



Die AGFK-Qualitätsstufe für Landkreise

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.

- Beteiligung bei Fußverkehrskonzepten oder vergleichbaren Konzepten mit Schwerpunkt Fußverkehr von kreisangehörigen Kommunen.
 - *Sofern der Landkreis beteiligt wird, äußert er sich zu den Konzeptionen. Die konzeptionellen Grundlagen sollten insbesondere Status quo-Analysen, Ziele, die Ausweisung eines durchgängigen Basisnetzes oder von lückenlosen Basisrouten, Maßnahmen, Priorisierungen, Kostenschätzungen sowie einen-Fahrplan zur Umsetzung umfassen.*
 - *(regelmäßige Weitergabe von) Hinweisen zur Erstellung eines Konzepts durch kreisangehörige Kommunen, Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln.*
- Ein Basisnetz bzw. Basisrouten für den Fußverkehr werden nach dem Stand der Technik etabliert.
 - *Der Landkreis setzt Maßnahmen in eigener Baulast um, die sich aus den Konzepten der kreisangehörigen Kommunen zur schrittweisen 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 ergeben. Das Fußverkehrsnetz legt u.a. auch einen Fokus auf gute Wege zu den Haltestellen des ÖV. (entfällt bei fehlenden Maßnahmen).*
 - *Die Maßnahmen werden mit einem klarem Zielkorridor für Umsetzung, Maßnahmenliste und Finanzierungsbedarf umgesetzt. (entfällt bei fehlenden Maßnahmen)*
 - *(regelmäßige Weitergabe von) Hinweisen zur Erstellung und Umsetzung eines Basisnetzes in den kreisangehörigen Kommunen, Anstöße für Maßnahmen und Unterstützung beim Einholen von Genehmigungen sowie Vermittlerrolle für kleiner kreisangehörige Kommunen*
- Die Querungsstellen für den Fußverkehr entlang der Basisrouten, insbesondere die LSA-Schaltungen, wurden für den Fußverkehr optimiert.
 - *Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen in eigener Baulast aus den Konzeptionen kreisangehöriger Kommunen (Anforderung entfällt bei fehlenden Maßnahmen)*
 - *Sensibilisierung und Information gegenüber kreisangehöriger Kommunen*
- Die Fußverkehrsinfrastruktur wird regelmäßig überprüft und gewartet, vor allem *Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst*
 - *Systematische Unterhaltung und Pflege von Infrastruktur in eigener Bau- bzw. Unterhaltungslast (z.B. Fuß- und Radwege / Verbindungen außerorts entlang von Kreisstraßen)*
 - *(regelmäßige Weitergabe von) Hinweisen zur systematischen Unterhaltung und Pflege durch kreisangehörige Kommunen, insbesondere an den Ortsdurchfahrten und im Basisnetz.*
- Bei der Einrichtung von Baustellen bzw. Störstellen wird eine durchgehende sichere Führung für den Fußverkehr nach dem Stand der Technik stets berücksichtigt.
 - *Umsetzung im eigenen Zuständigkeitsbereich.*
 - *Hinweise an kreisangehörige Kommunen zur Umsetzung in deren Zuständigkeitsbereich*
- Eine intensive Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit für den Fußverkehr findet statt.
 - *Umsetzung im eigenen Zuständigkeitsbereich (Baulast), z.B.: Unfallhäufungen und unfallauffällige bzw. potenziell gefährliche Stellen sind bekannt und wer-den analysiert; Pläne in Bezug auf Unfallschwerpunkte sind vorhanden.*
 - *Beratung und Unterstützung bei der Beseitigung von Unfallschwerpunkten in kreisangehörigen Kommunen.*
- Das Freihalten der Fußverkehrsinfrastruktur von ruhendem Verkehr wird gewährleistet.
 - *(Weitergabe von) Hinweisen zum Freihalten der Fußverkehrsinfrastruktur, z.B. des Gehwegparken-*

Erlasses. Durch engmaschige Überwachungsrouitinen in den Kommunen können falschparkende bzw. störende Fahrzeuge (Gehwege, Sichtachsen etc.) konsequent geahndet, mit Bußgeldern belegt oder umgesetzt werden.

