

# Checkliste Qualitätsstufe Gemeinden



## Checkliste Qualitätsstufe

Die Mitgliederversammlung der AGFK-BW hat am 11.11.2022 die Einführung einer neuen Qualitätsstufe beschlossen. Diese trat am 01.07.2023 in Kraft und ist für alle Mitgliedskommunen der AGFK-BW verbindlich. Das bedeutet für Sie:

- Bestandsmitglieder mit Aufnahme in die AGFK-BW vor dem 01.07.2023 haben fünf Jahre Zeit, die Qualitätsstufe zu erreichen (bis 30.06.2028)
- Neumitglieder mit Aufnahme in die AGFK-BW ab dem 01.07.2023 haben drei Jahre Zeit, die Qualitätsstufe zu erreichen (bis 30.06.2026)

Die Einstufung im Hinblick auf die AGFK-Qualitätsstufe wird durch das AGFK-Fachbüro auf Grundlage dieser Checkliste vorgenommen. Bitte beantworten Sie alle Fragen vollständig und wahrheitsgemäß nach bestem Wissen. Die Fragen sind bewusst so gehalten, dass die Beantwortung einfach und zügig erfolgen kann (geschätzte Bearbeitungszeit inkl. einfacher Recherchen (ohne Umläufe) ca. 1-2 Stunden).

Die Bearbeitung muss nicht auf einmal erfolgen, es ist möglich die Seite zu verlassen und mit einem entsprechenden Link zu einem späteren Zeitpunkt fortzusetzen, ohne, dass vorher eingegebene Daten verloren gehen. Um den Zwischenstand zu speichern, wählen Sie oben rechts den Button „Später Beenden?“. Dann wählen Sie „Unterbrechen und Link erstellen“. Speichern Sie den Link um an der zuletzt bearbeiteten Stelle weiterzumachen.

Wenn nicht anders angegeben, müssen Sie bei allen Fragen eine Auswahl treffen. Über den „Zurück“ bzw. „Weiter“-Button haben Sie jederzeit die Möglichkeit, zu den vorherigen Fragen zurückzugehen bzw. Fragen zu überspringen. Bitte prüfen Sie vor Versand nochmals abschließend, ob alle Fragen korrekt beantwortet wurden. Sofern Sie bei der Beantwortung einzelner Fragen Rücksprachebedarf haben, wenden Sie sich an das AGFK-Fachbüro i.n.s. – Institut für innovative Städte am Standort Stuttgart unter 0711/769759 - 0 (Mo. -Do. 9 – 16 Uhr).

### **Bitte schließen Sie diese Erhebung bis zum 01.12.2023 über das Online-Formular ab.**

Ihre angegebenen Antworten können Sie sich nach Abschluss des Formulars auch als PDF-Datei speichern. Für die Zuordnung Ihrer Antwort ist es notwendig, dass Sie zu Beginn den Namen Ihrer Kommune angeben. Alternativ können Sie uns Ihre Rückmeldung auch an [weiterbildung@agfk-bw.de](mailto:weiterbildung@agfk-bw.de) mailen.

Wir bitten Sie zudem, Ihre Leitungsebene von der Qualitätsstufenermittlung in Kenntnis zu setzen. Hierfür laden Sie bitte das [Formular zur Kenntnisnahme](#) herunter und laden es ausgefüllt zum Abschluss des Fragebogens im entsprechenden Feld hoch.

Alle Mitgliedskommunen sollen nach Abschluss der Bewertung durch die AGFK-BW maßgeschneidert unterstützt werden, um (1) die Qualitätsstufe im zweiten Schritt zu erreichen oder (2) sich bei bereits erreichter Qualitätsstufe weiterzuentwickeln. Hierzu arbeitet die AGFK-BW neue Angebote und Formate aus, um Sie bei der Rad- und Fußverkehrsförderung vor Ort noch wirksamer zu begleiten. Die Unterstützungsangebote werden priorisiert zur Erreichung der Qualitätsstufe eingesetzt.

Sie haben Fragen zur Qualitätsstufe und zum Unterstützungspaket? Nutzen Sie unsere [FAQ](#) (zum Abrufen müssen Sie auf der AGFK-Website mit Ihren Zugangsdaten eingeloggt sein).

Die Daten werden nur im Rahmen der AGFK-Qualitätsinitiative verwendet. Sie werden in diesem Zusammenhang zur Einstufung und als Grundlage des weiteren Prozesses sowie zum Austausch zwischen Kommune und der AGFK-Geschäftsstelle bzw. dem AGFK-Fachbüro und der AGFK-Agentur genutzt. Eine Weitergabe an Dritte erfolgt nicht.

### Ergänzende Hinweise:

- Gerne können Sie uns eine Fotoauswahl im begrenzten Umfang zukommen lassen (einzelne Bilder, wenn aus Ihrer Sicht erforderlich, z. B. von infrastrukturellen Lösungen), mit denen wir uns einen noch besseren Eindruck von Ihren Aktivitäten machen können. Dies ist freiwillig. Sie werden die Bewertung nicht negativ beeinflussen.
- Hilfreich ist es, wenn Sie uns die Konzepte zum Fuß- und Radverkehr, die in dieser Checkliste abgefragt werden, als PDF zur Verfügung stellen. Dies ist freiwillig. Bei korrekter Zuordnung werden sie die Bewertung nicht negativ beeinflussen.

