

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW)

MACHEN SIE MIT!



www.fahrradland-bw.de

www.fahrradland-bw.de

Inhaltsverzeichnis

 Grußwort	3
 Gastkommentar	4
 Fahrradmanagement in Baden-Württemberg	5
 Fahrradverkehr als System betrachten	6
 Förderung des Fahrradverkehrs! Warum eigentlich?	7
 Die AGFK-BW als kommunales Netzwerk	10
 - Unsere Ziele und unser Selbstverständnis	11
 - Mitglied werden in der AGFK-BW	11
 - Sieben gute Gründe für eine Mitgliedschaft in der AGFK-BW	12
 - Vorteile des kommunalen Netzwerks – Beispiele aus der Praxis	14
 Satzungsentwurf	20
 Nächster Schritt: Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“	22
 Serviceseiten	24
 Notizen	26
 Impressum	27



Grußwort



Daher ist es sehr erfreulich, dass sich im März 2009 bereits 14 Städte und drei Landkreise zusammengeschlossen und den Aufbau der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg“ als eingetragenen Verein vorangetrieben haben. Unterstützt durch das Land und moderiert von der Geschäftsstelle Umweltverbund bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH wurden im sogenannten Gründungskreis die grundlegenden Strukturen für das kommunale Netzwerk geschaffen. Innerhalb des Fahrradmanagements bildet die Arbeitsgemeinschaft neben dem Landesbündnis ProRad eine zweite tragende Säule. Das Land wird die Arbeitsgemeinschaft daher auch tatkräftig unterstützen.

Der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein einer modernen und umweltfreundlichen Mobilität. Das Fahrrad wird als alltägliches Verkehrsmittel künftig eine immer größere Rolle spielen. Diesen erfreulichen Trend möchten wir gemeinsam mit den Kommunen in Baden-Württemberg tatkräftig unterstützen. Schließlich bringt die Förderung von Radverkehr großen Nutzen, der sich nicht nur für jeden Einzelnen, sondern für die Gesellschaft insgesamt und besonders für die Kommunen auszahlt.

Die vorliegende Broschüre verdeutlicht die zahlreichen Vorteile einer Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg. Sie soll darüber hinaus das Selbstverständnis des Netzwerks vermitteln, verschiedene kommunale Beispiele aus der Praxis vorstellen und die einfachen Schritte zur Mitgliedschaft skizzieren. Ich möchte Sie als Verantwortliche in den Städten, Gemeinden und Landkreisen ermuntern, die Initiative zu unterstützen und der Arbeitsgemeinschaft beizutreten. Dadurch werden wertvolle Synergien entstehen und das Netzwerk weiter gestärkt. Auch die Radverkehrsförderung kann durch eine Mitgliedschaft Ihrer Kommune deutlich erfolgreicher werden.

Die Kommunen und das Land sind hier mehr denn je gefordert. Um den heutigen und künftigen Anforderungen der Mobilität des Einzelnen gerecht zu werden, muss der Radverkehr – wie jeder andere Verkehrsträger auch – als Teil des Gesamtsystems gesehen werden. Enge Kooperation und Koordination auf verschiedenen Ebenen sind daher notwendig. Auf Landesebene haben wir mit dem Fahrradmanagement bereits wegweisende Strukturen geschaffen. Auch auf kommunaler Ebene gibt es vielerorts Runde Tische und Foren zum Radverkehr, die erfolgreiche Arbeit leisten. Unser Blick richtet sich nun darüber hinaus auf die interkommunale Kooperation und die Kooperation zwischen dem Land und den Kommunen.

Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit Ihnen und der gesamten Arbeitsgemeinschaft.

Tanja Gönner
Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Baden-Württemberg



Gastkommentar



Eine erfolgreiche Förderung des Radverkehrs – genauso wie eine erfolgreiche Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – kann nur gelingen, wenn beide Verkehrsträger des Umweltverbundes sich als Ganzes sinnvoll ergänzen. Gemeinsam bilden sie eine attraktive Alternative zum privaten Pkw und führen zu einem erheblichen Minderungspotenzial des motorisierten Individualverkehrs. Denn genau dort, wo der ÖPNV seine Schwächen hat, liegen die Stärken des Fahrrades und umgekehrt.

Das Land Baden-Württemberg hat folgerichtig im September 2008 die Geschäftsstelle Umweltverbund, die den Fahrradmanager im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu sämtlichen Belangen der Radverkehrsförderung berät und unterstützt, bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) eingerichtet. Damit unterstützt die NVBW als 100%ige Tochtergesellschaft des Landes Baden-Württemberg die Landesregierung nicht nur zu allen Fragen des Schienenpersonennahverkehrs, sondern auch zu sämtlichen Belangen der Radverkehrsförderung und des Umweltverbundes.

Bereits in der Gründungsphase der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) war die NVBW durch die Geschäftsstelle Umweltverbund moderierend am Aufbau des kommunalen Netzwerks beteiligt. Gerne werden wir auch in Zukunft die Geschäftsstellenfunktion der AGFK-BW übernehmen und unsere Erfahrungen und unser Wissen im Bereich der nachhaltigen Verkehrspolitik in das Netzwerk einbringen. Schon seit 1996 entwickelt die NVBW neben den vielfältigen Aufgaben von der Fahrplanerstellung und Fahrplanauskunft über die Durchführung von Ausschreibungen bis hin zur Installation eines Controlling-Systems mit dem 3-Löwen-Takt ein überzeugendes Qualitätskonzept für den öffentlichen Nahverkehr und setzt dieses erfolgreich um. Die Qualitätsmarke 3-Löwen-Takt steht damit für die perfekte Verbindung von Bus, Bahn und Fahrrad sowie Freizeit- und Erlebniskultur.

Lassen Sie uns gemeinsam die angefangenen Wege weiter voranschreiten und die drängenden Zukunftsfragen im Zusammenhang mit einer intelligenten Mobilität anpacken und umsetzen. Meine Mitarbeiterinnen, Mitarbeiter und ich stehen Ihnen gerne zur Verfügung und wir freuen uns auf eine konstruktive Zusammenarbeit.

Ihr
Dr.-Ing. Walter Gerstner



Fahrradmanagement in Baden-Württemberg

Von November 2006 bis Dezember 2008 haben auf Einladung des damaligen Staatssekretärs Rudolf Köberle MdL die Akteure auf dem Gebiet des Fahrradverkehrs aus Wirtschaft, Gesellschaft und Verwaltung am „Runden Tisch Radverkehr Baden-Württemberg“ im Konsens umfangreiche Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Baden-Württemberg ausgearbeitet. Kernstück der Handlungsempfehlungen ist der Aufbau eines systematischen und integrierten Fahrradmanagements.



Gründungskongress Landesbündnis ProRad Mai 2009

Um die verschiedenen Maßnahmen des Fahrradmanagements aufzubauen und die Koordination der gesamten Radverkehrsförderung des Landes zu optimieren, wurde im Mai 2009 der Fahrradmanager des Landes eingesetzt. Mit diesen Aufgaben ist der Leiter des Referats „Grundsatzfragen der Verkehrspolitik, Radverkehr, Haushalt“ beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr betraut.

Bereits im September 2008 wurde die Geschäftsstelle Umweltverbund des Landes bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) eingerichtet. Die NVBW ist eine 100%ige Tochtergesellschaft des Landes und unterstützt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in allen Fragen des Schienenpersonennahverkehrs. Mit der Marke „3-Löwen-Takt“ setzt die NVBW politische Zielsetzungen für die nachhaltige Mobilität vernetzt um. So war es naheliegend, auch die Geschäftsstelle Umweltverbund bei der NVBW einzurichten.

Seither unterstützt und berät die Geschäftsstelle Umweltverbund den Fahrradmanager beim Aufbau des Fahrradmanagements und bei sämtlichen Fragen der Radverkehrsförderung sowie bei der Optimierung der Verknüpfung der beiden umweltverträglichen Verkehrsarten Fahrradverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr.

Ein Meilenstein beim Aufbau des Fahrradmanagements war am 18. Mai 2009 die Gründung des Landesbündnisses ProRad. Damit wurde erstmals in Deutschland auf Landesebene ein Forum ins Leben gerufen, bei dem sich hochrangige Vertreter der Landtagsfraktionen, verschiedener Ministerien, der kommunalen Landesverbände, die Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände, Interessenverbände, ÖPNV-Unternehmen, der Zweirad-Industrie-Verband und die AOK Baden-Württemberg mit dem Ziel einer intensiven Förderung des Fahrradverkehrs zusammengeschlossen haben. Aktuelle Informationen zum Landesbündnis ProRad sowie die Vorträge und Impressionen des Gründungskongresses finden Sie im Internet unter www.fahrradland-bw.de.

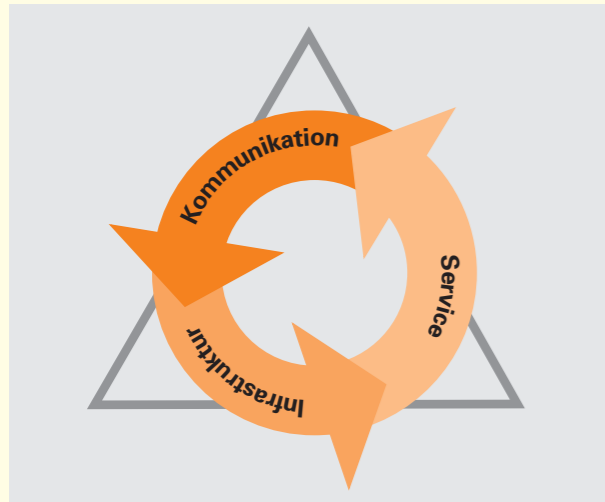
Als weiterer wesentlicher Teil des Fahrradmanagements wird seit 2009/2010 als landesweite Wirkungskontrolle eine Qualitätsprüfung der Radverkehrsförderung in den Kommunen durchgeführt. Mittels standardisierter Indikatoren werden die Bereiche Fahrradnutzung, Sicherheit, Infrastruktur, Fahrradklima und Einstellungen der Nutzer analysiert. Die Auswahl der beteiligten Städte und Landkreise erfolgte auf Basis objektiver Kriterien, so dass ein landesweiter Querschnitt der Fahrradmobilität erhoben wird.

