


# Fahrradfreundlich und mehr ...



*Leitbild der AGFS – Arbeitsgemeinschaft  
fußgänger- und fahrradfreundlicher  
Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.*

---

---

---





❖ Leitbild der AGFS – Arbeitsgemeinschaft  
fußgänger- und fahrradfreundlicher  
Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.





2

## Fahrradfreundlich und mehr ...

Fahrradfahren finden wir doch alle gut – oder? Wozu braucht es dann noch eine Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise?

Weil wir Fahrradfahren nicht nur gut und richtig finden, sondern dies auch umsetzen möchten.

Deshalb ist dieses Leitbild nicht nur ein Bekenntnis zum Fahrrad, sondern auch die Messlatte für alle, die Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) sein wollen.

Diese Messlatte setzen wir, weil wir der Überzeugung sind – und inzwischen auch nachweisbar die Erfahrung gemacht haben<sup>1</sup> –, dass eine fahrradfreundliche Einstellung, wenn man sie auch tatkräftig umsetzt, entscheidende Vorteile für unsere Städte, Gemeinden und Kreise bringt.

<sup>1</sup>  Innerhalb von nur 15 Jahren ist unsere Mitgliederzahl von ursprünglich 13 auf 49 angewachsen! 



Von besonderer Bedeutung sind dabei für uns die folgenden fünf Aspekte, die gleichzeitig Kernthesen unseres Leitbildes sind. Sie werden deshalb in den weiteren Kapiteln eingehender behandelt:

- **mehr Bewegungsqualität**  
= mehr Lebensqualität
- **mehr Fahrrad im Modal Split**  
= mehr Mobilitätsqualität
- **mehr Bewegung mit dem Fahrrad**  
= mehr Gesundheit
- **mehr Fahrradattraktivität**  
= mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt
- **mehr System im Radverkehr**  
= mehr Mobilitätspotenzial
  
- **mehr Fahrrad**  
= **attraktivere Städte**

Um in diesen fraglos essenziellen Bereichen – Attraktivität einer Stadt, Verkehrsplanung und Mobilitätsqualität, Sicherheit, Gesundheit und Lebensqualität, wirtschaftliche Entwicklung und Umwelt – das Potenzial, dass das Thema Fahrrad bietet, möglichst optimal für unsere Bürgerinnen und Bürger ausschöpfen zu können, haben wir diese Arbeitsgemeinschaft ins Leben gerufen. So können wir gegenseitig voneinander lernen, Synergieeffekte nutzen – und gemeinsam einfach mehr erreichen.

Wir verstehen uns als Ansprechpartner, Experte und Ideengeber für eine neue Verkehrspolitik. Und so hoffen wir, Ihnen mit unserer Leitbildbroschüre viele Anregungen für Ihren Entscheidungsbereich mitgeben zu können – und Sie womöglich für ein gemeinsames Engagement zu begeistern!

Wir würden uns freuen.

Gregor Kathstede  
*Vorsitzender des Präsidiums der AGFS,  
Oberbürgermeister der Stadt Krefeld*



## ➤ Inhalt

### 7 ➤ Unser Leitbild

- 8 ➤ Mehr Lebensqualität in der Stadt
- 10 ➤ Mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen
- 14 ➤ Mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer
- 16 ➤ Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität
- 20 ➤ Mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt
- 24 ➤ Mehr System im Radverkehr
- 28 ➤ Mehr Sicherheit für alle!
- 32 ➤ Mehr Radverkehr im Modal Split



„Nichts ist stärker  
als eine Idee, deren  
Zeit gekommen ist.“  
Victor Hugo

**35 → Unsere Ziele, unsere Arbeit,  
unsere Geschichte**

36 → Unsere Ziele

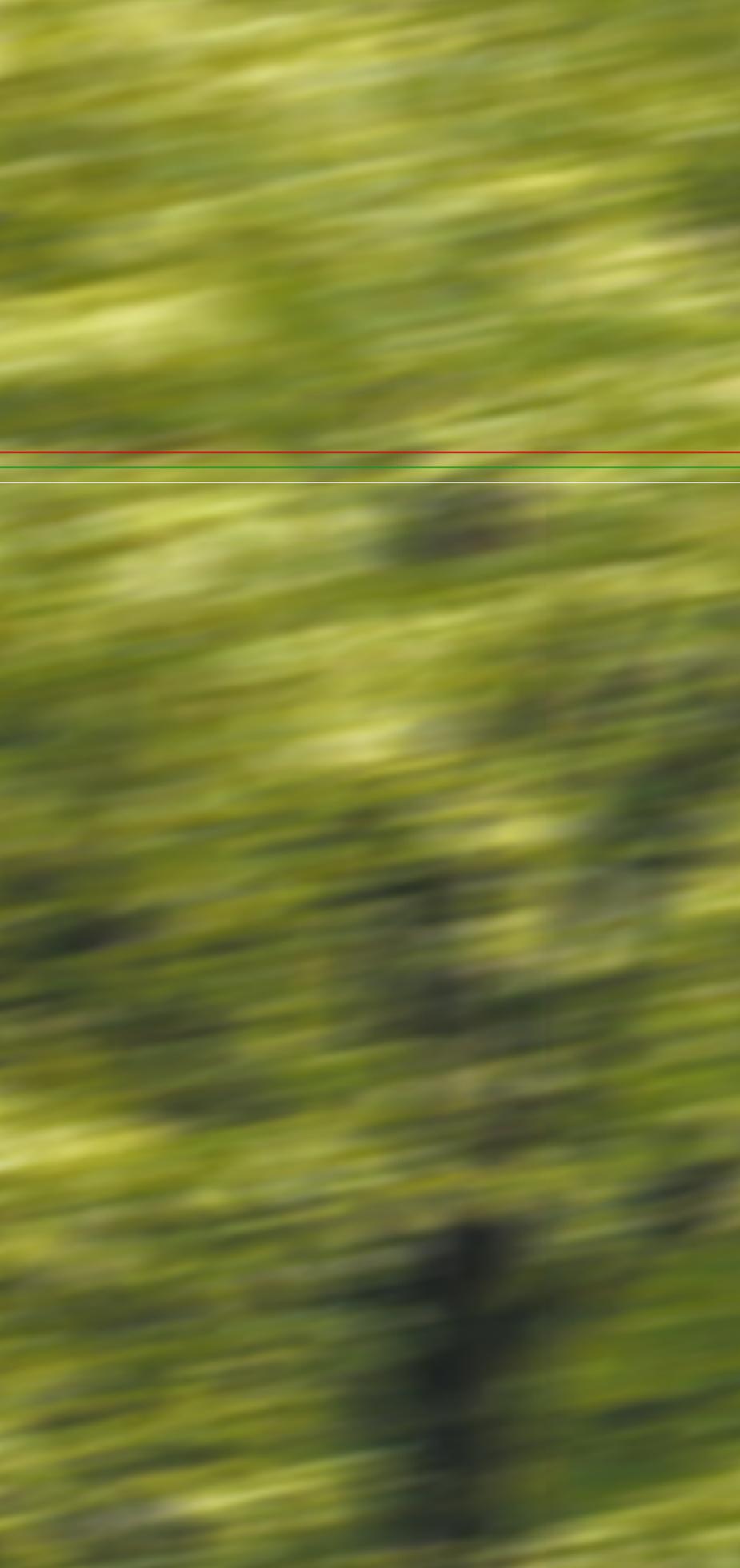
38 → Wie wir arbeiten – was wir bieten

44 → Unsere Geschichte

46 → Angekommen? – Angekommen!

