



Die AGFK-Qualitätsstufe für Städte und Gemeinden

Meilensteine und Maßnahmen auf dem Weg zur Vision

1| Meilenstein „Zufußgehen als Basismobilität“

Zufußgehen verdient als nachhaltigste Fortbewegungsart unsere größte Aufmerksamkeit. Ambitionierte Fußverkehrskonzepte und Anpassungen der Infrastruktur sind erforderlich, aber auch Kommunikation zur Sensibilisierung zum Fußverkehr.

- Ein Fußverkehrskonzept oder ein vergleichbares Konzept mit Schwerpunkt Fußverkehr liegt vor.
 - Die konzeptionellen Grundlagen umfassen z. B. Status quo-Analyse, Ziele, Ausweisung eines durchgängigen Basisnetzes oder von lückenlosen Basisrouten, Maßnahmen, Priorisierung, Kostenschätzung, Fahrplan zur Umsetzung.
- Ein Basisnetz bzw. Basisrouten für den Fußverkehr werden nach dem Stand der Technik etabliert.
 - Schrittweise Schaffung einer lückenlosen richtlinienkonformen Bewegungsqualität im Längs- und Querverkehr (inkl. Barrierefreiheit) sowie einer angemessenen Aufenthaltsqualität mit ausreichend vielen Ruhezonen für Zufußgehende zumindest im Basisnetz bzw. auf den Basisrouten. Das Fußverkehrsnetz legt u.a. auch einen Fokus auf gute Wege zu den Haltestellen des ÖV.
 - Das Netz wird mit einem klarem Zielkorridor für Umsetzung, Maßnahmenliste und Finanzierungsbedarf umgesetzt.
- Die Querungsstellen für den Fußverkehr entlang der Basisrouten, insbesondere die LSA-Schaltungen, wurden für den Fußverkehr optimiert.
- Die Fußverkehrsinfrastruktur wird regelmäßig überprüft und gewartet, vor allem *Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst*.
- Bei der Einrichtung von Baustellen bzw. Störstellen wird eine durchgehende sichere Führung für den Fußverkehr nach dem Stand der Technik stets berücksichtigt.
- Eine intensive Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit für den Fußverkehr findet statt.
 - z.B.: Unfallhäufungen und unfallauffällige bzw. potenziell gefährliche Stellen sind bekannt und werden analysiert; Konzepte zur Entschärfung von Gefahrenstellen sind vorhanden.
- Das Freihalten der Fußverkehrsinfrastruktur von ruhendem Verkehr wird gewährleistet.
 - Durch engmaschige Überwachungsrouitinen werden falschparkende bzw. störende Fahrzeuge (Gehwege, Sichtachsen etc.) konsequent geahndet, mit Bußgeldern belegt oder umgesetzt.
- Es wird aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsförderung betrieben.
 - Mindestens einmal im Jahr bietet sich ein Berichtsanlass zum Thema Fußverkehr, der von den regionalen Medien öffentlichkeitswirksam kommuniziert wird (z.B. Begehung mit dem/ der Bürgermeister:in)
 - Aktionen und Kampagnen zur Stärkung eines positiven Lebensgefühls rund um das Zufußgehen.

2| Meilenstein „attraktives Radnetz“

Ein attraktives Radnetz sorgt für eine emissionsarme Mobilität auch im ländlichen Raum. Die bereits erreichte Aufmerksamkeit für das Fahrrad wird für mutige Maßnahmen bei der Infrastruktur und für die Flächenumverteilung eingesetzt.

- Ein Radverkehrskonzept oder ein vergleichbares Konzept (z.B. Klimaschutzteilkonzept) mit Schwerpunkt Radverkehr liegt vor.
 - Bei Konzepten mit Fertigstellung ab 2020 müssen die Vorgaben der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg (S. 106) berücksichtigt werden.
- Ein flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr wird nach den Standards des Landes umgesetzt.
 - Das Radverkehrsnetz basiert auf einer Netzkonzeption. Es wird mit einem klarem Zielkorridor für Umsetzung, Maßnahmenliste und Finanzierungsbedarf umgesetzt.

- Aufbau und Betrieb des Radverkehrsnetzes erfolgt interkommunal und baulastträgerübergreifend, es wird auf kurze Wege geachtet.
- *Der Netz wird Achse für Achse jeweils durchgehend entwickelt und betrieben, unabhängig von Baulastträgerschaft und kommunalen Grenzverläufen.*
- Entlang der Hauptachsen im Radnetz werden Modalfilter eingerichtet.
- Entlang der Hauptachsen im Radnetz werden grüne Wellen für den Radverkehr ein-gerichtet.
- Es gibt einen klaren Zielkorridor für die durchgängige und baulastträgerübergreifende Beschilderung des Radverkehrsnetzes gemäß den Standards zur wegweisenden Beschilderung des Landes Baden-Württemberg.
- Die Fahrradinfrastruktur wird regelmäßig überprüft und gewartet, vor allem *Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst.*
- Bei der Einrichtung von Baustellen bzw. Störstellen wird eine durchgehende sichere Führung für den Radverkehr nach dem Stand der Technik stets berücksichtigt.
- Konzeptionelle Grundlagen zum Thema Fahrradparken liegen vor, Art und Standorte von Fahrradabstellanlagen sind der Kommune bekannt, es gibt ein Umsetzungskonzept für den systematischen Ausbau.
- *Im Idealfall sind witterungsgeschützte und diebstahlsichere Radabstellanlagen vorhanden, die den aktuellen und zukünftigen Bedarf decken (z. B. an Wohnquartieren, Arbeitsplätzen, Bus- und Bahnhaltstellen, Einzelhandel- und Großmärkte, Bildungs-, Gesundheits- und Kultureinrichtungen sowie öffentlichen Verwaltungen) und auch Lastenräder berücksichtigen.*
- Es wurden Service- und Reparaturstellen für Fahrräder eingerichtet.
- Eine intensive Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit für den Radverkehr findet statt.
- z.B.: Unfallhäufungen und unfallauffällige bzw. gefahrgeneigte Stellen sind bekannt und werden analysiert; Konzepte zur Entschärfung von Gefahrenstellen sind vorhanden.
- Das Freihalten der Radinfrastruktur von ruhendem Kfz-Verkehr wird gewährleistet.
- *Durch engmaschige Überwachungsrouitinen werden falschparkende Fahrzeuge (Einmündungen, Schutzstreifen etc.) konsequent mit Bußgeldern belegt oder umgesetzt.*
- Es wird aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung betrieben.
- *z.B. durch den Einsatz der Angebote der AGFK-BW oder der Initiative Rad-KULTUR.*

3| Meilenstein „Vernetzung - voneinander lernen, Wissen teilen“

Bereits erprobte Vernetzungs-, Austausch- und Beratungsformate werden gezielt eingesetzt, um innerhalb der AGFK-BW aber auch mit weiteren kommunalen Akteur:innen der Mobilitäts-wende für Vernetzung und ein aktives Miteinander zu sorgen.

- Die Kommune nimmt regelmäßig an Facharbeitskreis und Mitgliederversammlung teil
- *mindestens drei Teilnahmen an den letzten fünf Veranstaltungen*
- Die Kommune arbeitet aktiv in der AGFK-BW mit (z.B. Mitwirkung in einer Arbeits-gruppe, im Vorstand, bei temporären Projektgruppen oder vergleichbar)
- Die Kommune hat einen Zugang zum Internen Bereich der Website und tauscht dort regelmäßig Erfahrungen mit anderen Mitgliedskommunen aus
- Die Verkehrsplanung ist mit der Stadt- und Raumplanung verknüpft, mindestens zwei-mal pro Jahr werden Fragestellungen der klimafreundlichen Mobilität gemeinsam behandelt.

- z. B. Kommune der kurzen Wege, Nahversorgung sichern, attraktive öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten, bei Neubaugebieten Mischnutzungsquartiere vorsehen.

4| Meilenstein „Mentalitätswechsel und eigenes Commitment“

Die Stärkung der klimafreundlichen Mobilität in Stadt und Land erfordert eine klare Positionierung. Mutige Politik und ein gut verankertes Knowhow in der kommunalen Verwaltung bilden die Grundlage für die AGFK-Vision 2030.

- Politischer Beschluss zur Radverkehrsförderung und zur Fußverkehrsförderung-
- Beauftragung der Verwaltung mit der Rad- und Fußverkehrsförderung sowie Bestätigung der kommunalen Ziele, Grundsätze und Qualitätsstandards für die nächsten Jahre.
- Auf allen Ebenen der Verwaltung sind die AGFK-Mitgliedschaft sowie die damit verbindenden Aufgaben und Ziele verankert. Das Leitbild der AGFK ist in allen Fachbereichen bekannt.
- Die Politik steht hinter der AGFK-Vision und kommuniziert sie mutig.
- Es gibt eine politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Anteils von Rad- und Fußverkehr am Modal Split.
- In einem konkreten überschaubaren Zeitraum sollen mindestens 50 % der Wege selbstaktiv zurückgelegt werden.
- Mit Blick auf die heterogene Ausgangslage in den Mitgliedskommunen kann der Zielwert auch unter dem Zielwert der AGFK-Vision liegen. In Kommunen, deren Modal Split bei der aktiven Mobilität bereits heute > 50 % liegt, sollte der Zielwert entsprechend über dem Zielwert der AGFK-Vision liegen.
- Der Rechtsrahmen für die aktive Mobilität wird in der Kommune lösungsorientiert und experimentierfreudig umgesetzt, insbesondere wird „Sicherheit steht vor Leistungsfähigkeit“ gelebt.
- Die selbstaktive Mobilität ist durch ausreichende Personalkapazitäten in verschiedenen Ämtern verankert.
- Im Haushalt der Kommune ist ein finanzieller Ansatz zur Förderung der selbstaktiven Mobilität nachvollziehbar.
- Die politischen Gremien sowie die Mitarbeitenden der Verwaltung insbesondere aus Planung, Straßenbauverwaltung und Straßenverkehrsbehörde nehmen an Fortbildungen zu Themen der nachhaltigen Mobilität teil.
- Die Kommune baut jährlich 1 % der Oberflächenparkplätze im öffentlichen Raum zurück und wandelt diese in Flächen für den Fuß- und Radverkehr, Grünflächen und Aufenthaltsflächen um.
- Die Kommune hat eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt, die Festsetzung der Parkgebühren orientiert sich an den Empfehlungen des Begleitschreibens zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren.

5| Meilenstein „Betriebliche Mobilität und Schulmobilität“

Schulen und Unternehmen werden als lokale Multiplikator:innen in den Blick genommen und angesprochen, um die Breite der Gesellschaft für eine nachhaltige Mobilität und für Verkehrswendeberufe zu sensibilisieren.

- Alle Grundschulen verfügen über Gehschulwegpläne, weiterführende Schulen verfügen zudem über Radschulwegpläne.
- Die Kommune wird bei der Erstellung von Schulwegplänen federführend tätig. Die Pläne sollten

mindestens alle drei Jahre vor Schuljahresbeginn aktualisiert werden und mit allen Schlüsselakteuren abgestimmt sein (Schulen und Elternvertreter:innen sowie Verkehrsplanung, Straßenverkehrsbehörde und Polizei).

- Zusammen mit dem AGFK-Förderkreis und der eigenen Wirtschaftsförderung werden Unternehmen in der Kommune angesprochen und eine aktive betriebliche Mobilität gefördert.

6. Meilenstein „Starke Stimme gegenüber Land und Bund“

Die AGFK-BW positioniert sich klar und setzt sich auf Landes- und Bundesebene für Rahmenbedingungen ein, die den Weg für mehr Fuß- und Radverkehr ebnen, z.B. für eine Stärkung von Verkehrswendeberufen.