- Es wird aktiv Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsförderung betrieben.
 - *Mindestens einmal im Jahr bietet sich ein Berichts Anlass zum Thema Fußverkehr, der von den regionalen Medien öffentlichkeitswirksam kommuniziert wird (z.B. Begehung mit dem/ der Landrät:in, Interview zu einem Good Practice in einer kreisangehörigen Kommune und Wirkung im Landkreis)*
 - *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.*
 - *Kleinere kreisangehörige Kommunen werden bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten unterstützt.*
- 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.*
 - *Der Landkreis übernimmt für die Umsetzung des Radverkehrsnetzes eine Koordinierungsfunktion: Monitoring und Abstimmungen baulastträgerübergreifend, Koordinierung bei Ausbau und Erhaltung der Radverkehrsnetze in Baulast der Landkreise und kreisangehörigen Gemeinden sowie Unterstützung und Beratung bei Planung, Ausbau, Erhaltung und Förderung, Bündelungsfunktion auch gegenüber kreisangehörigen Gemeinden zur effizienten Aufgabenerfüllung. Die Netzkonzeption ist mit angrenzenden Landkreisen abgestimmt.*
- 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.*
 - *Der Betrieb erfolgt je nach Unterhaltungspflicht der verschiedenen Baulastträger, der Landkreis übernimmt eine federführende Rolle als Koordinator für das kreisweite Radnetz und stimmt sich mit den Nachbarlandkreisen ab.*
- Entlang der Hauptachsen im Radnetz werden Modalfilter eingerichtet.
 - *Prüfung und Umsetzung in eigener Baulast. Bei fehlender Eignung entfällt die Anforderung. Es werden geeignete Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs gegenüber dem MIV und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr identifiziert und umgesetzt.*
 - *Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen bei der Identifizierung geeigneter Maßnahmen auf dem Radverkehrsnetz.*
- Entlang der Hauptachsen im Radnetz werden grüne Wellen für den Radverkehr eingerichtet.
 - *Prüfung und Umsetzung in eigener Baulast. Bei fehlenden Maßnahmen entfällt die Anforderung.*
 - *Berücksichtigung von Maßnahmen anderer Baulastträger im Rahmen der Konzeption.*
- Es gibt einen klaren Zielkorridor für die durchgängige und baulastträgerübergreifende Beschilderung des Radverkehrsnetzes gemäß den Standards zur wegweisenden Beschilderung des Landes Baden-

Württemberg.

- Der Landkreis übernimmt die Federführung zur Umsetzung einer durchgängigen und baulastträgerübergreifenden Beschilderung des kreisweiten Radverkehrsnetzes. Die Beschilderung wird baulastträgerübergreifend systematisch gepflegt und gewartet. Der Landkreis setzt Maßnahmen in eigener Zuständigkeit um.

- Die Fahrradinfrastruktur wird regelmäßig überprüft und gewartet, vor allem *Grünschnitt, Reinigung, Winterdienst*.
 - Federführung und Hinweise durch Landkreis: *Touren- / Prioritätenpläne, nach festem Turnus oder nach festgelegten Vorgaben. Der Landkreis unterhält die Radinfrastruktur entsprechend dort, wo er unterhaltungspflichtig ist.*
- Bei der Einrichtung von Baustellen bzw. Störstellen wird eine durchgehende sichere Führung für den Radverkehr nach dem Stand der Technik stets berücksichtigt.
 - *Umsetzung im Zuständigkeitsbereich*
 - *Hinweise an kreisangehörige Kommunen zur Umsetzung in deren Zuständigkeit.*
- Konzeptionelle Grundlagen zum Thema Fahrradparken liegen vor, Art und Standorte von Fahrradabstellanlagen sind der Kommune bekannt, es gibt ein Umsetzungskonzept für den systematischen Ausbau.
 - *Der Landkreis befasst sich im Rahmen seiner Konzeption mit dem Thema Fahrradparken. Die Anforderung entfällt bei Zuständigkeit einer anderen Institution (darlegen, bspw. wenn Konzeption des Verkehrsverbunds bereits vor-liegt): 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.
 - *Befassung im Rahmen der Radverkehrskonzeption, Umsetzung von Maßnahmen bei eigener Baulastträgerschaft.*
- Eine intensive Befassung mit dem Thema Verkehrssicherheit für den Radverkehr findet statt.
 - z.B.: Unfallhäufungen und unfallauffällige bzw. gefahrengeneigte Stellen sind bekannt und werden analysiert; Konzepte zur Entschärfung von Gefahrenstellen sind vorhanden:
 - Befassung in der Radverkehrskonzeption, Beseitigung im Zuständigkeitsbereich
 - Beratung und Unterstützung bei der Beseitigung von Unfallschwerpunkten in Kommunen.
- Das Freihalten der Radinfrastruktur von ruhendem Kfz-Verkehr wird gewährleistet.
 - *(Weitergabe von) Hinweisen zum Freihalten der Radverkehrsinfrastruktur: Durch engmaschige Überwachungsroutrinen 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
 - *Kommunikation gegenüber kreisangehöriger Kommunen.*

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 Arbeitsgruppe, 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 zweimal 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.*
- *Kommunikation gegenüber kreisangehöriger Kommunen*
- 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.
- 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 über 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 hat eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt, die Festsetzung der Parkgebühren orientiert sich an den Empfehlungen des Begleitschreibens zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren.
- *Umsetzung bei landkreiseigenen Liegenschaften*
- *(Weitergabe von) Hinweisen zur Parkraumbewirtschaftung an kreisangehörige Kommunen*

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.
 - *Hinweise an kreisangehörige Kommunen zur Weitergabe von Informationen an alle Schulen in der jeweiligen Kommune sowie ein Angebot zur Information bzw. Hilfestellung durch das Landratsamt. Hinweise an Schulen im eigenen Zuständigkeitsbereich: Die Kommune wird bei der Erstellung von Schulweg-plänen 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.
 - *Hinweise an Kommunen zur Weitergabe von Informationen an Arbeitgeber innerhalb der jeweiligen Kommune; Ansprache von Unternehmen; Durchführung von Informationsveranstaltungen für Unternehmen und Arbeitgeber*

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.