Anhand der Wirkungskontrolle soll nicht nur der Status-Quo ermittelt, sondern ein Vorher-Nachher-Vergleich der Radverkehrsförderung ermöglicht werden. Land und Kommunen können an den Ergebnissen ihre Radverkehrsförderung zielgenau und effizient ausrichten.

Quelle: BW 2008



Fahrradverkehr als System betrachten



Um die Potenziale des Fahrradverkehrs im Alltagsverkehr stärker als bisher zu aktivieren, muss Fahrrad fahren zügig, sicher und bequem möglich sein. Nötig ist ein Umfeld, in dem das Fahrrad als „normales“ Verkehrsmittel akzeptiert und genutzt wird.

Dazu bedarf es eines umfassenden Ansatzes der Radverkehrsförderung, der deutlich über die Verbesserung der baulichen Infrastruktur hinausgeht. Die Radverkehrsförderung in Deutschland orientiert sich deshalb zunehmend am Standard „Radverkehr als System“. Dieser umfasst folgende Elemente:

- **Infrastruktur** zum Fahren und Parken, die den heutigen Anforderungen und Erkenntnissen genügt, ist selbstverständlich Voraussetzung für ein fahrradfreundliches Gesamtverkehrssystem.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit** werben zielgruppenorientiert für Fahrradnutzung und Imageverbesserung. Gute Beispiele sind die Kampagnen „Kopf an: Motor aus.“ und „Radlust“. Auch die Kommunikation der Handlungsträger zur Förderung des Fahrradverkehrs untereinander gehört dazu.
- **Dienstleistungsangebote (Service)** machen das Fahrradfahren attraktiv und angenehm. Serviceangebote können von Verwaltungen und von Verkehrsbetrieben (Fahrradmitnahme im ÖPNV) angeregt und initiiert werden, sie liegen aber auch in privater Zuständigkeit (Beispiel: Leihfahrräder).

Die Rahmenbedingungen und Vorgaben für eine effiziente und erfolgreiche Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung haben sich auf Bundes- und Länderebene erheblich verbessert:

- Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 (NRVP) hat sich die Bundesregierung zu einer aktiven Rolle als Moderator bei der Förderung des Fahrradverkehrs bekannt. Der NRVP ermutigt Akteure in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft, sich engagiert für die Radverkehrsförderung einzusetzen. Der NRVP liefert gute Argumente, bietet Handlungsempfehlungen und trägt zur Finanzierung von Radverkehrsaktivitäten bei, beispielsweise durch die „Förderung nicht-investiver Maßnahmen“.
- Nahezu alle Bundesländer engagieren sich über den reinen Radwegebau hinaus bei der Radverkehrsförderung, beispielsweise durch Landesradverkehrsnetze, Verkehrssicherheitsprogramme oder den Aufbau eines landesweiten Fahrradmanagements und Unterstützung kommunaler Netzwerke wie jetzt in Baden-Württemberg.

Viele Kommunen sind Vorbilder hinsichtlich Art, Umfang und Erfolg der Radverkehrsförderung. Radverkehrsanteile zwischen 16 und 44 % in Karlsruhe, Kiel, Bremen, Freiburg, Münster oder Greifswald sprechen für sich.



Förderung des Fahrradverkehrs! Warum eigentlich?



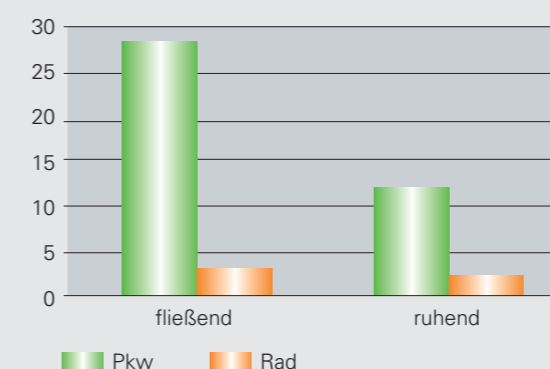
Die Bedeutung des Fahrrades als modernes Nahverkehrsmittel wird in Zukunft weiter zunehmen. Denn Fahrradfahren liegt im Trend. Nicht nur der Fahrradtourismus boomt sondern auch im Alltag nutzen immer mehr Menschen das Fahrrad für ihre Wege zur Arbeit, zum Einkaufen oder für Erledigungen und lernen dabei die Vorteile des Verkehrsmittels schätzen. Immer häufiger wird Radfahren nicht nur mit Kosteneinsparung und Umweltschutz verbunden sondern insbesondere auch mit Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit. Positive Emotionen, wie Freude und Genuss am Fahrerlebnis, werden zunehmend mit dem Fahrrad in Verbindung gebracht.

Doch nicht nur für jeden Einzelnen liegen die Vorteile der Fahrradnutzung auf der Hand. Eine konsequente Förderung des Radverkehrs bringt kommunalpolitisch und gesellschaftlich einen handfesten Nutzen in verschiedenen Bereichen.

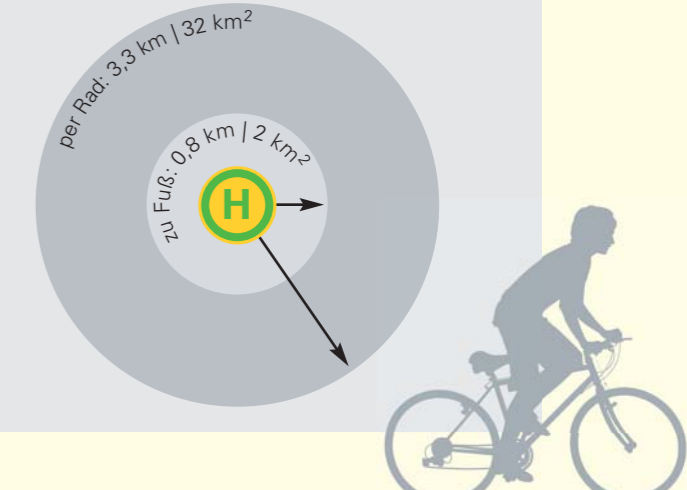
Fahrradverkehr ist wichtiger Baustein nachhaltiger kommunaler Verkehrspolitik

- Über 80 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad.
- Etwa die Hälfte der Pkw-Fahrten in unseren Städten ist kürzer als 5 km und liegt damit genau in dem Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad das schnellste, flexibelste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist.
- Schätzungen und erfolgreiche Beispiele zeigen, dass sich vor allem in Städten bis zu 30 % der Pkw-Fahrten auf den Fahrradverkehr verlagern lassen.
- Kommunale Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern oftmals kostengünstig und schnell realisierbar.
- Fahrrad, Busse und Bahnen ergänzen sich optimal. Besonders im ländlichen Raum vergrößert das Fahrrad im Vor- und Nachtransport den 10-Minuten-Einzugsbereich einer ÖPNV-Haltestelle gegenüber dem Fußverkehr um den Faktor 16 (nach EU 1999).
- Öffentliche Verkehrsunternehmen sind in der Regel auf Fahrradmitnahme eingestellt, in vielen Verkehrsverbänden Baden-Württembergs ist die Fahrradmitnahme kostenfrei.
- Ein großer Vorteil des Fahrradverkehrs ist sein verhältnismäßig geringer Flächenbedarf, der um das 5- bis 10-fache unter dem des Pkw-Verkehrs liegt (nach UBA).

Flächenbedarf im fließenden und ruhenden Verkehr (qm/Person)



Vergrößerung von Radius und Einzugsbereich einer ÖPNV-Haltestelle





Fahrradverkehr verbessert die Lebensqualität in Städten und Gemeinden

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuelles und flexibles Verkehrsmittel nutzen.
- Eine fahrradfreundliche Verkehrsumwelt erlaubt auch Kindern und älteren Menschen, sich leicht und sicher auf dem Fahrrad zu bewegen.
- Fahrradfahrer tragen zur Belebung des Stadtbildes bei. Eine fahrradfreundliche Innenstadt ist gleichbedeutend mit einer attraktiven Innenstadt: dicht und vielseitig genutzt, belebt und gut erreichbar.
- Fahrradverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern in Innenstädten wird auch der häufig knappe Parkraum geschont.

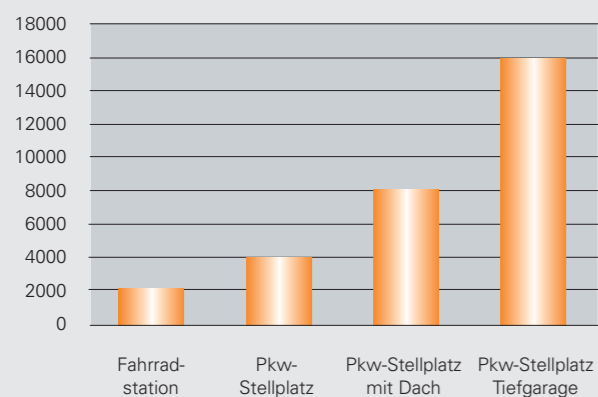
- Die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Fahrradverkehrs ist größer als bei Pkw und Bus (nach TU Delft 1991).
- Die Verlagerung vom Pkw-Verkehr zum Fahrradverkehr trägt zur Entlastung des Straßennetzes und Verringerung der Verkehrsinvestitionen bei.
- Im Kurzstreckebereich haben Wettereinflüsse einen eher geringen Einfluss auf die Fahrradnutzung. Nach der bundesweiten Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2002) kommt es an Regentagen lediglich zu einem Rückgang des Radverkehrs von 9 % auf 7 %.

Fahrradfahren ist gelebter Umweltschutz

- Fahrradfahren ist aktiver Klimaschutz. Umsteigen vom Pkw auf das Fahrrad heißt, Umweltbelastungen durch Verkehr zu reduzieren. Die „Radlust“-Kampagne bringt es mit ihrem Slogan auf den Punkt: das Fahrrad ist „Das Premiumfahrzeug mit Null-Emission“.
- Schon durch eine Verlagerung von 30 % der Pkw-Fahrten bis 6 km können nach Schätzungen des Umweltbundesamts in Deutschland etwa 7,5 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.
- Fahrradfahren führt zur Verminderung der Emissionen auch aller weiteren verkehrsbedingten Schadstoffe. Die Feinstaubproblematik beispielsweise kann insbesondere in den Städten durch eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad gemindert werden.
- Fahrradfahren benötigt keinerlei fossile Energie und trägt dazu bei, dass die knappen Energieressourcen geschont werden.
- Als leises Verkehrsmittel trägt Fahrradfahren außerdem dazu bei, Lärmemissionen zu reduzieren.

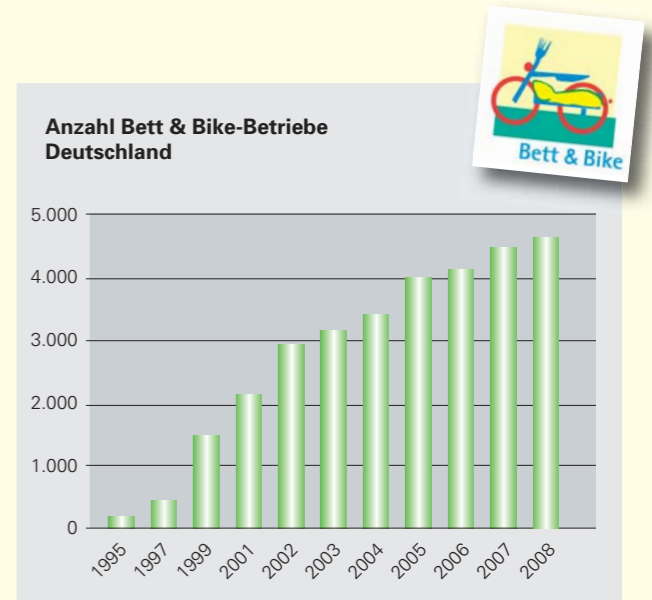


Kosten je Stellplatz für Fahrrad und Pkw (Euro)



Fahrradfahren ist Bewegung – Bewegung ist gesund

- Bewegungsmangel ist eine wesentliche Ursache bei zahlreichen Krankheiten.
- Regelmäßiges Fahrradfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems vor, trägt zur Vermeidung von Übergewicht und zur Stärkung des Immunsystems bei.
- Schon nach 10 Minuten wirkt sich Fahrradfahren auf die Muskulatur, Durchblutung und Gelenke positiv aus. Ab 30 Minuten treten positive Einflüsse auf die Herzfunktionen auf und ab 50 Minuten wird der Fettstoffwechsel angeregt (DSHS 2004).
- Verbesserte Gesundheit und subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute; in Betrieben mit Fahrradförderung für den Arbeitsweg der Mitarbeiter sank die Zahl der Krankheitstage um die Hälfte.
- Regelmäßiges Fahrradfahren verringert die gesellschaftlichen Kosten im Gesundheitsbereich; für die Schweiz wurden 2,7 Mrd. € pro Jahr Ersparnis durch mehr Bewegung der Bevölkerung errechnet (CH 2001).
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln Motorik, Konzentrationsvermögen, Gleichgewichts- und Orientierungssinn schneller und intensiver.



Das Fahrrad ist Wirtschaftsfaktor

- Das Fahrrad ist ein produktiver Wirtschaftsfaktor, der Wertschöpfung und Arbeitsplätze beinhaltet; in einigen Gebieten ist Radtourismus der wichtigste Wirtschaftsfaktor überhaupt.
- 186.000 Arbeitsplätze in Deutschland sind vom Radtourismus abhängig (BMW 2009).
- Wo mehr Mitarbeiter mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, können Betriebe flächen- und damit kostenintensive Stellplatzflächen reduzieren.
- Fahrradfahrer stärken den innerstädtischen Einzelhandel: Sie kommen häufiger und benötigen für ihr Fahrzeug weniger Stellplatzfläche als Pkw-Fahrer.
- Der moderne Leihfahrradsektor nimmt stark in seiner wirtschaftlichen Bedeutung und als Impulsgeber zu.



Die AGFK-BW als kommunales Netzwerk

Für eine dauerhafte, wirksame und wirtschaftlich effiziente Förderung des Fahrradverkehrs sind die Stärkung der Kompetenzen auf kommunaler Ebene und die Kooperation unter den Kommunen sowie zwischen Land und Kommunen von zentraler Bedeutung.

Im März 2009 hat sich daher in Baden-Württemberg ein Kreis von mittlerweile 16 Städten und drei Landkreisen zur Gründung einer „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg“ (AGFK-BW) zusammengeschlossen. Begleitet von der Verkehrsabteilung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und moderiert von der Geschäftsstelle Umweltverbund des Landes wurden in dem Gründungskreis die grundlegenden Strukturen des kommunalen Netzwerks als eingetragener Verein definiert.

Seit der Gründung der AGFK-BW im Mai 2010 können sich alle interessierten Städte, Gemeinden und Landkreise in Baden-Württemberg um eine Mitgliedschaft im Verein bewerben.

Das Land Baden-Württemberg betrachtet die AGFK-BW neben dem im Mai 2009 gegründeten Landesbündnis ProRad als zweite tragende Säule des systematischen Fahrradmanagements und wird das kommunale Netzwerk daher maßgeblich unterstützen. Um Synergien mit der Geschäftsstelle Umweltverbund zu nutzen, wird auch die Geschäftsstelle der AGFK-BW bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg angesiedelt.

Die Organisation und Koordination der AGFK-BW sowie die Entwicklung und Durchführung verschiedener Projekte und Maßnahmen wird zur Entlastung der Mitgliedskommunen von der Geschäftsstelle der AGFK-BW maßgeblich unterstützt und teilweise komplett übernommen.



Für am Fahrradverkehr interessierte Gemeinden, Städte und Landkreise bietet dieses Netzwerk erstmals in Baden-Württemberg ein Forum, um sich regelmäßig auszutauschen und eine Unterstützung zu sichern.

Gerade beim Fahrradverkehr, dessen Attraktivität stark vom Engagement der Beteiligten abhängt, ist ein kommunales Netzwerk wichtig, das

- interessierten Kommunen als Anlaufstelle dient, sie berät und unterstützt, beispielsweise bei Fragen zur StVO bis hin zur Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit,
- mit Service und Dienstleistungen die Mitarbeiter in den Kommunalverwaltungen entlastet,
- kommunale Interessen der Radverkehrsförderung gegenüber Land, Bund, EU und Dritten vertritt,
- gelungene Beispiele veröffentlicht und andere Kommunen motiviert, an dem Netzwerk teilzunehmen.

Ein freiwilliger Zusammenschluss von engagierten Landkreisen, Städten und Gemeinden in Form einer Arbeitsgemeinschaft ist eine in der Praxis bewährte Form, die Kommunen zu vernetzen und nachhaltig Bewusstsein für die Belange der Fahrradfahrer zu schaffen.

Die 1993 gegründete „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS) ist ein freiwilliger und erfolgreicher Zusammenschluss (www.fahrradfreundlich.nrw.de) mit Vorbildfunktion für ein ähnliches Netzwerk in Baden-Württemberg. Auch in anderen Bundesländern bestehen derartige Netzwerke oder sind in Vorbereitung.

Mit dieser Broschüre möchten wir Sie davon überzeugen, dass eine Mitgliedschaft in der AGFK-BW auch für Sie und Ihre Kommune von großem Nutzen ist.

Unsere Ziele und unser Selbstverständnis

Die am Gründungskreis der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg“ (AGFK-BW) beteiligten Städte und Landkreise wollen den Fahrradverkehr systematisch und auf allen Ebenen fördern. Dazu haben sie sich Ziele gesetzt und das Selbstverständnis des Netzwerks formuliert.

Ziele

- Zielsetzung des Netzwerks ist die systematische Förderung des Fahrradverkehrs und die Schaffung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in den Mitgliedskommunen, um
- die Verkehrssicherheit bei der Verkehrsteilnahme von Radfahrern zu verbessern,
 - das Fahrrad als umweltfreundliches und nachhaltiges Verkehrsmittel stärker im Bewusstsein der Menschen zu verankern,
 - den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen,
 - die Gesundheit in der Bevölkerung durch mehr Bewegung zu fördern,
 - eine hohe Lebensqualität für die Bewohner der Mitgliedskommunen zu schaffen,
 - eine bessere Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer zu erreichen und
 - die lokale und regionale Wirtschaft zu stärken.

Selbstverständnis

Die Vorteile einer Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft und die erzielbaren Synergien sind für die beteiligten Kommunen finanziell und ideell spürbar. Natürlich ist auch eine aktive Mitarbeit jeder Mitgliedskommune inklusive gegenseitiger Unterstützung ausdrücklich erwünscht.

Die AGFK-BW berät ihre Mitglieder und bietet diesen Service und Dienstleistungen an, um die Mitarbeiter in den Kommunalverwaltungen bei der Informationsbeschaffung zu unterstützen und zu entlasten. Das kommunale Netzwerk wird auf unterschiedliche Anforderungen von großen und kleinen Städten, von Gemeinden und Landkreisen eingehen.



Mitglied werden in der AGFK-BW

Kommunale Gebietskörperschaften können Mitglied in der AGFK-BW werden, wenn sie folgende vier Aufnahmekriterien erfüllen:

1. Beschluss des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft, der AGFK-BW beitreten zu wollen und darauf hinzuwirken, die für die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.
2. Benennung eines festen Ansprechpartners für den Fahrradverkehr nach außen.
3. Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK-BW (ideell und materiell).
4. Bereitschaft zur Zahlung der Mitgliedsbeiträge der AGFK-BW.