**Für welche Kommune beantworten Sie den Fragebogen? \***

# 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.

## a) Ein Fußverkehrskonzept oder ein vergleichbares Konzept mit Schwerpunkt Fußverkehr liegt vor.

Erläuterung für Ihre Antwort: Die konzeptionellen Grundlagen umfassen insbesondere Status quo-Analyse, Ziele, Ausweisung eines durchgängigen Basisnetzes oder von lückenlosen Basisrouten, Maßnahmen, Priorisierung, Kostenschätzung, Fahrplan zur Umsetzung.

Es gibt ein Fußverkehrskonzept nach Landesstandard.

Es gibt ein Fußverkehrskonzept oder eine Strategie bzw. eine Konzeption, den Fußverkehr zu stärken.

Es gibt kein Fußverkehrskonzept und keine Strategie, aber einen politischen Beschluss, den Fußverkehr zu fördern.

Es gibt weder ein Konzept noch einen Beschluss zur Förderung des Fußverkehrs.

Hier haben Sie die Möglichkeit Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

Wenn Sie uns Ihr Konzept mitsenden, können wir uns ein noch besseres Bild machen.

Durchsuchen...

Max. 25 MB

## b) Ein Basisnetz bzw. Basisrouten für den Fußverkehr werden nach dem Stand der Technik etabliert.

Erläuterung für Ihre Antwort: Schrittweise Schaffung einer lückenlosen richtlinienkonformen Bewegungsqualität im Längs- und Querverkehr (inkl. Barrierefreiheit) sowie einer angemessenen Aufenthaltsqualität mit ausreichend vielen Ruhezeiten 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 klaren Zielkorridor für Umsetzung, Maßnahmenliste und Finanzierungsbedarf umgesetzt.

Als zu beachtende Richtlinien sind insbesondere anerkannte Regelwerke wie der EFA sowie weitere Regelwerke in Bezug auf die Barrierefreiheit zu sehen.

Für den Fußverkehr haben wir ein lückenloses Basisnetz nach dem Stand der Technik bereits umgesetzt.

Für den Fußverkehr haben wir noch kein lückenloses Basisnetz nach dem Stand der Technik umgesetzt. Es befindet sich jedoch eines im Aufbau, das aktuell zu mehr als 50% realisiert ist.

Für den Fußverkehr haben wir noch kein lückenloses Basisnetz nach dem Stand der Technik umgesetzt. Es befindet sich jedoch eines im Aufbau, das aktuell zu weniger als 50% realisiert ist.

Für den Fußverkehr besteht kein lückenloses Basisnetz nach dem Stand der Technik. Der Aufbau ist bisher nicht geplant.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**c) Die Querungsstellen für den Fußverkehr entlang der Basisrouten, insbesondere die LSA-Schaltungen, wurden für den Fußverkehr optimiert.**

Erläuterung für Ihre Antwort: Mit Optimierung sind Verbesserungen bezüglich Umlaufzeit, Grünphasenfrequenz oder Barrierefreiheit gemeint. Wenn Sie kein Fußverkehrskonzept besitzen, wählen Sie die Antwortmöglichkeit, die Ihrer aktuellen Situation am nächsten kommt.

Wir haben alle Querungsstellen entlang der Basisrouten optimiert.

Wir haben erste Querungsstellen optimiert und werden systematisch (alle) weiteren Querungsstellen entlang der Basisnetzrouten optimieren.

Wir haben erste Querungsstellen optimiert. Weitere Optimierungen sind derzeit nicht geplant. / Wir haben bisher keine Optimierungen vorgenommen. Erste Optimierungen sind jedoch geplant.

Wir haben bisher keine Optimierungen vorgenommen. Optimierungen sind derzeit nicht geplant.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**d) Die Fußverkehrsinfrastruktur wird regelmäßig überprüft und gewartet.**

Erläuterung für Ihre Antwort: Bei Wartung und Überprüfung sind vor allem Grünschnitt, Reinigung und Winterdienst, aber auch bauliche Maßnahmen wie das Beheben von Oberflächenschäden (z.B. Schlaglöcher) gemeint.

- Systematische Unterhaltung und Pflege von Infrastruktur in eigener Bau- bzw. Unterhaltungslast (z.B. Fuß- und Radwege)

- (regelmäßige Weitergabe von) Hinweisen zur systematischen Unterhaltung und Pflege an andere Straßenbaulastträger oder Kommunen

Eine systematische Überprüfung und Wartung sind im Betriebsablauf verankert und finden in regelmäßigen Abständen statt.

Eine Überprüfung und Wartung finden statt, jedoch erfolgt diese eher unsystematisch und unregelmäßig.

Eine Überprüfung und Wartung finden nicht statt. Bei Hinweisen werden Mängel jedoch zeitnah behoben.

Eine Überprüfung und Wartung finden nicht statt.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

**e) Bei der Einrichtung von Baustellen bzw. Störstellen wird eine durchgehende sichere Führung für den Fußverkehr nach dem Stand der Technik stets berücksichtigt.**

Erläuterung für Ihre Antwort: Als anerkannter Stand der Technik gilt mindestens die Anwendung der drei Regelwerke RSA, EFA und H BVA. Dies betrifft die Umsetzung in Ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich. Bei anderen Baulasträgern weisen Sie ausdrücklich darauf hin.

Im Stadt- bzw. Gemeindegebiet wird eine durchgehende sichere Führung bei Baustellen/ Störstellen nach dem Stand der Technik sowohl bei eigenen Bau- und Störstellen, als auch bei Bau- und Störstellen Dritter, stets umgesetzt und die Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen stets kontrolliert.

Im Stadt- bzw. Gemeindegebiet wird eine durchgehende sichere Führung nach dem Stand der Technik im Regelfall umgesetzt und die Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen stichprobenartig kontrolliert.

Im Stadt- bzw. Gemeindegebiet wird eine durchgehende sichere Führung nach dem Stand der Technik eher selten umgesetzt / Im Gemeindegebiet wird eine sichere Führung bei Bau- oder Störstellen umgesetzt. Sie entspricht nicht dem Stand der Technik.

Im Stadt- bzw. Gemeindegebiet wird eine durchgehende sichere Führung nach dem Stand der Technik noch nicht umgesetzt.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

**f) Eine intensive Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit für den Fußverkehr findet statt.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

z.B.: Unfallhäufungen und unfallauffällige bzw. potenziell gefährliche Stellen sind bekannt und werden analysiert; Konzepte zur Entschärfung von Gefahrenstellen sind vorhanden.

Es findet eine regelmäßige Befassung in Verkehrsschauen, Verkehrskommissionen oder vergleichbaren Formaten statt. Es gibt einen regelmäßigen Austausch zwischen Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Straßenbaubehörde und Planungsabteilungen.

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl – keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

Als Minimum gelten die gesetzlichen Mindestanforderungen, alle weiteren zutreffenden Antwortmöglichkeiten werden bei Erfüllung mit zusätzlichen Punkten belohnt.

Wir führen Verkehrsschauen und Unfallkommissionen häufiger durch als vorgeschrieben.

Unsere Verkehrsschauen und Unfallkommissionen werden zu Fuß durchgeführt (Begehungen).

Wir führen auf den Fußverkehr spezialisierte Fußverkehrsschauen und Unfallkommissionen durch.

Wir setzen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit proaktiv um, die sich nicht explizit aus einer gesetzlich vorgeschriebenen Verkehrsschau oder Unfallkommission ergeben.

Wir ergreifen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch weitergehende oder innovative Maßnahmen, z.B. die Durchführung von Verkehrsversuchen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit führen wir bei Neubau oder im Bestand von Fußverkehrsanlagen auch auf freiwilliger Basis Sicherheitsaudits durch.

Wir führen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch, die eine verbesserte Regelakzeptanz zum Ziel haben (z.B. Verkürzung langer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Einrichtung linienhafter Querungshilfen wie Mittelstreifen anstelle von punktuellen Querungen).

Wir haben weitere regelmäßige Besprechungsformate, in denen wir Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in der Verwaltung abstimmen.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**g) Das Freihalten der Fußverkehrsinfrastruktur von ruhendem Verkehr wird gewährleistet.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Durch engmaschige Überwachungsroutrinen werden falschparkende bzw. störende Fahrzeuge (Gehwege, Sichtachsen etc.) konsequent geahndet, mit Bußgeldern belegt oder umgesetzt.

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl – keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

Wir ergreifen in relevantem Umfang gezielt verkehrsrechtliche Maßnahmen (i.S.v. Verwarnungen, Bußgelder, Abschleppen, politischer Beschluss zum Auflösen von Gehwegparken).

Wir ergreifen in relevantem Umfang gezielt bauliche Maßnahmen bzw. nutzen physische Barrieren (z.B. Aufstellen von Verkehrseinrichtungen, Sperrpfosten oder Blumenkübeln).

Wir überwachen den ruhenden Verkehr in eher hohem zeitlichen und/oder räumlichen Umfang. Die Kontrolldichte ist eher hoch.

Wir überwachen den ruhenden Verkehr in eher geringem zeitlichen und/oder räumlichen Umfang. Die Kontrolldichte ist eher gering.

Wir ahnden Gehwegparken, sofern Kfz-Parken nicht durch Verkehrszeichen explizit zugelassen ist.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**h) Es wird aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsförderung betrieben.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

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 werden regelmäßig durchgeführt.

Bitte wählen Sie jene Antwort aus, die auf Sie am ehesten zutrifft (nur 1 Antwort):

Wir nutzen jeden sich bietenden Anlass, um aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsförderung zu betreiben. Soweit wir auf Kampagnen und Aktionen – z.B. der AGFK-BW zurückgreifen – sind diese nur ein Teil unserer Öffentlichkeitsarbeit. Durch unsere Initiative ist das Thema in der öffentlichen Diskussion (sehr) präsent.

Wir nutzen im Rahmen unserer Möglichkeiten vereinzelt Anlässe, um aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsförderung zu betreiben. Dabei greifen wir insbesondere auf Kampagnen und Aktionen – z.B. der AGFK BW – zurück, ergänzt durch Kommunikation in Eigeninitiative. Durch unsere Initiative wird das Thema hin und wieder in die öffentliche Diskussion getragen.

Hin und wieder greifen wir auf bestehende Kampagnen und Aktionen – z.B. der AGFK-BW – zurück.

Wir betreiben keine aktive Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsförderung.



Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

---

## 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.

**a) Ein Radverkehrskonzept oder ein vergleichbares Konzept (z.B. Klimaschutzteilkonzept) mit Schwerpunkt Radverkehr liegt vor.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Bei Konzepten mit Fertigstellung ab 2020 müssen die Vorgaben der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg (S. 106) berücksichtigt werden.

- Es gibt ein Radverkehrskonzept nach Landesstandard.
- Es gibt ein Radverkehrskonzept oder eine Strategie bzw. eine Konzeption, den Radverkehr zu stärken.
- Es gibt kein Radverkehrskonzept und keine Strategie, aber einen politischen Beschluss, den Radverkehr zu fördern.
- Es gibt weder eine Konzeption noch einen Beschluss zur Förderung des Radverkehrs.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

Wenn Sie uns Ihr Konzept mitsenden, können wir uns ein noch besseres Bild machen.

Durchsuchen...

Max. 25 MB

**b) Ein flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr wird nach den Standards des Landes umgesetzt.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Das Radverkehrsnetz basiert auf einer Netzkonzeption. Es wird mit einem klarem Zielkorridor (auch zeitlich) für Umsetzung, Maßnahmenliste und Finanzierungsbedarf umgesetzt. Die Standards des Landes umfassen die Qualitätsstandards und die Musterlösungen.

- Für den Alltags- und Freizeitradverkehr haben wir ein flächendeckendes Radverkehrsnetz nach den Standards des Landes bereits umgesetzt.
- Alltags- und Freizeitnetz sind nach den Standards des Landes definiert und werden umgesetzt. **Mehr** als 50% des gesamten Netzes erfüllen die Qualitätskriterien.

Alltags- und Freizeitnetz sind definiert und umgesetzt. Die Landesstandards werden dabei nicht berücksichtigt / Alltags- und Freizeitnetz sind definiert und **weniger** als 50% des gesamten Netzes erfüllen die Qualitätskriterien.

Für den Alltags- und Freizeitradverkehr haben wir kein flächendeckendes Radverkehrsnetz nach den Standards des Landes bereits umgesetzt. Der Aufbau ist auch nicht geplant.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**c) Aufbau und Betrieb des Radverkehrsnetzes erfolgt interkommunal und baulastträgerübergreifend, es wird auf kurze Wege geachtet.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Das Netz wird Achse für Achse jeweils durchgehend entwickelt und betrieben, unabhängig von Baulastträgerschaft und kommunalen Grenzverläufen. Es findet hierzu ein Austausch bzw. Abstimmungen mit Nachbarkommunen statt.

**Aufbau**

- Wir entwickeln unser Netz Achse für Achse, jeweils gemeinsam mit allen beteiligten Baulastträgern.
- Es finden Abstimmungen mit allen beteiligten Baulastträgern innerhalb unserer Kommune sowie mit den Nachbarkommunen statt.
- Es finden Abstimmungen mit den beteiligten Baulastträgern innerhalb unserer Kommune statt.
- Eine Abstimmung mit anderen Kommunen und Baulastträgern findet aktuell nicht statt.

**Betrieb**

- Wir betreiben unser Netz gemeinsam mit allen beteiligten Baulastträgern.
- Es finden Abstimmungen mit allen beteiligten Baulastträgern innerhalb unserer Kommune sowie mit den Nachbarkommunen statt.
- Es finden Abstimmungen mit den beteiligten Baulastträgern innerhalb unserer Kommune statt.
- Der Betrieb unseres Radverkehrsnetzes ist nicht sichergestellt.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**d) Entlang der Hauptachsen im Radnetz werden Modalfilter eingerichtet.**

Hinweis: Zu modalen Filtern zählen nicht nur bauliche Sperren mit Durchlass für den Radverkehr, sondern auch Einbahnstraßen mit Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr. Eine Regelung über die Beschilderung „Anlieger frei“ ist nicht kontrollierbar und verzeichnet eine nur geringe Regelakzeptanz. Deshalb handelt es sich dabei um keinen Modalfilter im Sinne dieser Frage.

- Ja, die aktive Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen des Radverkehrs durch modale Filter ist bei uns eine Maßnahme, die wir gezielt anwenden und weiterhin anwenden wollen.

Ja, die aktive Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen des Radverkehrs durch modale Filter ist bei uns eine Maßnahme, die wir gezielt anwenden wollen.

Nein, die aktive Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen des Radverkehrs durch modale Filter ist bei uns keine Maßnahme, die wir anwenden.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**e) Entlang der Hauptachsen im Radnetz werden grüne Wellen für den Radverkehr eingerichtet.**

Alle oder mehrere Hauptachsen in unserem Radverkehrsnetz sind mit einer grünen Welle für den Radverkehr ausgestattet.

Mindestens eine der Hauptachsen in unserem Radverkehrsnetz ist – zumindest abschnittsweise – mit einer grünen Welle für den Radverkehr ausgestattet.

Eine grüne Welle für den Radverkehr gibt es - zumindest abschnittsweise – auf ausgewiesenen Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten.

Bei uns gibt es keine grüne Welle für den Radverkehr.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**f) Es gibt einen klaren Zielkorridor für die durchgängige und baulastträgerübergreifende Beschilderung des Radverkehrsnetzes gemäß den Standards zur wegweisenden Beschilderung des Landes Baden-Württemberg.**

Die wegweisende Beschilderung ist im Stadt- bzw. Gemeindegebiet nach den Standards des Landes **vollständig** umgesetzt und wird **regelmäßig** gepflegt und aktualisiert.

Die wegweisende Beschilderung ist im Stadt- bzw. Gemeindegebiet nach den Standards des Landes **teilweise** umgesetzt. Für den weiteren Ausbau und die Pflege gibt es einen Zeit- und Maßnahmenplan. /  
 Die wegweisende Beschilderung ist im Gemeindegebiet nach den Standards des Landes **vollständig** umgesetzt und wird **bei Bedarf** gepflegt und aktualisiert.

Die wegweisende Beschilderung ist im Stadt- bzw. Gemeindegebiet **noch nicht oder nicht nach den Standards des Landes** umgesetzt. Für den Ausbau und die Pflege gibt es einen Zeit- und Maßnahmenplan. /  
 Die wegweisende Beschilderung ist im Gemeindegebiet nach den Standards des Landes **vollständig** umgesetzt. Sie wird derzeit **nicht gepflegt oder aktualisiert**.

Es gibt im Stadt- bzw. Gemeindegebiet **keine** wegweisende Beschilderung bzw. keine, die dem Stand der Technik entspricht. Es fehlt ein Zeit- und Maßnahmenplan zum Ausbau.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**g) Die Fahrradinfrastruktur wird regelmäßig überprüft und gewartet.**

Erläuterung für Ihre Antwort: Bei Wartung und Überprüfung sind vor allem Grünschnitt, Reinigung und Winterdienst, aber auch bauliche Maßnahmen wie das Beheben von Oberflächenschäden (z.B. Schlaglöcher) gemeint.

- Systematische Unterhaltung und Pflege von Infrastruktur in eigener Bau- bzw. Unterhaltungslast (z.B. Fuß- und Radwege)
- (regelmäßige Weitergabe von) Hinweisen zur systematischen Unterhaltung und Pflege an andere Straßenbaulastträger oder Kommunen

Eine systematische Überprüfung und Wartung sind im Betriebsablauf verankert und finden in regelmäßigen Abständen statt.

Eine Überprüfung und Wartung finden statt, jedoch erfolgt diese eher unsystematisch und unregelmäßig.

Eine Überprüfung und Wartung finden nicht statt. Bei Hinweisen werden Mängel jedoch zeitnah behoben.

Eine systematische Überprüfung und Wartung finden nicht statt.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

**h) Bei der Einrichtung von Baustellen bzw. Störstellen wird eine durchgehende sichere Führung für den Radverkehr nach dem Stand der Technik stets berücksichtigt.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Als anerkannter Stand der Technik gilt mindestens die Anwendung der drei Regelwerke RSA, ERA und H BVA. Dies betrifft die Umsetzung in Ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich. Bei anderen Baulastträgern weisen Sie ausdrücklich darauf hin.

Im Stadt- bzw. Gemeindegebiet wird eine durchgehende sichere Führung bei Baustellen/ Störstellen nach dem Stand der Technik sowohl bei eigenen Bau- und Störstellen, als auch bei Bau- und Störstellen Dritter, stets umgesetzt und die Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen stets kontrolliert.

Im Stadt- bzw. Gemeindegebiet wird eine durchgehende sichere Führung nach dem Stand der Technik im Regelfall umgesetzt und die Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen stichprobenartig kontrolliert.

Im Stadt- bzw. Gemeindegebiet wird eine durchgehende sichere Führung nach dem Stand der Technik eher selten umgesetzt / Im Gemeindegebiet wird eine sichere Führung bei Bau- oder Störstellen umgesetzt. Sie entspricht nicht dem Stand der Technik.

Im Stadt- bzw. Gemeindegebiet wird eine durchgehende sichere Führung nach dem Stand der Technik noch nicht umgesetzt.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

**i) Konzeptionelle Grundlagen zum Thema Fahrradparken liegen vor, Art und Standorte von Fahrradabstellanlagen sind der Kommune bekannt, es gibt ein Umsetzungskonzept für den systematischen Ausbau.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Im Idealfall sind witterungsgeschützte und diebstahlsichere Radabstellanlagen vorhanden, die den aktuellen und zukünftigen Bedarf decken (z. B. an Wohnquartieren, Arbeitsplätzen, Bus- und Bahnhaltestellen, Einzelhandel- und Großmärkte, Bildungs-, Gesundheits- und Kultureinrichtungen sowie öffentlichen Verwaltungen) und auch Lastenräder berücksichtigen.

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl – keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird. Die konzeptionellen Grundlagen können auch im Radverkehrskonzept stehen oder aus externen Dokumenten gespeist sein.

Wir verfügen über konzeptionelle Grundlagen zum Fahrradparken, aus denen sich Handlungsmaßnahmen ableiten lassen.

Uns ist bekannt, wo im öffentlichen Raum sich welche Arten von Fahrradabstellanlagen befinden.

Wir haben ein Umsetzungskonzept für den systematischen Ausbau.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**j) Es wurden Service- und Reparaturstellen für Fahrräder eingerichtet.**

Entlang der Routen des Radverkehrsnetzes

An einigen unserer Schulen

An Bahnhöfen oder anderen Haltestellen des ÖPNVs

An einigen POI (Points of Interest)

Es gibt an anderen Orten eine Service- und Reparaturstelle

Es gibt keine Service- und Reparaturstellen



Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

### k) Eine intensive Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit für den Radverkehr findet statt.

Erläuterung für Ihre Antwort:

z.B.: Unfallhäufungen und unfallauffällige bzw. gefahrgeneigte Stellen sind bekannt und werden analysiert; Konzepte zur Entschärfung von Gefahrenstellen sind vorhanden. Es gibt regelmäßige Abstimmungen zur Beseitigung von verkehrssicherheitsrelevanten Stellen im Netz. Es finden regelmäßig Verkehrsschauen und -kommissionen o.ä. Formate unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbaubehörde und der Polizei statt.

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl – keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

- Wir führen Verkehrsschauen und Unfallkommissionen häufiger durch als vorgeschrieben.
- Unsere Verkehrsschauen und Unfallkommissionen werden mit dem Fahrrad durchgeführt.
- Wir führen auf den Radverkehr spezialisierte Radverkehrsschauen und Unfallkommissionen durch.
- Wir setzen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit proaktiv um, die sich nicht explizit aus einer gesetzlich vorgeschriebenen Verkehrsschau oder Unfallkommission ergeben.
- Wir ergreifen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch weiter gehende oder innovative Maßnahmen, z.B. die Durchführung von Verkehrsversuchen. Zu Radverkehrsanlagen führen wir auch auf freiwilliger Basis Sicherheitsaudits durch.
- Wir führen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch, die eine verbesserte Regelakzeptanz zum Ziel haben (z.B. Verkürzung langer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Reduzierung von wechselnder Führungsform im Routenverlauf).
- Wir haben weitere regelmäßige Besprechungsformate, in denen wir Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in der Verwaltung abstimmen.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

### l) Das Freihalten der Radinfrastruktur von ruhendem Kfz-Verkehr wird gewährleistet.

Erläuterung für Ihre Antwort:

Durch engmaschige Überwachungsrouitinen werden falschparkende Fahrzeuge (Einmündungen, Schutzstreifen etc.) konsequent mit Bußgeldern belegt oder umgesetzt.

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl – keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

- Wir ergreifen in relevantem Umfang gezielt verkehrsrechtliche Maßnahmen (i.S.v. Verwarnungen, Bußgelder, Abschleppen, explizite politische Legitimation für konsequente Ahndung).

Wir ergreifen in relevantem Umfang gezielt bauliche Maßnahmen bzw. nutzen physische Barrieren (z.B. Aufstellen von Verkehrseinrichtungen, Sperrpfosten oder Blumenkübeln).

Wir überwachen den ruhenden Verkehr in eher hohem zeitlichen und/oder räumlichen Umfang. Die Kontrolldichte ist eher hoch.

Wir überwachen den ruhenden Verkehr in eher geringem zeitlichen und/oder räumlichen Umfang. Die Kontrolldichte ist eher gering.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**m) Es wird aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung betrieben.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

z.B. durch den Einsatz der Angebote der AGFK-BW oder der Initiative RadKULTUR.

Wählen Sie bitte eine Antwort, die Ihrer Situation am nächsten kommt, ggf. ist auch eine Mehrfachauswahl möglich.

Wir nutzen jeden sich bietenden Anlass, um aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung zu betreiben. Soweit wir auf Kampagnen und Aktionen der AGFK-BW oder der Initiative RadKULTUR zurückgreifen sind diese nur ein Teil unserer Öffentlichkeitsarbeit. Durch unsere Initiative ist das Thema in der öffentlichen Diskussion (sehr) präsent.

Wir nutzen im Rahmen unserer Möglichkeiten vereinzelt Anlässe, um aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung zu betreiben. Dabei greifen wir insbesondere auf Kampagnen und Aktionen – z.B. der AGFK-BW oder der RadKULTUR zurück – ergänzt durch Kommunikation in Eigeninitiative. Durch unsere Initiative wird das Thema hin und wieder in die öffentliche Diskussion getragen.

Hin und wieder greifen wir auf bestehende Kampagnen und Aktionen – z.B. der AGFK-BW oder der RadKULTUR – zurück.

Wir betreiben keine aktive Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

### 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 Mobilitätswende für Vernetzung und ein aktives Miteinander zu sorgen.

#### a) Die Kommune nimmt regelmäßig an Facharbeitskreis und Mitgliederversammlung teil

Erläuterung für Ihre Antwort:

Mindestens drei Teilnahmen an den letzten fünf Veranstaltungen sind maßgeblich für die höchste Einstufung. Es können Bonuspunkte gesammelt werden. (Hinweis: Die Teilnahmen werden im Nachgang durch die AGFK-BW ermittelt. Eine Beantwortung ist durch Sie daher nicht erforderlich. Sie können jedoch eine Bemerkung hinterlassen)

Wir haben an allen Facharbeitskreisen und Mitgliederversammlungen in den letzten 5 Jahren teilgenommen.

Wir haben an mindestens 3 von 5 Facharbeitskreisen und Mitgliederversammlungen in den letzten 5 Jahren teilgenommen.

Wir haben sporadisch an Facharbeitskreisen und Mitgliederversammlungen in den letzten 5 Jahren teilgenommen.

Wir haben an keinem Facharbeitskreis oder an keiner Mitgliederversammlung in den letzten 5 Jahren teilnehmen können.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

#### b) Die Kommune arbeitet aktiv in der AGFK-BW mit.

Erläuterung für Ihre Antwort:

z.B. Mitwirkung in einer Arbeitsgruppe, im Vorstand, bei temporären Projektgruppen oder vergleichbar.

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl – keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

Unsere Kommune ist oder war im Vorstand der AGFK-BW vertreten.

Wir arbeiten in mindestens einer Arbeitsgruppe mit.

Wir haben uns in der Vergangenheit bereits an mindestens einer temporären Arbeitsgruppe beteiligt (z.B. Leitbildprozess).

Wir nehmen aktiv an Austauschformaten, wie das AGFK-Frühstück mindestens einmal im Jahr teil.

Wir beteiligen uns bei Projekten der AGFK (z.B. Modell- oder Forschungsprojekte).

Wir nehmen regelmäßig an Weiterbildungsveranstaltungen der AGFK-BW teil.

Wir arbeiten in anderer Weise aktiv mit.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**c) Die Kommune hat einen Zugang zum Internen Bereich der Website und tauscht dort regelmäßig Erfahrungen mit anderen Mitgliedskommunen aus.**

Wir haben einen Zugang zum Forum und tauschen uns dort aktiv aus.

Wir haben einen Zugang zum Forum und nutzen diesen als Informationsquelle.

Wir haben keinen Zugang zum Forum oder nutzen ihn nicht.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**d) Die Verkehrsplanung ist mit der Stadt- und Raumplanung verknüpft, mindestens zweimal pro Jahr werden Fragestellungen der klimafreundlichen Mobilität gemeinsam behandelt.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Themen sind 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.

Gemeinsame Jour-Fixe/Planer:innentreffen.

Die Verkehrsplanung ist bei uns durch entsprechende Strukturen und/oder Prozesse mit der Stadt- und Raumplanung verknüpft, sodass Fragestellungen der klimafreundlichen Mobilität generell interdisziplinär behandelt werden.

Mindestens zweimal pro Jahr behandeln die Vertreterinnen und Vertreter beider Fachbereiche Fragestellungen zur klimafreundlichen Mobilität gemeinsam.

Es findet ein unregelmäßiger Austausch zwischen den Akteur:innen statt.

Es findet kein Austausch zwischen den Akteur:innen statt.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

## 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.

### a) Politischer Beschluss zur Radverkehrsförderung und zur Fußverkehrsförderung ist vorhanden.

Erläuterung für Ihre Antwort:

Beauftragung der Verwaltung mit der Rad- und Fußverkehrsförderung sowie Bestätigung der kommunalen Ziele, Grundsätze und Qualitätsstandards für die nächsten Jahre.

Wir haben einen politischen Beschluss analog zur AGFK Vision 2030 oder darüber hinaus.

Wir haben einen politischen Beschluss zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Wir haben einen politischen Beschluss zum Ausbau des Rad- und Fußverkehrs ODER einen politischen Beschluss zur Förderung von Rad- ODER Fußverkehr.

Wir haben keinen politischen Beschluss.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...



**b) Auf allen Ebenen der Verwaltung sind die AGFK-Mitgliedschaft sowie die damit verbundenen Aufgaben und Ziele verankert. Das Leitbild der AGFK ist in allen Fachbereichen bekannt.**

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl. Keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

Wir haben die AGFK-Mitgliedschaft ist bei allen politischen Führungskräften bzw. Dezernent:innen bekannt gemacht.

Wir haben die Mitgliedschaft der AGFK in allen Ebenen der Verwaltung bekannt gemacht.

Über relevante Informationen und Veranstaltungen der AGFK-BW werden die Fachbereiche informiert.

Die Aufgaben und Ziele der AGFK sind in der Kommune schriftlich verankert.

Wir haben alle Fachbereiche über das Leitbild der AGFK informiert / Wir haben das Leitbild der AGFK in allen Fachbereichen/Ämtern bekannt gemacht.

Alle Verwaltungsteile unterstützen in ihrer jeweiligen Zuständigkeit die Erfüllung der Ziele der AGFK-Vision (ggf. auch ohne explizite Kenntnis dieser).

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**c) Die Politik steht hinter der AGFK-Vision und kommuniziert sie mutig.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

In Gemeinderatsdrucksachen werden die AGFK-Vision und ihre Ziele benannt und offen kommuniziert. Es gibt ggf. einen Beschluss in einem Gremium.

Treffen Sie bitte eine Auswahl.

In thematischen Gemeinderatsdrucksachen und in Pressemeldungen wird die AGFK-Vision regelmäßig aufgegriffen. Das zuständige Gremium hat ein Leitbild analog zur AGFK-Vision beschlossen.

In thematischen Gemeinderatsdrucksachen und in Pressemeldungen wird die AGFK-Vision regelmäßig aufgegriffen.

In thematischen Gemeinderatsdrucksachen und in Pressemeldungen wird die AGFK-Vision sporadisch aufgegriffen.

Die Politik kommuniziert kein Commitment mit der AGFK-Vision.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

**d) Es gibt eine politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Anteils von Rad- und Fußverkehr am Modal Split.**

Es gibt eine messbare und ambitionierte Zielformulierung zur Anhebung des Anteils von Rad- und Fußverkehr am Modal Split.

Es gibt eine ambitionierte Zielformulierung zur Anhebung des Anteils von Rad- und Fußverkehr am Modal Split.

Es gibt eine Zielformulierung zur Anhebung des Anteils von Rad- und Fußverkehr am Modal Split.

Es gibt keine Zielformulierung zur Anhebung des Anteils von Rad- und Fußverkehr am Modal Split.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**e) Der Rechtsrahmen für die aktive Mobilität wird in der Kommune lösungsorientiert und experimentierfreudig umgesetzt, insbesondere wird „Sicherheit steht vor Leistungsfähigkeit“ gelebt.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Die Leichtigkeit des Verkehrs wird auch auf den Umweltverbund angewandt. Die Akteure sind bereit, Entscheidungen zugunsten der aktiven Mobilität zu treffen, auch wenn das bedeutet, situativ die Leistungsfähigkeit des MIV einzuschränken (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Lärmschutz oder die aktive Anwendung von Verkehrsversuch).