48 → Impressum

Anmerkung: Zu Gunsten einer besseren Lesbarkeit werden wir im Folgenden auf eine zusätzliche oder ersetzende weibliche Form (zum Beispiel bei „Bürgerinnen und Bürgern“ bzw. „BürgerInnen“) verzichten – wir hoffen in Ihrem Sinne.





# ... Unser Leitbild

7





## ➤ Mehr Lebensqualität in der Stadt

Die überwiegende Mehrheit unserer Bürger in NRW wohnt und arbeitet in Städten und verbringt dort auch ihre Freizeit. Damit bildet die Stadt, neben ihrer Funktion als Wirtschaftsstandort, Kultur- und Freizeitraum, das unmittelbare Lebensumfeld.

Die Stadtqualität prägt so entscheidend unsere Lebensqualität.

Umgekehrt entscheiden Lebens- und auch Bewegungsqualität in Alltag und Freizeit maßgeblich darüber, ob wir uns in einer Stadt auf Dauer wohl fühlen. Generelles Ziel der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) ist deshalb wohnliche, zukunftsfähige und lebendige Städte zu gestalten. Städte, in denen ihre Bewohner gerne leben und wo individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht.

Wohnliche Städte mit einem Höchstmaß an Lebensqualität bieten – neben der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel – insbesondere für Radfahren, Zufußgehen, aber auch für andere nicht motorisierte Bewegungsmöglichkeiten attraktive Bedingungen.



„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.“  
Adam Opel

Für die AGFS bedeuten Städte mit hoher Lebens- und Bewegungsqualität vor allem:

- Wohnen und Leben in einem gesunden Wohnumfeld
- Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
- Umfeldverträglicher Autoverkehr
- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- Straßen und Plätze, auf denen jeder gerne verweilt
- Optimale räumlich-strukturelle wie auch barrierefreie Bedingungen für alle

Die Mitglieder der AGFS verstehen sich also nicht nur als „fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die Stadt als Lebensraum stärken – fahrradfreundlich und mehr eben!



## Mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen

Mobilität ist ein Schlüsselindikator für den Lebensraum Stadt. Ziel moderner Verkehrspolitik muss sein, ein Umfeld zu schaffen, das die Mobilitätschancen aller – d. h. motorisierter und nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer – gewährleistet, und zwar dauerhaft, stadtverträglich und ressourcenschonend.

Deshalb streben wir Chancengleichheit, Akzeptanz und Vernetzung aller Verkehrssysteme an, um „bewegte“, zukunftsfähige und lebendige Städte zu ermöglichen.

### → Nahmobilität

Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel aus, sondern haben insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung.

Unter Nahmobilität versteht die AGFS nicht motorisierte, individuelle Mobilität

im räumlichen Nahbereich vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Inliner, Roller, Skate- und Kickboards u. a. m.).

Die Freiheit individueller, nicht motorisierter Bewegung im Alltag und in der Freizeit – insbesondere im Nahbereich – wollen wir fördern.

**Radfahrer, Fußgänger und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (NM) werden von uns als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmergruppe neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anerkannt.**

Das bedeutet, die Gruppe der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer als Ganzes besonders zu fördern und hierfür großzügig dimensionierte Aufenthalts- und Bewegungsflächen mit hoher Gestaltqualität zu schaffen.



Dabei ist uns klar, dass innerhalb der Gruppe der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer das Fahrrad die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und dem größten Verlagerungspotenzial bleibt, wenn es um den Ersatz von Kfz-Fahrten (Modal Split) geht: Das Fahrrad ist für alle Verkehrszwecke nahezu universell einsetzbar.

Deshalb bleibt für uns das Fahrrad der wichtigste Aktivposten.

#### → Nahmobilität für mobilitätsbehinderte Menschen

Mit dem Thema Nahmobilität wollen wir auch die Erfordernisse mobilitätsbehinderter Menschen berücksichtigen. Konkret heißt das, mindestens eine barrierefreie Ausgestaltung der Wege sowie die uneingeschränkte Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zentraler öffentlicher und privater Einrichtungen zu gewährleisten.

#### → Nahmobilität für Fußgänger

Mit dem Leitbegriff „Nahmobilität“ wird die von der AGFS zu Beginn ihrer Entwicklung propagierte Idee der „Fahrradfreundlichen Stadt/Gemeinde“ zeitgemäß und konsequent erweitert. „Nahmobilität“ berücksichtigt über den Radverkehr hinaus die in Planung und Politik vielfach „vergessenen“ Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger sowie Mobilitätsbehinderte und integriert die neuen Verkehrs- und Bewegungsarten. Die Fußgänger werden entsprechend ihrer hohen Verkehrsbedeutung endlich aufgewertet<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> → **Fußgänger und Radfahrer sind mit einem Modal Split-Anteil von 40–50 % (im Binnenverkehr bis 60 %) heute in vielen Städten und Gemeinden bereits die zahlenmäßig größte Verkehrsteilnehmergruppe (noch vor dem Auto und weit vor dem ÖPNV). Sie erfüllen in fast idealer Weise die Ansprüche moderner, zukunftsfähiger Mobilität: nachhaltig, stadtverträglich, ressourcenschonend.** ←



.....> **Nahmobilität für Kickboarder, Skater und andere Rollerarten**

Die mehr freizeitorientierten Inliner, Kickboarder, Skater und anderen Rollerarten haben zwar noch keine Relevanz für den Modal Split, dennoch sollten auch ihre Erfordernisse und Flächenansprüche stärker in das Blickfeld der Verkehrspolitik gestellt und nicht länger als bloßer Freizeitverkehr abgetan werden.

.....> **Nahmobilität für „50plus“!**

Der Grundgedanke der Nahmobilität ist aber nicht nur gleichermaßen von großem Nutzen für mobilitätsbehinderte Menschen, Kinder und junge Familien, ob als Fußgänger, Radfahrer oder Inliner. Nahmobilität entspricht auch in höchstem Maße dem Mobilitätsverhalten und den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer „50plus“.