Näheres dazu im Internet unter www.fahrradland-bw.de.

Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune

Das Land Baden-Württemberg möchte beim Fahrradverkehr besonders engagierte Kommunen als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ auszeichnen. Eine Voraussetzung für die Auszeichnung ist die Mitgliedschaft in der AGFK-BW (weitere Informationen auf Seite 22 dieser Broschüre).



Sieben gute Gründe für eine Mitgliedschaft in der AGFK-BW

Die Mitgliedschaft in der AGFK-BW bietet konkrete, greifbare und nutzbringende Vorteile für die Kommunen. Das Netzwerk unterstützt und entlastet die Mitarbeiter der Städte, Gemeinden und Landkreise und macht Synergien praktisch nutzbar. Zeit-, Personal- und Kostenaufwand können somit auf vielfältige Weise gemindert werden. „Sieben gute Gründe“ zeigen auf, wo der Nutzen der Mitgliedschaft in der AGFK-BW liegt.

1. Beratung und Hilfestellung bei radverkehrsspezifischen Fragen

- Für Mitarbeiter einer Mitgliedskommune der AGFK-BW wird es ein Leichtes sein, zu planerischen Problemen oder sonstigen spezifischen Fragestellungen der Radverkehrsförderung die richtigen Ansprechpartner zu finden.
- Sofern das vorhandene Wissen im Netzwerk nicht ausreichen sollte, kann die AGFK-BW Gutachten beauftragen und finanzieren. Der Vorteil ist, dass die Ergebnisse der Gutachten allen Mitgliedern zur Verfügung stehen.
- Ebenfalls wird die AGFK-BW Musterlösungen und Standards der Radverkehrsförderung als Hilfestellung für die Mitgliedskommunen entwickeln. Ergänzungen der bestehenden Regelwerke und Hinweise zur praktischen Anwendung haben sich oftmals als notwendig erwiesen.

2. Regelmäßiger Erfahrungs- und Informationsaustausch

- Bedarfsorientiert an den Wünschen und Vorstellungen der Mitgliedskommunen wird die AGFK-BW Veranstaltungen anbieten. Durch Fachseminare, regelmäßige Arbeitskreissitzungen und die Mitgliederversammlung wird das Netzwerk eine Plattform zur Weiterbildung und für unkomplizierten Erfahrungs- und Informationsaustausch bilden.
- Ein weiterer wichtiger Bereich des Erfahrungs- und Informationsaustausches umfasst die Antragstellung von Fördermitteln. Selbst bei den erfahrensten „Fahrradbeauftragten“ der Städte und Landkreise sind nicht alle Fördertitel bekannt. Auch beim Bund und bei der EU können Fördermittel für Radverkehrsprojekte beantragt werden. Die Geschäftsstelle der AGFK-BW wird eine bessere Transparenz der Fördermöglichkeiten gewährleisten und die Mitgliedskommunen bei der Antragsstellung beraten und unterstützen.

3. Entwicklung und Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit

- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zählen unbestritten zu den zentralen Elementen einer erfolgreichen Radverkehrsförderung. Allerdings können sich nur die wenigsten Kommunen eigene Mitarbeiter leisten, die ausschließlich mit der Öffentlichkeitsarbeit zum Fahrradverkehr beschäftigt sind.
- Die Entwicklung und Bereitstellung von Flyern, Broschüren und Plakaten bis hin zu integrierten Marketingkampagnen werden daher nach Möglichkeit durch den Verein geleistet. Professionell und auf eine positive Art und Weise soll dadurch das Image des Fahrrades verbessert und die Bürgerinnen und Bürger der Mitgliedskommunen zum Fahrradfahren motiviert werden.
- Ebenfalls wird die AGFK-BW einen einheitlichen Auftritt im Sinne eines Corporate Designs entwickeln, den die Mitgliedskommunen auch für ihre eigene Darstellung des Fahrradverkehrs verwenden können.
- Die Kommunen können durch die zentrale Bündelung dieser wichtigen Aufgabe nicht nur erhebliche Kosten sparen, sondern auch die Mitarbeiter entlasten.

4. Besondere Förderung von innovativen Modellprojekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Fahrradverkehr fördernden Aktionen

- Die AGFK-BW wird vorbildliche Praxisbeispiele und verschiedene Aktionen der Radverkehrsförderung in den Mitgliedskommunen unterstützen. Sie wird sich dafür einsetzen, dass sie diese unter finanzieller Beteiligung des Landes durchführen kann.
- Das Netzwerk strebt ferner an, dass innovative Modellprojekte, die noch nicht dem bestehenden Regelwerk entsprechen, erstmals in einer Mitgliedskommune getestet werden, um Erfahrungswerte für ggf. notwendige Anpassungen der Regelwerke zu sammeln.
- Die AGFK-BW wird sich außerdem dafür einsetzen, dass es seitens des Landes eine besondere finanzielle Förderung gibt, die insbesondere für die Mitgliedskommunen offen steht.

5. Nutzbarmachen von Synergien

- Förderanträge haben häufig größere Aussicht auf einen positiven Bescheid bzw. sind zum Teil nur möglich, wenn die Projekte nicht nur in einer einzelnen Kommune durchgeführt werden. In Nordrhein-Westfalen wird dies bei Anträgen der dortigen AGFS für Bundesmittel bereits seit über 15 Jahren erfolgreich praktiziert. Auch für die Gründung der AGFK-BW konnten bereits Fördermittel des Bundesverkehrsministeriums eingesetzt werden. Künftig ist vorgesehen, dass die Geschäftsstelle der AGFK-BW sowohl Landes- als auch Bundes- und EU-Mittel beantragt, die für das Netzwerk im Sinne der Mitgliedskommunen aufgewendet werden.
- Die Probleme und Bedürfnisse in den Kommunen sind häufig dieselben. Bei einer guten Vernetzung können fachliche Informationen einmal zentral zusammengetragen und aufbereitet den Mitgliedskommunen zur Verfügung gestellt werden. Sofern Kooperation und Kommunikation untereinander funktionieren – und genau das soll durch das kommunale Netzwerk erreicht werden – muss das „Rad“ im wahrsten Sinne des Wortes nicht jedes mal neu erfunden werden.



6. Interessenvertretung bei Land, Bund und EU sowie anderen Dritten

- Die AGFK-BW wird sich beim Land, beim Bund und bei der EU für die radverkehrsspezifischen Interessen der Mitgliedskommunen einsetzen. Das vorhandene Fachwissen soll dazu beitragen, dass Gesetze, Verordnungen und Fördermöglichkeiten möglichst fahrradfreundlich im Sinne der Mitgliedskommunen ausgestaltet werden. Ziel ist es, dass insgesamt mehr Mittel für Radverkehrsinvestitionen vorgesehen werden.
- Jede Mitgliedschaft wird dazu beitragen, dass die Argumentation der AGFK-BW an Gewicht gewinnt und die radverkehrsspezifischen Interessen der Kommunen stärker gehört werden.

7. Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“

- Nur Mitglieder der AGFK-BW können sich beim Land um die offizielle Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ bewerben.
- Damit stellen sie ihre nachhaltige Radverkehrspolitik öffentlichkeitswirksam sowohl nach außen gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern als auch nach innen gegenüber Politik und Verwaltung positiv dar.



Vorteile des kommunalen Netzwerks – Beispiele aus der Praxis

Die Vorteile der Mitgliedschaft in der AGFK-BW sollen sich für die Kommunen positiv auszahlen. Anhand verschiedener beispielhafter Projekte der kommunalen Radverkehrsförderung soll daher an dieser Stelle der konkrete Nutzwert einer Mitgliedschaft im Netzwerk anschaulich verdeutlicht werden.

Die AGFK-BW führt Öffentlichkeitsarbeit und gemeinsame Aktionen durch, vermittelt die finanzielle Förderung und stellt Know-how und Material zur Verfügung.

Beispiel: Kampagne „Kopf an: Motor aus“, Karlsruhe (2009) und Freiburg (2010)

Um die hohen Einsparpotenziale der klimaschädlichen CO₂-Emissionen im städtischen Nahverkehr zu nutzen, hat das Bundesumweltministerium im Jahr 2009 die Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ zur emissionsfreien Mobilität gestartet. Für das Kampagnenjahr 2010 hatten deutschlandweit 55 Städte am Kommunalwettbewerb teilgenommen, um mittels der Kommunikationskampagne Menschen zu animieren, öfter das Auto stehen zu lassen und sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fort zu bewegen. Die Stadt Freiburg hatte neben vier weiteren Städten die unabhängige Jury mit ihrem Konzept überzeugt, sodass ab Frühjahr 2010 das Bundesumweltministerium in der südbadischen Stadt etwa ein halbes Jahr mit dem Slogan „Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken.“ auf unkonventionelle Weise für den Klimaschutz per Fuß und Rad wirbt. Kirchheim unter Teck und Ludwigsburg schafften es bis in die letzte Runde des Kommunalwettbewerbs.

Bereits im Jahr 2009 gelang es der Stadt Karlsruhe im Rahmen dieses Projekts neben drei weiteren Städten in Deutschland als Gewinner ausgewählt zu werden. Von April bis August 2009 wurde mit Großplakaten, Kino- und Radiospots sowie verschiedenen Veranstaltungen für den Rad- und Fußverkehr geworben. Die Kommunen wurden dabei vom Bundesumweltministerium und den beteiligten Agenturen unterstützt. Einer Evaluation des Wuppertal Instituts zufolge hatte die Kampagne großen Erfolg. Die repräsentative Bürgerbefragung in den vier Teilnehmerkommunen konnte einen deutlichen Erfolg bei der Verhaltensänderung „weg vom Auto auf Kurzstrecken“ allein durch charmante, aber auch provokante Kommunikationsmaßnahmen belegen. 15 bis 20 Prozent der befragten Personen gaben an, auf Grund der Kampagne bereits mehr mit dem Fahrrad zu fahren oder zu Fuß unterwegs zu sein. Zudem wurde gut die Hälfte der befragten Personen durch die Kommunikationsmaßnahmen zum Nachdenken angeregt. 95 Prozent aller Befragten bewerteten die Absicht, aufs Rad oder die Füße umzusteigen, als richtig und wichtig für den Klimaschutz.

Beispiel: Aktion Black Box, Karlsruhe

Selber etwas zu sehen ist nur eine Funktion der Fahrradbeleuchtung. Die andere, meist noch wichtigere Funktion ist das „Gesehen werden“. Um dies zu veranschaulichen hat die AGFS (Nordrhein-Westfalen) die Wanderausstellung „Sehen und Gesehen werden“ entwickelt. Diese hat sich die Stadt Karlsruhe gegen eine Gebühr ausgeliehen. Ein Bestandteil der Ausstellung ist die „Black Box“, in der eine abendliche Straßenszene nachgestellt ist. Steigt man auf das Fahrrad und in die Pedale, beleuchtet die Fahrradlampe das Innere der Black Box. Durch ein kleines Sichtfenster sind jetzt mehrere Fahrradfahrer zu erkennen – die meisten Fahrradfahrer mit, ein paar ohne Beleuchtung. So wird erlebbar, dass Fahrradlampen nicht nur das Umfeld beleuchten, sondern gleichzeitig auch „Positionslampen“ sind. Neben der „Black Box“ lernen die Besucher an weiteren Stationen die unterschiedlichsten Aspekte von Beleuchtung und reflektierenden Materialien kennen und können auch praktisch Hand anlegen.



Beispiel: Postkartenserie, Filderstadt

Die Stadt Filderstadt hat in lockerer Folge und mit geringen finanziellen Mitteln Postkarten zu Themen gestaltet, bei denen Fahrradfahrer als Verkehrspartner wahrgenommen werden. In humorvoller und positiver Weise wird der Umgang mit Konfliktsituationen illustriert. Die Motive werden auch auf Hinweistafeln, beispielsweise an landwirtschaftlichen Wegen, gezeigt.

Vorteil des kommunalen Netzwerks:

Die AGFK-BW kann Postkarten- oder Plakatserien, Wanderausstellungen oder andere Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit beauftragen und den Mitgliedskommunen anbieten. Auch die Entwicklung bzw. die Bereitstellung von integrierten Kommunikationskampagnen kann die AGFK-BW zentral im Rahmen ihrer Möglichkeiten beauftragen.

Die AGFK-BW wird Seminare und Fortbildungen insbesondere für die Akteure der Mitgliedskommunen durchführen und den Erfahrungsaustausch zwischen ihren Mitgliedern forcieren.

Beispiel: Fortbildungsmaßnahmen der Fahrradakademie

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan verfolgt die Bundesregierung das Ziel, den Fahrradverkehr in Deutschland zu fördern. In diesem Zusammenhang spielt die Fortbildung der für die Umsetzung der meisten Maßnahmen verantwortlichen Akteure in Kommunen eine wichtige Rolle. Mit Förderung des Bundesverkehrsministeriums und mit Unterstützung der kommunalen Spitzenverbände baut das Deutsche Institut für Urbanistik daher seit dem 01.06.2007 eine Fahrradakademie auf.

Die umfassenden Angebote der Fahrradakademie richten sich insbesondere an interessierte Kommunen. Durch zahlreiche Seminare zu unterschiedlichen Themenaspekten der Radverkehrsförderung wird den Mitarbeitern der

Kommunen ein umfangreiches Fortbildungsprogramm angeboten. Die Resonanz auf die Seminare fällt sehr positiv aus, sodass die meisten frühzeitig ausgebucht sind. Auch die jährliche bundesweite Fahrradkommunalkonferenz hat sich mittlerweile zu einer wichtigen Veranstaltung im Kalender der Mitarbeiter der Kommunen entwickelt. Im Herbst 2010 wird die Fahrradkommunalkonferenz gemeinsam durch die Stadt Karlsruhe und das Land Baden-Württemberg ausgerichtet.

Vorteil des kommunalen Netzwerks:

Ergänzend zum Angebot der Fahrradakademie ist vorgesehen, dass die AGFK-BW regelmäßig Fachseminare und Tagungen zur Radverkehrsförderung anbietet, bei der insbesondere auch landesspezifische Themen berücksichtigt werden. Die inhaltlichen Wünsche und Anregungen der Mitgliedskommunen sollen sich im Fortbildungsprogramm der AGFK-BW direkt widerspiegeln.

Die AGFK-BW stellt vorbildliche Maßnahmen zusammen, berät ihre Mitglieder und gibt Hilfestellungen zu praktischen und rechtlichen Fragestellungen. Die AGFK-BW unterstützt die Entwicklung innovativer Ansätze und Durchführung von Modellprojekten. Sie wird Gutachten dazu erstellen lassen und sich, wo nötig, für Anpassungen rechtlicher und anderer Regelwerke einsetzen.

Beispiel: Fahrradfreundliche Ampel, Leonberg

An einer Kreuzung trifft eine Radroute der Stadt Leonberg, die in Tempo 30-Straßen verläuft, eine Hauptverkehrsstraße. An dieser Stelle besteht eine Fußgängerbedarfsampel. Durch das Überfahren von Induktionsschleifen etwa 15 m vor dem Knoten löst der Fahrradfahrer eine Grünphase für seine Richtung aus und kann den Knoten in der Regel ohne Halt passieren. Für Kraftfahrzeuge, die von rechts kommen, besteht eine Haltelinie vor dem Knoten, so dass sie die Kreuzung nicht zustellen.



Fahrradfahrer-Induktionsschleife Leonberg





Situation Rheinstraße in Karlsruhe vor der Umgestaltung

Beispiel: Verkehrsversuch Ummarkierung Rheinstraße, Karlsruhe

Die Rheinstraße in der Stadt Karlsruhe ist eine vierstreifige innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit eigenem Straßenbahngleiskörper in Mittellage. Vor der Umgestaltung war sie ohne Radverkehrsanlagen aber mit Parkstreifen neben der Fahrbahn ausgestattet. Trotz potenziell großer Bedeutung wurde sie aufgrund des starken Kfz-Verkehrs vom Fahrradverkehr kaum genutzt. Fahrradfahrer wichen auf andere Routen oder auf den schmalen Gehweg aus, wo es ständig zu Konflikten mit Fußgängern kam. Beide Richtungsfahrbahnen sind etwa 6,5 m breit und von etwa 10.000 Kfz pro Tag und Richtung befahren, der Lkw-Anteil ist gering.

Durch Ummarkierung wurde ein Querschnitt mit überbreitem Kfz-Fahrstreifen (von Pkw zweistreifig, Lkw einstreifig befahrbar), Schutzstreifen für den Fahrradverkehr und Sicherheitsstreifen zum Parken umgesetzt. Bei zwei Parametern, Verkehrsbelastung und Mindestbreite, wurden Extremwerte gängiger Empfehlungen neu kombiniert. Beispiele mit vergleichbaren Randbedingungen waren nicht bekannt. Der erfolgreiche Verkehrsversuch wurde wissenschaftlich begleitet. Eine Steigerung des Radverkehrsaufkommens von 40 Prozent ist nachweisbar.



Rheinstraße in Karlsruhe nach der Umgestaltung

Beispiel: Alternierende Schutzstreifen, Lörrach

Für Straßen mit engen Fahrbahn-Querschnitten (unter 7,0 m) und engen Seitenräumen gibt es nach den gültigen Empfehlungen keine Möglichkeit der Radverkehrsführung außer im Mischverkehr. Die Stadt Lörrach hat hier das bisherige Repertoire um den „alternierenden Schutzstreifen“ erweitert, diesen probeweise eingeführt und u. a. im Rahmen einer Diplomarbeit die Wirkungen untersucht. Durch die Umsetzung der Maßnahme im Zuge einer ehemaligen Landesstraßenortsdurchfahrt im Ortsteil Tumringen wird dem Fahrradverkehr ein Schutzraum gegen den schneller durchfahrenden Kraftfahrzeugverkehr angeboten (Verkehrsbelastung ca. 6.000 Kfz/Tag, Lkw-Anteil ca. 3 %). Die Fahrbahnbreite von ca. 6,5 m reichte für die durchgängige Anlage von beidseitigen Markierungslösungen nicht aus. Daher entschloss man sich nach Absprache mit der Polizei und einstimmigem Beschluss im Stadtrat für eine neue Lösung, zuerst auf einem ca. 1 km langen Teilstück der Straße. Es wurden jeweils im Wechsel von ca. 80 bis 200 m alternierend (von Kfz überfahrbare) Schutzstreifen mit einer Breite von 1,5 m angelegt, sodass die Kernfahrbahn eine Breite von 5,0 m behält. Seit der Einrichtung der Maßnahme sind trotz einer weiterhin gültigen innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h keine Auffälligkeiten im Zusammenhang mit einer Gefährdung des Fahrradverkehrs bekannt geworden. Die Pkw-Fahrer respektieren erkennbar den gewünschten Schutzraum der Radfahrer am Fahrbahnrand. Wegen der positiven Erfahrungen ist eine Ausweitung auf weitere Erprobungsstrecken geplant.



Alternierende Schutzstreifen Lörrach

Vorteil des kommunalen Netzwerks:

Die Mitgliedskommunen sollen durch das Netzwerk bei der Durchführung von modellhaften Verkehrsversuchen unterstützt werden. Die AGFK-BW wird vorbildliche Beispiele dieser Art dokumentieren, Erfahrungen und Wirksamkeitsuntersuchungen zugänglich machen oder auch selbst durchführen und ihren Mitgliedern zur Verfügung stellen. Diskussionen über neuartige Lösungen wie z.B. die alternierenden Schutzstreifen in Lörrach oder die überbreiten Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr in Karlsruhe können so künftig auf einer sachlichen Grundlage geführt werden. Darüber hinaus besteht die Chance, dass erfolgreiche Lösungen in die Regelwerke aufgenommen werden. Bereits vor der StVO-Novelle von 1997 war beispielsweise die AGFS in Nordrhein-Westfalen bei Schutzstreifen, der Öffnung von Einbahnstraßen und der Aufnahme von Fahrradstraßen in die StVO erfolgreich tätig.

