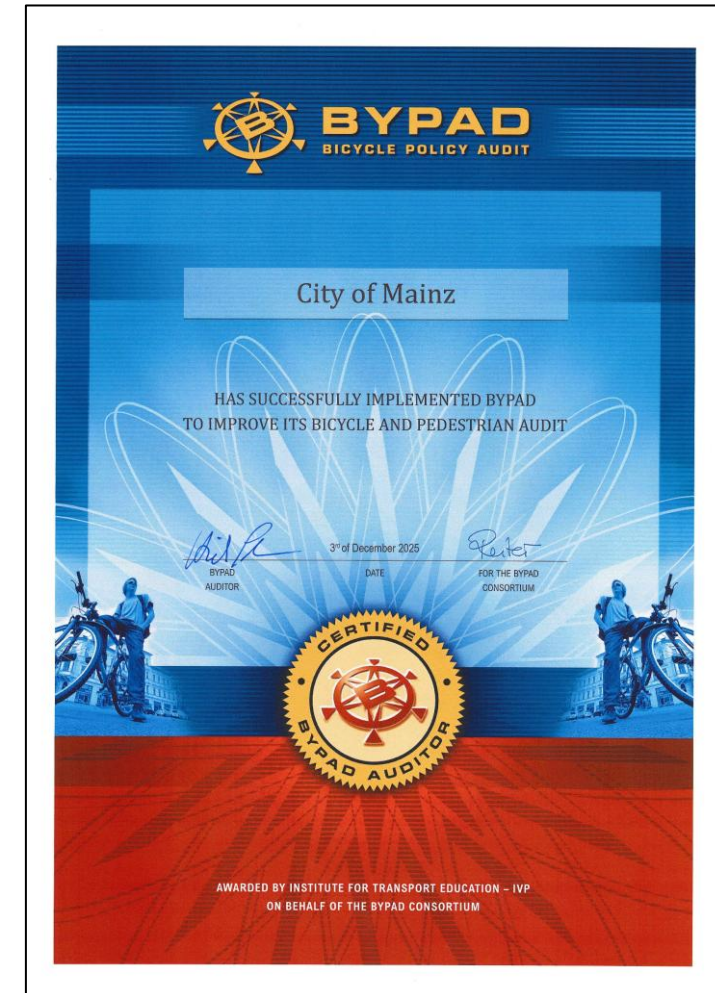
C Radverkehr

6. Ausbau der Angebote zum Fahrradparken
7. Vereinheitlichung und Optimierung der bestehenden Radwegweisung
8. Priorisierung der Radhauptverbindungen beim Winterdienst
9. Schaffung neuer Standorte des Mietradsystems bei Planungen
10. Erweiterung der Radserviceangebote an Mobilstationen und weiteren geeigneten Standorten
11. Erarbeitung und Etablierung einer Systematik zur Instandhaltung der Radverkehrsanlagen



Fazit und Ausblick

- Mit den Ergebnissen des BYPAD ...
 - ... gibt es eine aktuelle Zusammenstellung des Status Quo zur Fuß- und Radverkehrsförderung in Mainz.
 - ... wurden Handlungsbedarfe zur weiteren Förderung von Fuß- und Radverkehr abgeleitet.
 - ... wurden konkrete Zielwerte als Basis für die Umsetzung und Wirkungskontrolle von Maßnahmen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr abgestimmt.
- Rückmeldungen der Teilnehmenden in Mainz zum BYPAD als unabhängiges Zertifizierungsverfahren
 - Viel Aufwand, aber grundsätzlich positives Feedback
 - Konstruktive Diskussionen, viele neue Informationen
 - Prozess sehr inspirierend, fair und konstruktiv
- Empfehlung zur Wiederholung alle 5-7 Jahre, um Entwicklungen im Fuß- und Radverkehr messbar zu machen.



**Viel Erfolg bei der weiteren Förderung
von Rad- und Fußverkehr...**

Dipl.-Ing. Heike Prahlow

Mail: prahlow@pgv-hannover.de; Durchwahl -83

Dipl.-Ing. Detlev Gündel

Mail: guendel@pgv-hannover.de; Durchwahl -993

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Telefon: 0511 – 220 601 80

www.pgv-alrutz.de



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT