

Aufnahmekriterien für Städte und Gemeinden in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern - AGFK Bayern e. V.“

Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ (AGFK Bayern) setzt sich die Förderung des Radverkehrs, insbesondere in der Nahmobilität, zum Ziel.

Die Lebensqualität, besonders die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in unseren Städten, Gemeinden und Landkreisen wird wesentlich von der Ausprägung der Nahmobilität bestimmt. Radverkehr und Zu-Fuß-Verkehr sind wesentliche Elemente einer erfolgreichen Kommunalpolitik für Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheitsvorsorge. Radfahren und Zu-Fuß-Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit, sind flächen- und ressourcenschonend, verursachen keine Lärm- und Schadstoffemissionen und tragen zur CO₂-Emissionsreduzierung bei.

Zur Förderung der Lebensqualität soll eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur geschaffen und erhalten werden.

Das Nahmobilitäts-Verhalten wird zum einen über Infrastrukturmaßnahmen, zum anderen aber auch durch engagierte Kommunikation und gemeinsame Werbekampagnen beeinflusst. Im Rahmen dieser Zielsetzung wird sich die AGFK Bayern insbesondere folgenden Aufgaben zu stellen haben:

- Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Freistaat Bayern und mit anderen Verbänden, Vereinen und Institutionen
- Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen
- Vernetzung der kommunalen Radverkehrsaktivitäten
- Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern
- Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern
- Darstellung der Belange fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Landkreise in der Öffentlichkeit

Mitglieder der AGFK Bayern können Städte, Gemeinden und Landkreise werden, die sich mit Nachdruck für die Förderung des Radverkehrs in der Nahmobilität einsetzen und sich zum Ziel setzen, die nachfolgenden Qualitätskriterien zu erreichen.

Die Einhaltung dieser Kriterien wird bei Aufnahme und in regelmäßigen Abständen von sieben Jahren durch die in der Satzung vorgesehene unabhängige Kommission überprüft.

Hinweise zu den Aufnahmekriterien:

Die kursiven Erläuterungen dienen zum Verständnis der einzelnen Kriterien.

Einzelne Punkte müssen spätestens bis zur Hauptbereisung (zumindest ausreichend) erfüllt sein (**rot**), bei anderen Punkten (**grün**) muss zumindest dargestellt werden, wie das Thema konzeptionell behandelt wird, hier interessiert wie die Umsetzung in der jeweiligen Kommune ist.

Es handelt sich um eine „offene Liste“ der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen und strukturellen Gegebenheiten vor Ort, wie sie insbesondere bei der Bewertung der Landkreise zu berücksichtigen sind.

1 Kommunalpolitische Zielsetzungen (z. B. Beschlüsse) durch

- Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Rats- oder Kreistagsbeschluss
- Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragter, Ansprechstelle, z. B. auch im Unterhaltungsdienst)
(Umsetzung: Kompetenzen des „Radverkehrsbeauftragten“: politisch, finanziell und zeitlich)
- Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung
- Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation
- Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum
- Förderung der Nahmobilität (Kommune der kurzen Wege, Nahmobilität, barrierefreie Stadt, Nahversorgung und Naherholung sichern z. B. durch Berücksichtigung in der Bauleitplanung)
- Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften
(Umsetzung: z. B. Arbeitsgruppe, laufende Einzelkontakte)
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)
(Umsetzung: z. B. Teilnahme an Veranstaltungen, Arbeitsgruppen etc.)

2 Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

- Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept)
(Umsetzung: hier ist eine Plandarstellung unumgänglich)
- Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften
- Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze

- **Entschärfung von Unfallschwerpunkten**
(Darstellung: welche Unfallschwerpunkte sind bekannt? Welche Konzepte zur Entschärfung sind vorhanden?)
- Die Infrastruktur soll sich an dem anerkannten Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) und dem „Radverkehrshandbuch Radlnd Bayern“ enthalten ist

Bauliche Elemente der Infrastruktur

- Radwege
- Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer
- Fahrradstraßen
- Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten
- Sichere Querungsstellen
- Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung
- Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen
- Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)
- Radstationen, B + R
- Radwanderwege
- Radwegweisung
- Radwegeauffahrkanten möglichst mit gesicherter Nullabsenkung unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer

Organisatorische Elemente der Infrastruktur

- Erstellung eines Winterdienstplanes für die Radverkehrsinfrastruktur
- Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement

3 Service für den Radverkehr

Initiierung von:

- Fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, bewachte Fahrradabstellplätze mit Kinderwagenverleih etc., Reparatur- und Pflegeservice)
- Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme und Verknüpfung im ÖV)
- Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. hochwertige überdachte Stellplätze, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels)
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen

- Einfach zugängliche Internetinformationen zum Radverkehr über kommunale Internetauftritte

4 Fahrradfreundliches Klima fördern

- Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)
- Bürgerinformationen (Veranstaltungen)
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.)
- Fahrradtourismusförderung
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten
- Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z. B. Elektrofahrräder
- Mobilitätsbildung und –erziehung
- Fahrradverleihsysteme

5 Nahmobilität fördern

- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen
- Fußgängerwegweisung
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)
- Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten
- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung)
- Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr

Stand: 17.02.2012