Die AGFK-BW wird die Vernetzung auf Landkreisebene und den Erfahrungsaustausch zwischen Landkreis und kreisangehörigen Kommunen forcieren.

Beispiel: Radroutenkataster Landkreis Karlsruhe
Das Radroutenkataster des Landkreises Karlsruhe bestand bis 2006 nur aus einer Kopie der Topografischen Karte 1:25.000, in die Radrouten und Schilderstandorte sowie Tabellen mit zugeordneten Informationen von

Hand eingezeichnet waren. Die Anforderungen an die Datenhaltung in Bezug auf Umfang, Lagegenauigkeit, Aktualität und besonders die Verfügbarkeit sind aber gestiegen. Seit 2007 wird vom Landkreis Karlsruhe ein Radroutenkataster entwickelt, mit dem lagegenaue, immer aktuelle Daten zur Infrastruktur des Fahrradverkehrs für alle beteiligten Dienststellen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden online verfügbar sind (beispielsweise Qualität, Zuständigkeiten, künftig auch Gefahrenstellen, Maßnahmenbedarf). Derzeit werden Haupt-, Neben- und Radrouten abgestimmt, erfasst und in das Kataster eingepflegt.

Mit dem Kataster bestehen Möglichkeiten für Analysen und Recherchen im Datenbestand und deren Nutzung durch Bürger, Planer des Landkreises und der Kommunen sowie Entscheidungsträger. Damit trägt das Kataster zur Arbeits- und Kostenentlastung bei und ist wesentliche Grundlage für sachgerechte Entscheidungen. Die gerade auch im Radverkehrsbereich wichtige Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Landkreis und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden wird durch das Kataster deutlich gefördert.



Beispiel: Vernetzung der kommunalen Radverkehrsaktivitäten auf Landkreisebene

Ein vorbildliches Beispiel für regionale Vernetzung auf Landkreisebene bietet der Landkreis Nienburg in Niedersachsen, das aus diesem Grunde hier vorgestellt werden soll.

Im Landkreis Nienburg engagieren sich Kommunen und Kreisverwaltung gemeinsam in der Radverkehrsplanung. In enger Kooperation mit den Kommunen entstand das kreisweite Radroutennetz, das örtliche Radroutennetze mit regionalen und überörtlichen Netzen verbindet. Das Radroutennetz wurde auf Mängel untersucht, die inzwischen weitgehend abgestellt werden konnten. Es wurde komplett mit einer Wegweisung für den Fahrradverkehr ausgestattet. Auf Initiative von Bürgermeistern und Landrat haben die Stadt- und Gemeinderäte 2007 eine Zielvereinbarung zur nachhaltigen Entwicklung und Förderung des Fahrradverkehrs beschlossen. Grundsätzlich erklären alle Unterzeichner, dass der Fahrradverkehr als ein Verkehrsmittel mit besonderer Bedeutung gefördert werden muss und dass es im besonderen Interesse der Kommunen und der Wirtschaft ist, den Fahrradverkehr effizient und nachhaltig zu fördern.

Zweimal jährlich finden Treffen der Arbeitsgruppe Radverkehr statt. Teilnehmer sind alle kreisangehörigen Kommunen, Tourismusverbände und der ADFC. Bei Bedarf kommen weitere wie die Verkehrsgesellschaft, DEHOGA oder Bauhofmitarbeiter hinzu. Konkrete



Maßnahmen sind u. a. die Fortführung der Kommunikationsstrukturen wie Netzwerk Radverkehr, Arbeitsgruppen und Internet sowie die jährliche Einstellung von Finanzmitteln im Haushalt des Landkreises für die Förderung des Fahrradverkehrs.

Vorteil des kommunalen Netzwerks:

Die AGFK-BW wird die Landkreise des Netzwerks in ihren spezifischen Aufgaben, beispielsweise der Etablierung von Arbeitskreisen zwischen Landkreis und den kreisangehörigen Kommunen beraten und unterstützen.



Die AGFK-BW kann helfen, kommunale Projekte weniger arbeits- und kostenintensiv durchzuführen.

Beispiel: Förderung des Schülerradverkehrs in Stuttgart: „Fahr Fahrrad zur Schule!“

Grundlage für die Förderung des Schülerradverkehrs in der Landeshauptstadt Stuttgart ist eine flächendeckende Befragung der Schüler, die in den Jahren 2005/2006 durchgeführt wurde. Im Rahmen der „Stuttgarter Schülerbefragung“ wurden die Schüler an allen Stuttgarter Schulen hinsichtlich ihrer Fahrradnutzung befragt. Über 30.000 Datensätze bilden seitdem eine einzigartige Grundlage für zielgerichtete Maßnahmen zur Förderung des Schülerradverkehrs. Unter anderem liegen die Relationen des Schülerradverkehrs (Bestand und Potenzial) sowie die subjektive Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Schüler vor. Auf dieser Grundlage werden seit dem Jahr 2007 systematisch die Fahrradinfrastrukturen an Schulen verbessert. Bisher wurden an 10 Schulstandorten Maßnahmen umgesetzt. Hierzu gehören die Verbesserung der Fahrradabstellanlagen aber auch Maßnahmen im Schulumfeld, wie die Markierung von Radverkehrsanlagen, die Anpassung der Beschilderung sowie bauliche Maßnahmen.

Die Aktivitäten der Stadt Stuttgart zur Förderung des Schülerradverkehrs wurden durch eine ämterübergreifende Zusammenarbeit sowie durch die Zusammen-



arbeit mit dem Stuttgarter Radforum möglich. Neben den konkreten Maßnahmen vor Ort konnte eine gute Sensibilisierung der Schulen, der Politik und der verantwortlichen Institutionen erreicht werden. Die Finanzierung erfolgt durch die Stadt Stuttgart. Diese Aktion wurde mit dem Bundespreis Best for Bike 2007 ausgezeichnet.

Vorteil des kommunalen Netzwerks:

Die AGFK-BW kann dank der Bereitschaft der Stadt Stuttgart Fragebogen, Auswerteroutinen und Arbeitsmaterialien ihren Mitgliedern zur Verfügung stellen und kann die Mitgliedskommunen bei der Durchführung ähnlicher Projekte unterstützen.



Satzungsentwurf

Stand: April 2010

Die verabschiedete Satzung finden Sie unter www.fahrradland-bw.de.

Für Personenbezeichnungen wurden aus Gründen der Lesbarkeit die maskulinen Formen verwandt. Die entsprechenden femininen Formulierungen sind fallweise mitzudenken.

§ 1 Name, Sitz, Geschäftsjahr

- Der Verein führt den Namen „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg“ (in der Kurzform „AGFK-BW“) und soll in das Vereinsregister eingetragen werden; nach der Eintragung führt er den Zusatz „e.V.“.
- Der Verein hat den Sitz in Stuttgart.
- Das Geschäftsjahr des Vereins ist das Kalenderjahr.

§ 2 Der Zweck des Vereins

- Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „steuerbegünstigte Zwecke“ (§§ 51-69) der Abgabenordnung.
- Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.
- Zweck des Vereins ist die systematische Förderung des Fahrradverkehrs in Baden-Württemberg, um insbesondere die Verkehrssicherheit bei der Teilnahme von Radfahrern am allgemeinen Verkehr zu verbessern, eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur zu schaffen und um das Fahrrad als umweltfreundliches und nachhaltiges Verkehrsmittel stärker im Bewusstsein der Menschen zu verankern und somit den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.
- Im Rahmen dieser Zielsetzungen (insbesondere des Umweltschutzes, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Bewegungsförderung) stellt sich der Verein zur Art und Weise der Verwirklichung insbesondere folgende Aufgaben:
 - Besondere Förderung des Radverkehrs und Verbesserung des Fahrradklimas in den Mitgliedskommunen;
 - Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern;
 - Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern;
 - Motivation zur engagierten Radverkehrsförderung von weiteren Kommunen;
 - Darstellung der Belange fahrradfreundlicher Kommunen gegenüber der Öffentlichkeit;
 - Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Land Baden-Württemberg und mit touristischen und anderen Verbänden sowie Institutionen;
 - Entwicklung und Durchführung von Modellprojekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und gemeinsamen Aktionen zur Förderung des Radverkehrs;
 - Vertretung der Interessen fahrradfreundlicher Kommunen gegenüber dem Land Baden-Württemberg, dem Bund und der EU sowie anderen Dritten.
- Mittel des Vereins dürfen nur für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine zweckungebundenen Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütung begünstigt werden.
- Bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall seines bisherigen Zwecks fällt das Vermögen des Vereins an die Mitgliedskommunen, die es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Zwecke zu verwenden haben.

§ 3 Mitgliedschaft

- Mitglied des Vereins können nur kommunale Gebietskörperschaften werden.
- Die Aufnahme als Mitglied setzt die Erfüllung der Aufnahmekriterien (zur Aufnahme der Mitglieder wird insbesondere die Bereitschaft der Kommune zur Teilnahme am Verein überprüft) voraus.
- Abs. 2 gilt nicht für die Gründungsmitglieder. Diese müssen spätestens ein Jahr nach der Gründung der AGFK-BW die Erfüllung der Aufnahmekriterien gegenüber dem Vorstand des Vereins nachweisen. Werden die Kriterien nicht erfüllt, wird das Gründungsmitglied aus dem Verein ausgeschlossen.
- Über die Aufnahme neuer Mitglieder entscheidet auf schriftlichen Antrag der Vorstand. Bei Ablehnung des Antrages ist er nicht verpflichtet, dem Antragssteller die Gründe für die Ablehnung mitzuteilen.
- Mitglieder der AGFK-BW können beim in Baden-Württemberg für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium einen Antrag auf Verleihung der Eigenschaft „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ stellen. Hierzu wird eine unabhängige Prüfkommision gegenüber dem Ministerium eine Empfehlung abgeben.