Ja

Nein

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

**f) Die selbstaktive Mobilität ist durch ausreichende Personalkapazitäten in verschiedenen Ämtern verankert.**

Bitte treffen Sie jeweils eine Einfachauswahl. Keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

Die Antwortmöglichkeiten umfassen nicht, dass die Person offiziell als Fuß- bzw. Radverkehrsbeauftragte bezeichnet sein müssen (bei den expliziten Personalstellen sollte sich dies aber aus der Personalbeschreibung ergeben).

Gerne können Sie die konkrete Personalstärke des Fuß- und Radverkehrs in der Erläuterung benennen.

**Fußverkehr**

Wir haben explizite Personalstellen, die sich um das Thema Fußverkehr kümmern.

Wir haben mehrere Personen, die sich um das Thema Fußverkehr kümmern.

Wir haben eine Person, die sich um das Thema Fußverkehr mitkümmert.

**Radverkehr**

Wir haben explizite Personalstellen, die sich um das Thema Radverkehr kümmern.

Wir haben mehrere Personen, die sich um das Thema Radverkehr kümmern.

Wir haben eine Person, die sich um das Thema Radverkehr mitkümmert.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**g) Im Haushalt der Kommune ist ein finanzieller Ansatz zur Förderung der selbstaktiven Mobilität nachvollziehbar.**

Erläuterung für Ihre Antwort:

Gemeint sind Haushaltsmittel für den Fuß und/oder Radverkehr.

Ja

Nein

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

**h) Die politischen Gremien sowie die Mitarbeitenden der Verwaltung insbesondere aus Planung, Straßenbauverwaltung und Straßenverkehrsbehörde nehmen an Fortbildungen zu Themen der nachhaltigen Mobilität teil.**

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl. Keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

<input type="checkbox"/> Personen aus politischen Gremien	<input type="checkbox"/> Straßenverkehrsbehörde
<input type="checkbox"/> Straßenbaubehörde	<input type="checkbox"/> Stadtplanung
<input type="checkbox"/> Mobilitäts-/Verkehrsplanung	<input type="checkbox"/> Bauhof
<input type="checkbox"/> Sonstige (z.B. Wirtschaftsförderung, Schulbehörden, Umwel	

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

**i) 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.**

Wir erreichen das genannte Ziel jährlich.

Wir wandeln Oberflächenparkplätze um, jedoch ohne konkrete Maßzahl.

Wir haben ein Ziel zur Umwandlung von Oberflächenparkplätzen im öffentlichen Raum definiert.

Wir wandeln keine Oberflächenparkplätze um.

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**j) 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.**

Tipp: Informationen zur Delegationsverordnung finden Sie unter

<https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&docid=jlr-PGebVBW2021pP1&psml=bsbawueprod.psml&max=true>

Wir bewirtschaften den Parkraum systematisch. Die Parkgebühren orientieren sich an der Delegationsverordnung.

Wir setzen derzeit unser Parkraumbewirtschaftungskonzept um. Die Parkgebühren orientieren sich an der Delegationsverordnung.

Wir haben eine Parkraumbewirtschaftung in mehreren ausgewählten Bereichen eingeführt.

An einzelnen kritischen Punkten haben wir eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

Wir haben keine Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Flächen.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

---



## 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.

### a) Alle Grundschulen verfügen über Gehschulwegpläne, weiterführende Schulen verfügen zudem über Radschulwegpläne.

Erläuterung für Ihre Antwort:

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, Eltern- und Schüler:innenvertretungen sowie Verkehrsplanung, Straßenverkehrsbehörde und Polizei).

Treffen Sie bitte eine Mehrfachauswahl. Keine Auswahl bedeutet, dass keines der Kriterien erfüllt wird.

Wir stellen unseren Schulen die zur Erstellung von Schulwegplänen benötigten Kartenmaterialien zur Verfügung.

Wir erstellen Schulwegpläne als Verwaltung für die Schulen selbst.

Alle Grundschulen sind mit Gehschulwegplänen ausgestattet.

Alle weiterführenden Schulen sind mit Geh- und Radschulwegplänen ausgestattet.

Die Pläne werden im Regelfall spätestens nach drei Jahren aktualisiert.

Die Schulwegpläne orientieren sich an den tatsächlich genutzten Wegen der Schülerinnen und Schüler.

Gemeinsam mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei werden die Wegstrecken und Problemstellen im Rahmen von örtlichen Verkehrsschauen auf eventuelle Gefahrenstellen überprüft.

Schulwege werden regelmäßig geprüft und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran ausgerichtet (bspw. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptverkehrsstraßen vor Schulen).

Einige berufliche Schulen sind mit Schulwegplänen ausgestattet.

Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...

0 / 500

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

Sie können auch mit Ja antworten, wenn Sie eigenständig mit der Wirtschaftsförderung aktiv sind oder Betriebliches Mobilitätsmanagement bereits als Beratungsleistung angeboten wird.

 Ja Nein

**Hier haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort zu erläutern...**

0 / 500

**Vielen Dank für die Beantwortung des Fragebogens zur Qualitätsstufe!**

**Bitte laden Sie als letztes das ausgefüllte Formular zur Kenntnisnahme hoch.**

Durchsuchen...

Max. 5 MB