§ 4 Beendigung der Mitgliedschaft

- Die Mitgliedschaft endet durch
 - Austritt;
 - Ausschluss aus dem Verein.
- Der Austritt erfolgt durch schriftliche Erklärung gegenüber einem Mitglied des Vorstands. Er ist nur zum Schluss eines Kalenderjahrs unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten zulässig.
- Ein Mitglied kann, wenn es gegen die Vereinsinteressen gröblich verstoßen hat, durch Beschluss des Vorstands ausgeschlossen werden. Ein grober Verstoß gegen die Vereinsinteressen liegt insbesondere vor, wenn ein Mitglied trotz zweimaliger Mahnung mit der Zahlung seiner Mitgliedsbeiträge rückständig bleibt.
- Der Ausschluss ist nur aus einem wichtigen Grund zulässig, insbesondere, wenn das Mitglied vorsätzlich gegen die Satzung und damit gegen den Zweck des Vereins in erheblichem Maße oder wiederholt verstoßen hat. Über den Ausschluss entscheidet der Vorstand. Vor der Beschlussfassung ist dem betroffenen Mitglied unter Setzung einer angemessenen Frist Gelegenheit zu geben, sich zu den schriftlich mitgeteilten Ausschlussgründen persönlich vor dem Vorstand oder schriftlich zu äußern. Der Beschluss über den Ausschluss ist zu begründen und dem betroffenen Mitglied mittels Einschreiben bekannt zu machen. Gegen den Ausschluss steht dem Mitglied das Recht zur Berufung an der nächsten Mitgliederversammlung zu. Die Berufung ist schriftlich innerhalb einer Frist von einem Monat ab Zugang des Ausschließungsbeschlusses beim Vorstand einzulegen. Die Berufung hat aufschiebende Wirkung. Die Mitgliedschaft ist beendet, wenn die Berufungsfrist versäumt wird oder wenn die Mitgliederversammlung den Ausschluss bestätigt.

§ 5 Finanzierung des Vereins

- Die Mittel des Vereins werden aus Mitgliedsbeiträgen, öffentlichen Haushalten, Zuwendungen und Spenden aufgebracht.
- Der Verein erhebt einmal jährlich einen Mitgliedsbeitrag bei den Mitgliedern des Vereins. Er dient der Finanzierung insbesondere der
 - Vereinszwecke gemäß § 2 sowie der
 - Personal- und Sachkosten der Geschäftsstelle.
 Die Höhe und die Fälligkeit der zu erbringenden Mitgliedsbeiträge werden durch die Mitgliederversammlung festgesetzt.
- Die Kassenprüfung erfolgt jährlich durch die gewählten Kassenprüfer.

§ 6 Organe des Vereins

- Organe des Vereins sind
- der Vorstand,
 - die Mitgliederversammlung.

§ 7 Mitgliederversammlung

- In der Mitgliederversammlung hat jedes Mitglied eine Stimme. In der Mitgliederversammlung werden die Mitglieder jeweils entweder durch einen gesetzlichen Vertreter des Mitglieds oder durch einen mittels schriftlicher Vollmacht stimmberechtigten Vertreter des Mitglieds vertreten.
- Zur Ausübung des Stimmrechts kann ein anderes Mitglied durch schriftliche Vollmacht bevollmächtigt werden.
- Die Mitgliederversammlung beschließt über die Angelegenheiten des Vereins, soweit dies in der Satzung bestimmt ist. Insbesondere gilt:
 - Sie erlässt die Satzung des Vereins und beschließt über Satzungsänderungen.
 - Sie wählt die Vorstandsmitglieder (den Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und bis zu drei weitere Vorstandsmitglieder).
 - Sie beschließt über Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung in der Zusammensetzung des Vermögens des Vereins führen können.
 - Sie nimmt den Jahresbericht entgegen und genehmigt den Jahresabschluss.
 - Sie beschließt über die Entlastung des Vorstandes.
 - Sie wählt zwei Kassenprüfer und zwei Vertreter für die Dauer von drei Jahren.
 - Sie richtet Arbeitskreise ein.
 - Sie legt die Aufnahmekriterien fest und benennt die Mitglieder der AGFK-BW für die unabhängige Prüfkommision zur Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ und „Fahrradfreundlicher Landkreis“.
 - Sie legt den Mitgliedsbeitrag fest.
 - Sie beschließt nach fristgerechter Berufung des betroffenen Mitgliedes über den Ausschluss eines Mitgliedes.
 - Sie verabschiedet die Geschäftsordnung.
 - Sie beschließt über die Auflösung des Vereins.

§ 8 Einberufung der Mitgliederversammlung

- Die Mitgliederversammlung ist einzuberufen,
 - wenn es das Interesse des Vereins erfordert,
 - wenn ein Minderheitenantrag gemäß § 37 BGB vorliegt, jedoch
 - mindestens einmal jährlich.
- Die Mitgliederversammlung ist vom Vorstand schriftlich mit einer Frist von mindestens vier Wochen einzuberufen. Mit der Einberufung wird eine vorläufige Tagesordnung versandt.
- Die Frist beginnt mit dem Tage der Absendung der Einladung an die letzte dem Vorstand bekannte Anschrift des Mitglieds.

§ 9 Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung

- Beschlussfähig ist jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung.
- Sie fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen; Stimmenthaltungen bleiben außer Betracht.
- Zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung des Vereins ist eine Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen erforderlich.
- Jeder Beschluss über die Änderung des Vereinszweckes ist vor dessen Anmeldung beim Registergericht dem zuständigen Finanzamt vorzulegen.
- Die Mitgliederversammlung wird von dem Vorsitzenden des Vorstandes, im Falle seiner Verhinderung von seinem Stellvertreter geleitet. Ist auch dieser verhindert, so führt ein anderes Mitglied des Vorstandes den Vorsitz.
- Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist unter Angabe von Ort und Zeit der Versammlung sowie des Abstimmungsergebnisses vom Protokollführer ein Protokoll aufzunehmen, das von diesem zu unterzeichnen ist. Protokollführer ist die Geschäftsstelle. Ist diese verhindert, bestimmt der Versammlungsleiter einen Protokollführer.
- Eine Abschrift des Versammlungsprotokolls ist den Mitgliedern innerhalb von drei Wochen nach der Versammlung zu übersenden.
- Geht innerhalb weiterer zwei Wochen kein Einspruch ein, gilt das Protokoll als genehmigt.

§ 10 Vorstand

- Der Vorstand im Sinne des § 26 BGB besteht aus
 - dem Vorsitzenden,
 - dem stellvertretenden Vorsitzenden,
 - sowie bis zu drei weiteren Vorstandsmitgliedern.
- Die Vorstandsmitglieder werden aus der Mitgliederversammlung heraus für die Dauer von drei Jahren gewählt. Sie bleiben bis zur Neuwahl des Vorstandes im Amt. Wiederwahl/en sind zulässig.
- Sofern ein Vorstandsmitglied aus einem Amt ausscheidet, das für seine Berufung in den Vorstand maßgeblich war, scheidet dieses Vorstandsmitglied mit der nächsten Mitgliederversammlung, in der gleichzeitig über die Nachfolge zu entscheiden ist, aus dem Vorstand aus.
- Die Vorstandsmitglieder sind ehrenamtlich tätig. Sie erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Kosten sollen von derjenigen Institution getragen werden, bei der sie entstehen.
- Der Verein wird gerichtlich und außergerichtlich durch den Vorsitzenden, den stellvertretenden Vorsitzenden und die drei weiteren Vorstandsmitglieder je einzeln vertreten. Der stellvertretende Vorsitzende und die drei weiteren Vorstandsmitglieder werden im Innenverhältnis angewiesen, von seiner Vertretungsbefugnis nur im Falle der Verhinderung des Vorsitzenden Gebrauch zu machen.
- Der Vorstand ist für alle Angelegenheiten des Vereins zuständig, soweit sie nicht durch die Satzung einem anderen Organ des Vereins übertragen sind. Er beschließt ferner über die Aufnahme neuer Mitglieder und den Ausschluss von Mitgliedern.
- Der Vorstand beruft die Mitgliederversammlung ein.
- Der Leiter der Geschäftsstelle der AGFK-BW nimmt an Vorstandssitzungen mit beratender Stimme teil.
- Für die Beschlussfassung gilt § 28 Abs. 1 i.V.m. § 32 BGB mit der Maßgabe, dass bei Stimmgleichheit die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag gibt.
- Der Vorstand ist von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

§ 11 Geschäftsstelle

- Die Mitgliederversammlung richtet eine Geschäftsstelle ein. Es kann ein Unternehmen, eine Mitgliedskommune oder Dritte mit der Führung dieser Geschäftsstelle für die Dauer von drei Jahren beauftragt werden. Dieser Vertrag verlängert sich automatisch um jeweils ein Jahr, wenn er nicht mit einer Kündigungsfrist von drei Monaten zum Jahresende gekündigt wird.
- Die Geschäftsstelle führt die Geschäfte des Vereins. Ihr obliegt insbesondere die Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung, des Vorstandes und der Arbeitskreise, die Verwaltung der Finanzen und die Erstellung des Jahresberichts.
- Die Geschäftsstelle hat der Mitgliederversammlung und dem Vorstand Rechenschaft über die finanziellen Einnahmen und Ausgaben des Vereins abzulegen.

§ 12 Auflösung des Vereins

- Die Auflösung des Vereins kann nur in einer Mitgliederversammlung, die ausdrücklich zu diesem Zweck eingeladen worden ist, mit einer Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen beschlossen werden.
- Falls die Mitgliederversammlung nichts anderes beschließt, sind der Vorsitzende und sein Stellvertreter gemeinsam vertretungsberechtigte Liquidatoren.

§ 13 Schlussbestimmungen

- Die Kosten der Gründung trägt der Verein.
- Der Vorstand ist ermächtigt, Korrekturen der Satzung, die das Registergericht anlässlich der Eintragung verlangt oder die zur Erlangung der Anerkennung der Gemeinnützigkeit erforderlich sind, vorzunehmen.



Nächster Schritt: Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“

Das Land Baden-Württemberg möchte besonders fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Landkreise als „Fahrradfreundliche Kommunen“ auszeichnen und damit den Kommunen die Möglichkeit geben, ihre Fahrradfreundlichkeit nach innen und außen noch wirksamer darzustellen.

Da eine Mitgliedschaft in der AGFK-BW vom Land als ein erster und wichtiger Schritt auf dem Weg zur Landesauszeichnung betrachtet wird, können sich nur Mitgliedskommunen der AGFK-BW um die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ bewerben.

Die Landesauszeichnung ist an Kriterien geknüpft, die durch das Landesbündnis ProRad festgelegt wurden und auf einem Vorschlag des Gründungskreises der AGFK-BW basieren. Ob die Voraussetzungen für eine Auszeichnung erfüllt sind, wird durch eine Prüfkommision festgestellt.

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt werden:



1. Kommunalpolitische Prioritätensetzung für die Radverkehrsförderung

- Politische Grundsatzentscheidung zur Radverkehrsförderung;
- organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen;
- Vorliegen eines aktuellen Konzepts zur Radverkehrsförderung inklusive eines Maßnahmenkatalogs;
- kommunalpolitische Zielvereinbarung zur Erreichung eines möglichst hohen Anteils des Radverkehrs am Modal Split;
- klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik im Sinne von „Radverkehr als System“ (Infrastruktur, Service und Kommunikation sind als wichtige Komponenten enthalten).

2. Kommunalpolitische Zielsetzung

- Kommune der kurzen Wege (nicht-motorisierte Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern);
- Einbeziehung nicht-motorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung);
- Optimierung des Umweltverbundes (Integration der Verkehrsträger ÖPNV, Fahrrad und Fuß).

Darüber hinaus sollen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten folgende Voraussetzungen erfüllt sein oder geschaffen werden:

Anmerkung: Es handelt sich um eine „offene Liste“ der Prüfkriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten.

3. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen

Die Infrastruktur soll sich an der StVO und dem aktuellen Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA) enthalten ist.

- Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer;
- Radwege (nicht zu Lasten der Fußgänger);
- Tempo 30 / Verkehrsberuhigung;
- Fahrradstraßen;
- Öffnung von Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen;
- Radfahrerschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten;
- verstärkte Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen;
- Abstellanlagen;
- Fahrradabstellplatz;
- Bike-and-ride;
- Radstationen;
- Radwanderwege;
- Radwegweisung;
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Baustellen;
- Erstellung eines Radverkehrskatasters (möglichst digital).

4. Fahrradfreundliches Klima fördern:

- Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien);
- Bürgerinformationen (Veranstaltungen, Internet, Fahrradstadtplan, Radroutenplaner, Broschüren etc.);
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.);
- Fahrradtourismusförderung;
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten;
- Information und Kommunikation innerhalb der kommunalen Verwaltung und Politik.



5. Service für den Radverkehr:

- Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkurriere, Fahrradwache, Reparaturservice);
- Förderung der Intermodalität (z. B. Fahrradmitnahme im ÖV, Bike-and-ride);
- Förderung des fahrradfreundlichen Einzelhandels (beispielsweise durch Veranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels);
- Förderung fahrradfreundlicher Arbeitgeber.

6. Nicht-motorisierte Nahmobilität fördern:

- Zusammenhängende Fußverkehrsnetze (bei Landkreisen touristische überörtliche Wanderwege);
- adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen;
- sichere Querungsstellen;
- Fußverkehrswegweisung (und Ausweisung von Inliner-Routen) (bei Landkreisen touristische überörtliche Wanderwege);
- attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation);
- bauliche und verkehrsrechtliche Bevorzugung des nicht-motorisierten Verkehrs in Wohngebieten;
- Fuß- und Radverkehrsanlagen von ruhendem Kfz-Verkehr freihalten;
- hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote;
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität;
- „Bewegungsbänder“ für Freizeitverkehre (Inliner etc.).



Serviceseiten

Überblick zu Fördermöglichkeiten

Die Förderfibel des nationalen Fahrradportals auf www.nrvp.de/foerderfibel bietet eine umfangreiche und regelmäßig aktualisierte Übersicht der Möglichkeiten zur Förderung und Finanzierung von Radverkehrsanlagen. Dort können auch landesspezifische Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten in Baden-Württemberg angezeigt werden. Dazu müssen lediglich das Bundesland Baden-Württemberg und dann die entsprechenden Maßnahmen ausgewählt werden.

Für nicht-investive Maßnahmen gibt es eine besondere Förderung des Bundes, zu der Einzelheiten auf www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund zu finden sind. Dort wird auch die Förderung des Ausbaus von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen als Radwege behandelt.

Adressen

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg
Referat 71 – Grundsatzfragen der Verkehrspolitik, Radverkehr, Haushalt • Fahrradmanager
Hauptstätter Straße 67 • 70178 Stuttgart
Telefon: 0711 231-5710 • Telefax: 0711 231-5709
E-Mail: poststelle@uvm.bwl.de
www.uvm.baden-wuerttemberg.de

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Geschäftsstelle Umweltverbund
Wilhelmsplatz 11 • 70182 Stuttgart
Telefon: 0711 23991-0 • Telefax: 0711 23991-23
E-Mail: info@nvbw.de
www.nvbw.de, www.fahrradland-bw.de

Internetadressen | Allgemeiner Überblick

Unter www.fahrradland-bw.de gibt es die Seiten des Fahrradlands Baden-Württemberg. Neben aktuellen Neuigkeiten und Terminen finden sich hier Informationen über das Landesbündnis ProRad und die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen“. Auch landesspezifische Praxisbeispiele, Finanzierungsmöglichkeiten, Regelwerke und weiterführende Links sind hier dokumentiert und aufbereitet.

Unter www.nationaler-radverkehrsplan.de (oder kurz: www.nrvp.de) gibt es zahlreiche bundesweite Hinweise auf Neuigkeiten und Best Practice-Beispiele auf unterschiedlichen Handlungsebenen.

Ein kompetenter Partner bei der Förderung des Fahrradverkehrs auf Bundes-, Landes- und lokaler Ebene ist der ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., der zu zahlreichen Themen Informationen bereithält und auch in Baden-Württemberg flächendeckend vor Ort vertreten ist: www.adfc.de.

Das BYPAD-Verfahren ist ein Instrument, das mit EU-Förderung speziell für die Strategieentwicklung der Radverkehrsförderung auf kommunaler Ebene entwickelt wurde (BYPAD = Bicycle Policy Audit, im Sinne einer „Radverkehrspolitik-Überprüfung“). Es wurde u. a. in Ettlingen, Karlsruhe und Mannheim sowie im Kreis Borken, aber auch in Basel, Zürich und im Vorarlberg angewendet. Informationen dazu unter www.bypad.org.

Um einen Eindruck zu gewinnen, in welche Richtung die Entwicklung der AGFK-BW gehen könnte, ist ein Blick auf die Seiten der AGFS zu empfehlen unter www.fahrradfreundlich.nrw.de.

Newsletter zum Fahrradverkehr

Für alle Interessenten, die sich beruflich mit Themen des Fahrradverkehrs beschäftigen oder ein fachliches Interesse am Fahrradverkehr haben, gibt es u. a. folgende Informationsangebote:

ADFC-Radverkehrs-News

Sie informieren über Themen des Alltagsverkehrs, der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung und werden etwa alle acht Wochen vom ADFC-Fachausschuss Radverkehr per E-Mail herausgegeben. Die Anmeldung erfolgt auf www.adfc.de/2086_1.

Fahrradportal-News

Die öffentliche Mailingliste Fahrradportal-News des BMVBS, geführt vom Difu, kann von allen interessierten Personen abonniert werden. Etwa einmal pro Monat wird eine E-Mail an alle Abonnenten versendet, die über aktuelle Termine, Neuigkeiten und Literatur informiert. Wenn Sie diese Mailingliste abonnieren möchten, tragen Sie Ihre E-Mail-Adresse ein unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/maillingliste.

Literatur

BW 2008

Runder Tisch Radverkehr Baden-Württemberg: Baden-Württemberg auf dem Weg zum Fahrradland Nr. 1. Handlungsempfehlungen. Gesamtausgabe Dezember 2008. <http://fahrradland-bw.de/index.php?id=35>

BMVBW 2002

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) (Hrsg.): Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012. FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Bonn 2002. <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=QJRZW2LT>

BMW i 2009

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMW i) (Hrsg.): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland (Langfassung). Berlin, September 2009. www.bmw.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/Studien/ (→ Publikationen)

CH 2001

Schweizerisches Bundesamt für Sport u. a. (Hrsg.): Volkswirtschaftlicher Nutzen der Gesundheitseffekte der körperlichen Aktivität: erste Schätzungen für die Schweiz. Magglingen, April 2001. www.aefu.ch/pdf/Volkswirt_CH.pdf

DSHS 2004

Selle Royal S.p.A. in Zusammenarbeit mit Deutsche Sporthochschule Köln (DSHS): Studie Cycling & Health. Köln 2004.

EU 1999

Europäische Kommission, GD XI, Umwelt, nukleare Sicherheit und Katastrophenschutz: Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel. Brüssel 1999. http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_de.pdf



Weitergehende Informationen:

Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland (2007) www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse/Fahrrad-,1435.1011180/Zweiter-Fahrradbericht-der-Bun.htm

Abkürzungen

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg
AGFS	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vormals BMVBW)
BMW i	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BYPAD	Bicycle Policy Audit
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik GmbH
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV) von 1995, Neuauflage in 2010
EU	Europäische Union
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
MiD	Mobilität in Deutschland (Studie)
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlichen Personennahverkehr
SPNV	Schienerpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt