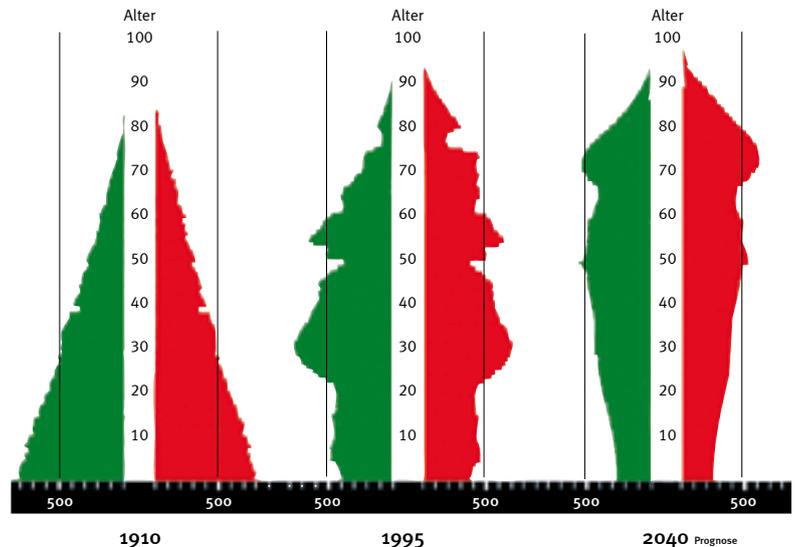
Dies ist von umso größerer Bedeutung, als der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe in den kommenden Jahren überproportional wachsen wird, Stichwort: demografischer Wandel.



Diese Generation zeichnet sich nicht mehr – wie noch vor etwa 100 Jahren – durch Vergreisung und Gebrechlichkeit aus, sondern durch vielfältige individuelle Aktivitäten und Interessen. Die Lebensführung der Generation „50plus“ ist in höchstem Maße darauf ausgerichtet eine möglichst gute, ja sportliche körperliche Verfassung aufrechtzuerhalten, mobil zu bleiben, Leben zu genießen und aktiv zu sein. Dabei wird der Anspruch erhoben, all diese Bedürfnisse im Idealfall im unmittelbaren Umfeld, in der eigenen Lebenswelt befriedigen zu können. Damit bekommen Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung einen überragenden Stellenwert. Unser Ansatz „mehr Bewegungsqualität durch Nahmobilität“ ist dafür die strukturelle Voraussetzung.

Die AGFS ist davon überzeugt, dass Nahmobilität zu einem höchst attraktiven Standortfaktor wird – nicht nur für die kommende, kaufkräftige und selbstbewusst entscheidende Generation „50plus“, sondern für alle Menschen im Lebensraum Stadt.

→ Altersstruktur der Bevölkerung in Deutschland



Quelle:  
B. Hof IW Köln.  
Angaben in Tausend  
■ weiblich  
■ männlich



## Mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer

<sup>1</sup> Mit Modal Split wird die Verteilung der Verkehrsleistung auf die unterschiedlichen Verkehrsarten bezeichnet.

Bereits der Begriff Modal „Split“<sup>1</sup> weist unseres Erachtens auf ein Grundproblem der aktuellen Diskussion hin: Es fehlt die Perspektive der Partnerschaft. Deshalb wäre es sinnvoller, nicht von „Modal Split“ sondern von „Modal-Verbund“ zu sprechen!

Damit wollen wir den Stimmen in Politik und Medien entgegenwirken, die Fahrrad und Auto als „Gegensatzpaar“ darstellen und unnötige Feindbilder aufbauen. Denn das Fahrrad ist wie kein anderes Verkehrsmittel dazu prädestiniert, als integraler Bestandteil eines Gesamtverkehrsystems zu fungieren, in dem auch die anderen Verkehrsträger vom Verkehrsmittel Fahrrad profitieren.

Beim ÖPNV ist dies durch Bike & Ride und Mitnahmemöglichkeit in Bussen und Bahnen offensichtlich, der Aktionsradius des Fahrrades wird durch den ÖPNV erheblich vergrößert. Aber mehr noch als der ÖPNV profitiert das Auto vom Fahrrad.



→ **Miteinander geht mehr!**

Bekanntlich wird etwa die Hälfte aller Kfz-Fahrten im Kurzstreckenbereich – also bis 5 km – abgewickelt. Das Auto ist damit weniger das viel zitierte Verkehrsmittel für mittlere und lange Strecken, sondern wird mindestens zur Hälfte im Kurzstreckenbereich genutzt.

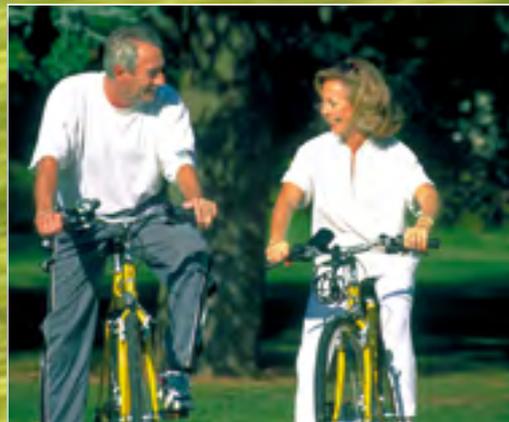
Genau hier sehen wir den strategischen Ansatz für die Förderung des Radverkehrs, also für ein Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad im Nahbereich zu werben. Gerade der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr ist das Kernproblem vieler Städte. Ein hoher Radverkehrsanteil entspannt die verkehrliche Situation und schafft dadurch Freiräume für den notwendigen Kfz-Verkehr, der für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionsfähigkeit einer Stadt unabdingbar ist.

Insofern ist der Radverkehr nicht Konkurrent des Autos, sondern vielmehr Partner und trägt wesentlich zur Stabilisierung und Erhaltung des motorisierten Verkehrs bei.

Diese Chance wollen wir nutzen und dafür die Voraussetzungen schaffen: Damit das Fahrrad seine wichtige Rolle im Gesamtsystem Verkehr optimal entfalten kann, muss es neben Auto und ÖPNV als vollwertiges, gleichberechtigtes und leistungsfähiges Verkehrsmittel anerkannt sowie die Chancengleichheit und Vernetzung aller Verkehrsmittel gewährleistet werden.



## Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität



Die Tatsache, dass Fahrradfahren gut für unsere Gesundheit ist, ist scheinbar so selbstverständlich, dass dem weiter keine große Beachtung geschenkt wird. Wir wollen das ändern!

Denn Bewegungsarmut ist einer der wichtigsten Risikofaktoren für fast alle Zivilisationskrankheiten. Wir wollen die Menschen wieder in Bewegung bringen. Hier liegt für das Fahrrad ein enormes Potenzial. Beweglichkeit ist ein zentraler Faktor für die Gesundheit und das Wohlbefinden unserer Bürger, insbesondere unserer Kinder und Senioren.

Damit ist der für uns wichtigste Aspekt zum Thema Radfahren und Gesundheit schon angerissen:

Wir wollen mit Blick auf die Gesundheit unserer Bürger attraktive Bedingungen für individuelle, nicht motorisierte Nahmobilität schaffen, also für regelmäßige Bewegung in Alltag und Freizeit – zum Beispiel zu Fuß, auf Rädern oder auf Rollen.

Und diese Möglichkeit muss auch für mobilitätseingeschränkte Menschen gegeben sein – dabei verstehen wir unter mobilitätseingeschränkten Menschen nicht nur körperlich behinderte Menschen, sondern z. B. auch gebrechliche und ältere Menschen, kleine Menschen und Kinder sowie Personen mit Kinderwagen. Verschiedene Untersuchungen<sup>1</sup> weisen den Anteil der mobilitätsbehinderten Personen mit ca. 30 % der Bevölkerung aus.

<sup>1</sup> Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. direkt Heft 51.



„Gesundheit ist nicht alles, wohl aber ist alles ohne Gesundheit nichts.“  
Arthur Schopenhauer

### → Die Gesundheit jedes Einzelnen

Wenn wir von Gesundheit sprechen, denken wir nicht nur an die individuelle körperliche Gesamtverfassung, sondern auch an die psychische Befindlichkeit.

Es ist uns allen klar, dass Bewegung den Körper gesund hält, gut für unser Gehirn ist und den Alterungsprozess verlangsamt. Darüber hinaus sehen wir wie Dr. H.-W. Müller-Wohlfahrt auch eine psychische Komponente:

*„Bewegung ist Balsam für die Seele. Das psychische Wohlbefinden und das Selbstwertgefühl nehmen [durch Bewegung] zu. Das Gesundheitsbewusstsein wird gesteigert. Belastbarkeit und Stresstoleranz steigen. Das Körpergefühl verbessert sich – und dadurch auch die Lebensqualität.“<sup>2</sup>*

Wieder ist „Lebensqualität“ ein zentraler Begriff. Ein Mehr an individueller Lebensqualität hat aber auch ganz unmittelbare volkswirtschaftliche Auswirkungen.

### → Gesundheit und Volkswirtschaft

Natürlich hat die Gesundheit des Einzelnen auch Auswirkungen auf die Volkswirtschaft – im Sinne von wirtschaftlichen „Folgeerscheinungen“, z. B. durch positive Effekte auf die Wirtschaftskraft und eine Entlastung des Gesundheitssystems.

Dies geschieht zum einen durch die höhere Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig geringeren krankheitsbedingten Ausfallzeiten – ganz gleich, ob am Arbeitsplatz oder zu Hause. Zum anderen durch die geringere Inanspruchnahme von Leistungen des Gesundheitssystems.

Oder um es mit einer Negativ-Auswirkung zu sagen: Laut Fehlzeiten-Report verursachen allein krankheitsbedingte Fehlzeiten jährlich in Deutschland Produktionsausfälle in Höhe von rund 88 Milliarden Mark!<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Müller-Wohlfahrt, H.-W.: Mensch, beweg Dich!, Verlag Zabert Sandmann, München 2001.

<sup>3</sup> Vgl. „Gesunde Mitarbeiter sind einfach besser“, Michael Gestmann, DIE WELT vom 11. August 2001.



Hier sind wir der festen Überzeugung, dass Fahrradfahren eine der vielversprechendsten Möglichkeiten ist, gegenzusteuern – und das mit relativ einfachen Mitteln.

„Fitness und Gesundheit durch regelmäßige körperliche Betätigung werden bei unseren bewegungsarmen Lebensstilen immer wichtiger. Fahrradfahren steht in Ratschlägen von Ärzten und Krankenkassen weit vorne. Besonders interessant sind hier die britischen Ansätze *Cycling for a healthier nation*: Mit 30 Minuten mittlerer physischer Aktivität 5mal pro Woche – das entspricht etwa *mit dem Fahrrad zur Arbeit* – halbiert man sein Risiko einer Herz-Kreislauf-Erkrankung im Vergleich zu Personen ohne Bewegung; das Risiko eines Schlaganfalls wird sogar auf ein Drittel reduziert.“<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Prof. Hartmut H. Topp, Universität Kaiserslautern, in seinem Vortrag „Stadtverkehr der Zukunft“ auf unserem Radverkehrs-Kongress 2001 „Mobilität im Lebensraum Stadt“, am 13.09.2001 auf der Fahrradmesse IFMA in Köln.

### ➔ Bewegung im Alter

Regelmäßige Bewegung wirkt nicht nur gesundheitserhaltend, sondern auch lebensverlängernd. Und das bei hoher Lebensqualität. Für einen großen Teil der älteren Menschen ist Bewegung gleichbedeutend mit Mobilität in der näheren Umgebung – womit nicht nur die täglichen Wege zum Einkauf oder Ähnliches gemeint sind. Vielmehr ist Naherholung im wörtlichen Sinne – ohne motorisierte Anfahrt – von zentraler Bedeutung.

### ➔ Kinder brauchen am meisten Bewegung

Es ist unbestritten, dass Bewegung für den Menschen lebensnotwendig ist. Es ist jedoch weniger die Frage, ob man sich bewegt, sondern wie viel. In besonderem Maße von Bedeutung ist dies für die körperliche Entwicklung von Kindern und Heranwachsenden. Ohne ausreichend Bewegungsqualität aus eigener Kraft kann sich der junge Körper nicht gesund entwickeln. Folge: Bereits im Schulalter ist im Vergleich der letzten zwei Jahrzehnte eine deutliche Zunahme



von übergewichtigen Kindern zu beklagen. Dabei ist Übergewicht nicht nur ein Problem für die Entwicklung des Knochenaufbaus, so wie die mangelnde Bewegung nachteilig für die Knochenhärte ist, sondern es mindert auch die Konzentrationsfähigkeit. Für uns Grund genug, hier aktiv zu werden.

Darüber hinaus schließt sich damit aber auch der Kreis hin zur Nahmobilität. Kinder haben in der Regel einen kleinen Aktionsradius, den sie zu Fuß, mit dem Fahrrad, Inlinern, Skateboards etc. erschließen. Ihnen selber geht es nicht um ein mehr an Gesundheit durch ein mehr an Bewegung, darüber denken Kinder noch nicht nach. Ihnen geht es mehr um Spaß und Fortbewegung, und es ist unsere Aufgabe dazu entsprechende Möglichkeiten, Freiräume und Sicherheit zu schaffen.

### → Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität

Das ist unser Ansatz. Und es geht nicht um Bewegung im sportlichen Sinne – das gerne auch. Viel wichtiger ist uns die regelmäßige Bewegung, z. B. auf den täglichen Wegen zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, in der Freizeit. Hier sehen wir unsere Aufgabe darin, individuelle Bewegung zu Fuß, auf dem Rad oder auf Rollen für unsere Bürger wieder attraktiver zu machen, Raum für Spaß zu geben, Bewegungsqualität zu schaffen.

Damit wird Gesundheit zur Herausforderung auch für die Stadtplanung!



## Mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt

Das Fahrrad ist ein ausgesprochen kostengünstiges Verkehrsmittel. Auch die benötigte Infrastruktur ist wesentlich preiswerter als die Infrastruktur für das Automobil. Somit gilt zwar das Auto als Wirtschaftsmotor. Gleichzeitig wird aber die tatsächliche wirtschaftliche Bedeutung des Fahrrads und der damit verbundenen Branchen stark unterschätzt.<sup>1</sup>

Die AGFS schafft in ihrem Einflussbereich die Voraussetzungen für einen Ausbau der – auch mittelbar – fahrradbezogenen Wirtschaftsbereiche. Auf diese Weise werden Ökonomie und Ökologie Partner mit gleicher Zielrichtung, die gemeinsam einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaft und Umwelt leisten.

<sup>1</sup>  **Nordrhein-Westfalen ist europaweit einer der wichtigsten Standorte für das Fahrrad. Alle relevanten Wirtschaftsbereiche sind hier vertreten: Fahrradindustrie, Fahrradmesse, Fahrradhandel, Fahrradtourismus, Fahrradpresse, Fahrradtextilien und Fahrradsport.** 

 **Produktion, Vertrieb und Reparatur**  
Produktion, Vertrieb und Reparatur von Fahrrädern unterhalten in Deutschland über 50.000 Arbeitsplätze. Ein großer Teil hiervon befindet sich in Nordrhein-Westfalen, wo auch (in Ostwestfalen) die Wiege der deutschen Fahrradindustrie liegt. Im Fahrradeinzelhandel hat der Fachhandel mit einem wertmäßigen Anteil von 55 % verglichen mit den anderen Handelswegen einen überdurchschnittlichen Anteil. Kompetente Beratung und guter Service des



Fachhandels werden von der Kundschaft honoriert. Die AGFS fördert dies, indem sie insbesondere durch ihre Öffentlichkeitsarbeit die Wertschätzung für das Fahrrad vergrößert und damit auch die Bereitschaft steigert, Geld dafür auszugeben.

#### → Einkauf mit dem Fahrrad

Radfahrer sind gute Kunden! Zwar geben sie pro Einkauf weniger aus als Autofahrer. Durch häufigere Einkäufe bringen sie aber per saldo mehr Umsatz. Radfahrer bevorzugen die Innenstädte und meiden die Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“. Dadurch leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Einkaufsstandorts Innenstadt.<sup>2</sup>

Die Mitglieder der AGFS unterstützen dies, indem sie ihre Innenstädte für den Radverkehr bestmöglich erschließen und die Einkaufsbereiche mit modernen und hochwertigen Fahrradabstellanlagen ausstatten.

#### → Werks- und Diensträder

In vielen großen Industriebetrieben ist das Werksfahrrad ein unverzichtbarer Bestandteil der innerbetrieblichen Mobilität. Vielfach dürfen Arbeitnehmer ihr Dienstrad auch für den Arbeitsweg nutzen. Die Mitglieder der AGFS unterstützen dies, indem sie bestmögliche Bedingungen für die Nutzung des Fahrrads auf dem Arbeitsweg schaffen.

Auch bei Behörden und Dienstleistern, bei Hochschulen und Forschungseinrichtungen ist das Fahrrad für viele dienstliche Wege das schnellste Verkehrsmittel. Durch unkomplizierten Einsatz von Diensträdern wird ein Beitrag zu einer effizienteren und kostengünstig arbeitenden Verwaltung geleistet.

<sup>2</sup> → Gut zwei Drittel aller Wege zum Einkauf sind kürzer als 5 km. Somit besteht noch ein erhebliches Potenzial, um den Anteil des Fahrrades am Einkaufsverkehr deutlich über den derzeitigen Wert von im Mittel 15% zu heben. ←



### → Transportmittel Fahrrad

Bei der Feinverteilung von Post und Kuriergut in innerstädtischen Bereichen ist das Fahrrad unschlagbar. Deswegen nutzen nicht nur Fahrradkuriere das Rad, sondern auch Branchenriesen wie UPS oder die Deutsche Post AG mit ihren bundesweit 35.000 Zustellfahrrädern. Regelungen, die die Durchlässigkeit der Innenstädte und Quartiere erhöhen (z. B. durch die Öffnung von Einbahnstraßen für Radler oder ein zusammenhängendes Netz attraktiver Hauptvelorouten), bieten hier besonders günstige Voraussetzungen für den Wirtschaftsverkehr mit dem Fahrrad.

### → Freizeit und Tourismus

Die größten fahrradbezogenen Erträge werden im Bereich Tourismus und Freizeitradeln erwirtschaftet.

Ein Drittel der jährlich mehr als drei Millionen Übernachtungen im Münsterland ist dem Radtourismus zuzuordnen. Hinzu kommen noch rund 20 Millionen Tagesausflügler, die viel Geld in der Gastronomie ausgeben.

Zudem sind Radtouristen Qualitätstouristen. Im Mittel geben sie pro Tag mehr Geld aus als andere Touristen. Über die Hälfte der deutschen Urlauber plant in den nächsten Jahren bestimmt oder wahrscheinlich einen Fahrradurlaub. Diese Urlaube finden überwiegend in Deutschland statt. Das Geld bleibt also bei der heimischen Wirtschaft und die Umwelt wird vergleichsweise kaum belastet.



Die AGFS sieht die vielversprechende Chance, die Fahrradfreundlichkeit ihrer Mitgliedsstädte, -gemeinden und -kreise auch für deren touristische Attraktivität zu nutzen. Sie will Forum für einen entsprechenden Erfahrungsaustausch sein.

Weiter ist es Ziel, die jeweiligen Aktivitäten zu einem übergreifenden Radverkehrsnetz zu verbinden. So steht mit der Umsetzung des Radverkehrsnetzes NRW<sup>3</sup> landesweit ein einheitlich beschildertes Routensystem zur Verfügung. In Verbindung mit touristischen Themenrouten und örtlichen Radwanderwegen wird ein attraktives Angebot sowohl für die Naherholung als auch für den Tourismus geschaffen. Lücken in den Routen werden nach und nach geschlossen, sodass durchgehend attraktiv zu befahrende Netze entstehen.

Durch die Kooperation mit anderen Handlungsträgern (Tourismusverbände, ADFC etc.) wollen wir zudem Synergieeffekte nutzen.

**3 → Mit dem Radverkehrsnetz NRW wurde erstmalig eine Beschilderung für den Radverkehr einheitlich für ein Bundesland realisiert. NRW-weit stehen damit ca. 72.000 Schilder für den Radverkehr zur Verfügung. ←**



## ➤ Mehr System im Radverkehr

Schon bei ihrer Gründung im Jahre 1993 ist die AGFS mit der Idee angetreten, dass Radverkehrsförderung weit mehr ist als nur Radwege bauen und Radfahrstreifen markieren.

Unseres Erachtens genügt es nicht, punktuell auf einzelne Aspekte einzugehen. Vielmehr muss Radverkehr als ein komplexes Gesamtsystem verstanden werden, das aus vielen eng miteinander verzahnten Einzelkomponenten besteht. Infrastruktur, Service und Kommunikation bilden dabei die tragenden Säulen, die als gleichwertige Partner anzusehen sind.



### → Infrastruktur

Auch wenn wir in diesem Leitbild gerne eine Patentreue hätten: Es gibt keine grundsätzlich „beste“ Art der Radverkehrs-führung.

Die Frage nach der „besten“ Radverkehrs-führung ist für jede Stadt und in jedem Einzelfall individuell zu beantworten. An der richtigen Stelle in der richtigen Art und Weise eingesetzt haben alle unterschiedlichen Grundformen der Radverkehrs-führung, egal ob baulicher Radweg, Veloroute, Radfahrstreifen, Abbiegespuren in Knotenpunkten, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, geöffnete Einbahnstraßen oder Tempo-30-Zonen, ihre individuellen Vorteile.

Wir sind überzeugt, dass es immer eine Lösung gibt!

Weitere wichtige Infrastrukturelemente sind Fahrradwegweisung, Bike&Ride-Anlagen und andere hochwertige Fahrradabstellanlagen – womit die systemische Verzahnung mit dem Service-Gedanken schon offensichtlich wird ...



### → Service

„Service“ ist unseres Erachtens der Schlüssel, um die Attraktivität des Fahrradfahrens für den Einzelnen derart zu steigern, dass es auch zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten kommen kann.

Von großer Bedeutung sind dabei Dienstleistungsangebote, z. B. Fahrradstationen, die an Bahnhöfen mit ausreichendem Kundenpotenzial neben bewachtem und witterungsgeschütztem Fahrradparken attraktive Dienstleistungen anbieten: Fahrradreparaturen werden während der Abstellzeit erledigt, Zubehör und Ersatzteile verkauft und Besucher können Fahrräder mieten. Andere standortbezogene Dienstleistungen können hinzukommen. Gleichzeitig werden Arbeitsplätze geschaffen.

Aber auch „weiche“ Maßnahmen, wie die Förderung der Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg durch Arbeitgeber, erhöhen zusätzlich die individuelle Bereitschaft zum Radfahren. Hier wollen wir entscheidende Hilfestellungen und Anregungen geben. Schließlich liegt es in unserer besonderen Kompetenz und Erfahrung, die relevanten Kräfte aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Planung zusammenzubringen.



### → Kommunikation

Einer Bremer Studie zufolge wird der Wirkungsgrad von Kommunikation im Spektrum aller Verkehrsmaßnahmen auf 30–40 % geschätzt!<sup>1</sup> Dieses Potenzial wollen wir nutzen.

Basis ist die Verfügbarkeit aller vorhandenen Informationen für alle unsere Mitglieder, zum Beispiel durch das Intranet. Rationale Informationen allein wirken aber meist noch nicht Verhalten ändernd. Verhaltenswirksam werden Informationen erst, wenn Art und Weise der Kommunikation die Einstellungen der Menschen zu beeinflussen vermögen, also kreative, zielgruppenspezifische Kommunikationsmittel und -kanäle genutzt werden. Deshalb ist in der Konsequenz professionelle Kommunikationsbetreuung notwendig, die wir zentral anbieten – unter Zuhilfenahme einer externen Agentur.

Unsere intensiven Marketingmaßnahmen zur Fahrradnutzung sind unverzichtbarer Bestandteil des „Systems Radverkehr“. Die AGFS betreibt eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit, die wesentliche Beiträge zu den kommunalen Marketingmaßnahmen liefert und durch die so vermiedene Doppelarbeit einen effizienten Mitteleinsatz ermöglicht.

Wir wollen damit Ansprechpartner, Informations- und Kommunikationsschnittstelle, kreativer Berater sowie Sprachorgan und Publizist für eine moderne, nahmobilitätsfreundliche Verkehrspolitik sein.

<sup>1</sup> Kritzinger, Stephan und Schad, Helmut: Bewusste Mobilität – Konkrete Chance oder „brotlose Lyrik“?, in: Schaufler, Hermann (Hrsg.): Umwelt und Verkehr, Bonn 1997.



## ➤ Mehr Sicherheit für alle!

Mehr Sicherheit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer steht bei uns ganz oben im Pflichtenheft – daran wollen wir uns zuallererst messen lassen.

Dabei ist uns klar, dass die Zielerreichung leichter zu überprüfen als zu bewerkstelligen ist.

<sup>1</sup> ➤ In den letzten Jahren hat die Autoindustrie die Sicherheit ihrer Fahrzeuge deutlich erhöht. Ob es sich um das „Intelligente Sicherheitssystem IPS (Intelligent Protection System)“ handelt, welches u. a. zweistufige Frontairbags für Fahrer- und Beifahrerseite, Seitenairbags und auskuppelnde Pedale (PRS) bietet, oder die steife Sicherheitsfahrgastzelle, ein Antiblockier-Bremsystem (ABS) oder Anti-Dive-Sicherheitssitze, alle Hersteller bieten mittlerweile Sicherheitstechnik an. ←



Zwar hat sich die Sicherheit für Autoinsassen durch technische Entwicklungen wie steife Sicherheitsfahrgastzellen und ausgeklügelte Knautschzonen, Sicherheitsgurte und Airbags in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert<sup>1</sup>. Dagegen bleiben Fußgänger und Radfahrer, Inliner, Skateboarder etc. zwangsläufig genauso verletzlich wie eh und je. Hier haben sich fast unbemerkt die Sicherheitsniveaus immer weiter auseinander bewegt. Und weil sich dies relativ unbewusst entwickelt hat, ist zu befürchten, dass die von den Autofahrern für sich empfundene Sicherheit zu einer ebenso unbewussten Veränderung im Verkehrsverhalten führt – zu Ungunsten der „übrigen“ Verkehrsteilnehmer.

#### → Verkehrsberuhigung

Eine der wichtigsten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist Geschwindigkeitsreduzierung. Nordrhein-Westfalen ist Vorreiter in der Verkehrsberuhigung. Es hat sowohl bei der baulichen als auch der flächenhaften Einführung von Tempo-30-Zonen viel geleistet. Die Mitglieder der AGFS stellen sich auch heute noch engagiert den Aufgaben der Verkehrsberuhigung. Wir wissen, dass Verkehrsberuhigung Fußgänger- und Fahrradverkehr sicherer macht. Je nach Maßnahmenintensität können so 30–50 % aller schweren und tödlichen Unfälle vermieden werden.

Im Sinne von „mehr Sicherheit für ALLE Verkehrsteilnehmer“ sieht die AGFS hier eine besondere Aufgabe, sich für mehr Sicherheit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer einzusetzen. Bei der Verkehrssicherheit für Kinder besteht im europäischen Vergleich noch ein erheblicher Nachholbedarf.



### → Sicherheit im Systemansatz verbessern

Wir wollen die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer mit allen zu Gebote stehenden Mitteln erhöhen. Dabei sind nicht nur die perfekten Einzelmaßnahmen gefragt, sondern es ist ein flächenhafter Ansatz notwendig. Sicherheit muss im Systemansatz verbessert werden. Wir treten für großzügig gestaltete Fußwege und Radverkehrsanlagen ein. Moderne, individuell an die jeweilige Situation angepasste Radverkehrsanlagen tragen zur Erhöhung der Sicherheit bei. Aus diesem Grund findet man in den Städten der AGFS auch häufig markierte Radverkehrsführungen im Fahrbahnraum.

Die Praxis hat auch gezeigt, dass in Wohngebieten getrennte Radverkehrsanlagen in der Regel entbehrlich sind. Hier haben sich flächendeckende Tempo-30-Zonen, in denen der Radverkehr ohne spezielle Maßnahmen auf der Fahrbahn geführt wird, außerordentlich bewährt. Von den niedrigen Geschwindigkeiten profitieren alle Verkehrsteilnehmer: Die Unfallzahlen gehen zurück und die durchschnittliche Unfallschwere nimmt drastisch ab. Verkehrsberuhigte Bereiche schaffen einen sicheren Raum für alle Arten nicht motorisierten Verkehrs und erhöhen die Wohnumfeldqualität.



Wir sind uns unserer Verantwortung bewusst, dass wir unser Wissen allen interessierten Gruppen jederzeit zugänglich machen müssen, um unseren Erfahrungsvorsprung, wo immer möglich, für mehr Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wirksam werden zu lassen.

→ **Unsere Erfahrung für mehr Sicherheit**

Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Land Nordrhein-Westfalen – insbesondere in den Bereichen Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung – hat zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsunfälle geführt. Zum Beispiel ist die Zahl der polizeilich registrierten Radverkehrsunfälle seit 1989 um ca. 17 % zurückgegangen, die Zahl der dabei getöteten Radfahrer sank um ca. 55 %. Dabei hat in der gleichen Zeit der Radverkehr stark zugenommen.

Über die Infrastruktur allein kann Verkehrssicherheit allerdings nicht gewährleistet werden. Im Zentrum stehen immer das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und deren Eigenverantwortlichkeit, die über die Straßenraumgestaltung nur bedingt beeinflusst werden können. Daher betreiben wir eine intensive Öffentlichkeitsarbeit unter Einbeziehung aller Aspekte der Verkehrssicherheit. Denn wir müssen in den Köpfen der Menschen etwas bewegen, wenn wir die Sicherheit dauerhaft gewährleisten wollen.



## Mehr Radverkehr im Modal Split

### → Für die Medien

Wer unser Leitbild aufmerksam durchliest, wird feststellen, dass nicht die quantitativen, sondern vielmehr die qualitativen Ziele für uns im Vordergrund stehen – auch wenn das oft verwendete Wort „mehr“ im ersten Moment das Gegenteil vermuten lässt.

In diesem Kapitel soll es nun aber tatsächlich um messbare Größen gehen, Verkehrszählungen, Potenziale und Prognosen. Dabei möchten wir aber zu bedenken geben, dass die angeführten Zahlen nur eine scheinbare Präzisierung der komplexen Sachverhalte darstellen. Mehr noch sind sie Verkürzungen derselben. Wir sind uns aber auch bewusst, dass die Medien – bitte entschuldigen Sie uns dieses Klischee – Vereinfachungen lieben. Am besten werden sämtliche Argumente, Vor- und Nachteile, Sachverhalte und Umstände vor Ort mit nur einer Zahl auf den Punkt gebracht.

Deshalb geben wir unseren Anstrengungen um „mehr“ Fahrrad ein nachmessbares und erreichbares Ziel:

→ **25 % Radverkehrsanteil im Modal Split für alle unsere Mitgliedsstädte, -gemeinden und -kreise.**

Dies ist eine Aufgabe, die der einen Stadt leichter, der anderen Gemeinde schwerer fallen wird und unser Mitglied Stadt Münster zum Schmunzeln bringt: 37 % Radverkehrsanteil – heute schon!

Was aber bringt es dann, nur *eine* Zielgröße zu haben? Wir nehmen es mit unserem Namen „Arbeitsgemeinschaft“ wörtlich. Wir möchten dieses Ziel gemeinsam erreichen. Radverkehr hört nicht an den Stadtgrenzen auf. Es ist genau das Besondere, dass in der AGFS Städte, Gemeinden und Kreise zusammen für mehr Radverkehr arbeiten. Und natürlich hat sich jedes Mitglied ein eigenes Ziel gesetzt. Aber wir halten es nicht für



zielführend, uns gegenseitig Zielwerte vorzuschreiben. Wir müssen nicht per „Anordnung“ zu mehr Fahrrad motiviert werden – wir sind selbst der Motor dafür.

Deshalb stehen die angesetzten „25 %“ nicht nur für ein messbares Ziel. Sie stehen gleichzeitig für die These: Wenn wir 25 % Radverkehr im Modal Split erreicht haben, dann dürfen wir davon ausgehen, dass wir auch mehr Bewegungsqualität, mehr Gesundheit, mehr Sicherheit und System im Radverkehr, mehr umweltverträgliche Mobilität und mehr Lebensqualität geschaffen haben!

→ Radverkehrsanteil in ausgewählten AGFS-Mitgliedsstädten

Münster		<b>37,2 %</b>
Marl		<b>24,0 %</b>
Dülmen		<b>22,5 %</b>
Wesel		<b>22,2 %</b>
Krefeld		<b>22,0 %</b>
Troisdorf		<b>21,0 %</b>
Brühl		<b>19,0 %</b>
Dormagen		<b>18,0 %</b>
Bonn		<b>17,0 %</b>
Gladbeck		<b>17,0 %</b>
Köln		<b>16,0 %</b>
NRW		<b>12,5 %</b>
Deutschland		<b>9,0 %</b>

→ Kumulierte Fahrten PKW und Fahrrad<sup>1</sup>

Auto		Fahrrad	
Entfernung			
bis 1 km	<b>7 %</b>	<b>27 %</b>	
bis 3 km	<b>31 %</b>	<b>72 %</b>	
bis 5 km	<b>49 %</b>	<b>88 %</b>	
bis 10 km	<b>73 %</b>	<b>96 %</b>	
bis 50 km	<b>98 %</b>	<b>100 %</b>	

<sup>1</sup> Quelle: Socialdata





... ❖ Unsere Ziele,  
unsere Arbeit,  
unsere Geschichte

35





## → Unsere Ziele

Unser generelles Ziel ist es eine moderne, sozial- und umweltverträgliche Mobilität in unseren Städten und Gemeinden zu fördern, ein Höchstmaß an Aufenthalts- und Bewegungsqualität zu schaffen und damit die Lebensqualität für unsere Bürger zu optimieren.

Dabei sieht die AGFS gerade in der Förderung des nicht motorisierten individuellen Verkehrs die Chance und das Potenzial, die Funktionalität und Qualität des Lebensraums Stadt auf Dauer zu sichern.

In diesem Zusammenhang kommt dem Fahrradverkehr eine zentrale Bedeutung zu. Er erfüllt in fast idealtypischer Weise die Ansprüche moderner, zukunftsfähiger Mobilität:

- Nachhaltigkeit
- Stadtverträglichkeit
- Ressourcenschonung
- Freude an der Bewegung

Um unser generelles Ziel zu erreichen, haben wir für die konkrete Umsetzung folgende Zielaspekte festgelegt, die den Handlungsrahmen vorgeben:



→ **Attraktivität und Sicherheit**

Wir wollen unsere Städte für Nahmobilität attraktiver und sicherer gestalten.

→ **Barrierefreiheit für alle nicht motorisierten, individuellen Verkehre realisieren**

Wir wollen attraktive, sichere und barrierefreie Bewegungs- und Aufenthaltsräume für alle nicht motorisierten, individuellen Verkehre realisieren, wobei die Flächen- und Handlungsansprüche des Radverkehrs im Mittelpunkt stehen.

→ **60 % Nahmobilität**

Wir wollen den Radverkehrsanteil in den Städten auf durchschnittlich 25 % und den Modal Split-Anteil des nicht motorisierten Individualverkehrs – im Sinne der angestrebten Nahmobilität – auf über 60 % steigern.

→ **Mehr individuelle Bewegung**

Wir wollen die Lust an der individuellen Bewegung in Alltag und Freizeit steigern.

→ **Modal-Verbund – nicht „Split“!**

Wir wollen die Partnerschaftlichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern und Verkehrsträgern fördern und die Chancengleichheit aller Verkehrsteilnehmer anstreben.

→ **Nachhaltigkeit**

Wir wollen die Nachhaltigkeit als zentrales Planungs- und Handlungsprinzip anerkennen.

→ **Das Fahrrad ist unser Maßstab**

Wir erkennen das Fahrrad als Maßstab für die Stadtentwicklung an, wie dies z. B. in den meisten niederländischen Städten der Fall ist.



## → Wie wir arbeiten – was wir bieten

### → Wie wir arbeiten ...

Eine Organisation lebt vom Engagement ihrer Mitglieder. Aber auch die Struktur und die Verantwortlichkeiten haben einen nicht unerheblichen Einfluss darauf, dass die Dinge in Bewegung bleiben. Und wie bei der Nahmobilität geht es uns um kurze Wege und hohes „Bewegungspotenzial“.

Die Mitgliederversammlung entscheidet über grundlegende Angelegenheiten der AGFS. In ihr sind Oberbürgermeister bzw. Bürgermeister der Mitgliedsstädte sowie die Landräte der Mitgliedskreise vertreten.

Der Vorstand repräsentiert die AGFS nach außen. Er besteht aus dem Vorsitzenden, zwei Stellvertretern sowie dem Geschäftsführer.

Der Beirat setzt sich zusammen aus anerkannten Fachleuten verschiedener Fachrichtungen. Diese werden von der Mitgliederversammlung gewählt. Der Beirat unterstützt die AGFS bei der Entwicklung langfristiger Ziele und Strategien.



Im Facharbeitskreis findet ein regelmäßiger Informationsaustausch zu wichtigen Fragen der Verkehrs- und Stadtplanung sowie der Förderung statt. Die Fahrradbeauftragten werden durch die Mitgliedsstädte autonom bestimmt.

Die Fahrradbeauftragten besitzen umfangreiche Kompetenzen und beschließen auch über alle Vorgänge und Maßnahmen der AGFS, um so die jeweilige Umsetzung zügig vorantreiben zu können.

Zu speziellen Themen werden Arbeitskreise eingerichtet. Zwei ständige Arbeitskreise zu den Themen Öffentlichkeitsarbeit (AKÖA) und Internet (AKI) treffen sich mehrmals im Jahr. Der AKÖA bereitet die Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit vor, der AKI betreut den Internet-Auftritt.

Eine aktuelle Aufstellung der Ansprechpartner für die einzelnen Themen und Funktionen finden Sie auf unserer Homepage:

→ [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)



→ ... was wir bieten

Die AGFS versteht sich als Avantgarde für eine moderne Verkehrspolitik.

Um diesem Selbstverständnis gerecht zu werden, konzentrieren sich unsere Aktivitäten auf drei aufeinander aufbauende Funktionen, die wir als Dienstleistungen anbieten:

→ Wir sind Ansprechpartner, Experte und Ideengeber

... zum Thema Radverkehr und „Nahmobilität“. Wir sind Vorreiter für eine moderne Mobilität und Stadtplanung mit Zukunft.

→ Wir sind Informations- und Kommunikationsschnittstelle

... zwischen den Mitgliedsstädten, -gemeinden und -kreisen und führen den Dialog mit der Politik, Interessenverbänden und Vereinen.



→ **Wir sind Sprachorgan und Publizist**

Über Kommunikation und Werbung machen wir unsere Ziele öffentlich. Außerdem stellen wir unseren Mitgliedsstädten Materialien und Medien zur Verfügung, so dass nicht jede das Rad neu erfinden muss und die finanziellen Mittel effizient eingesetzt werden können.

Deshalb versuchen wir auf allen Ebenen, mit allen relevanten Zielgruppen Kommunikation aufzubauen: Vom Oberbürgermeister über den Technischen Beigeordneten bis zum Fußgänger. Von den Lobbyisten aus Industrie und Handel über Funktionäre engagierter Verbände bis zum Inlineskater. Von den Politikern über die Stadtplaner bis zu den Radlern!

Dazu haben wir zielgruppenspezifische Kommunikationskanäle aufgebaut:

→ **Info-Magazin**

Unser Infoforum „nahmobil“ (bis Ende 2012: „fahrradfreundlich mobil“) erscheint ca. halbjährlich und richtet sich an Politiker, Bürgermeister, Stadt- und Verkehrsplaner sowie Verbände.

→ **Werbekampagnen**

Mit einer Reihe von Plakatmotiven werben wir beim „Endverbraucher“ für unsere Ideen.

→ **Info-Broschüren**

Broschüren sind immer noch das unerlässliche Instrument um auf Messen, Kongressen und Bürgerveranstaltungen Informationen über aktuelle Schwerpunktthemen mitgeben zu können.



### → Kongresse

Für Entscheider aus Rat, Verwaltung und Planungsbüros galt es einen glaubwürdigen Rahmen zu finden und zu etablieren: den bundesweiten Radverkehrskongress. Darüber hinaus haben verschiedene Fachkongresse, z.B. „Lebensraum Stadt“ in Krefeld oder die Kongressreihe „Kinderbewegen“ in Köln die Fachdiskussion wesentlich belebt.

### → Messen und Ausstellungen

Mit Messeauftritten und einer eigenen Ausstellung informieren wir über unser Angebot – z. B. auf der Velo City Conference, der IFMA (Internationaler Fahrradmarkt Cologne) oder gemeinsam mit dem MBV auf der Messe „Fahrrad“ in Essen und der ITB in Berlin. Denn nur hier kann man den intensiven Kontakt zu Wirtschaft und Handel pflegen und damit die AGFS an entscheidender Stelle wirkungsvoll positionieren.

### → Themen-Veranstaltungen

Workshops und Exkursionen wie z. B. eine Radtour mit Bürgermeistern in die Niederlande sind exklusive Gelegenheiten, im kleinen Kreis intensiv Themen zu erarbeiten, Visionen zu entwickeln, Anregungen zu sammeln und bleibenden Eindruck zu hinterlassen.

### → Öffentlichkeitsarbeit

Um die breite Öffentlichkeit über die Arbeit der AGFS zu informieren und unsere Themen in der öffentlichen Diskussion zu stärken haben wir einen qualifizierten Medienverteiler aufgebaut, der es uns erlaubt kurzfristig bundesweit Informationen zu platzieren und Aktionen anzukündigen.



#### → Kommunale Aktionen

Die Mitgliedsstädte und -gemeinden sind sehr engagiert in ihrer Öffentlichkeitsarbeit vor Ort. Alle Kommunen führen regelmäßig Aktionen durch. Das beginnt mit der Beteiligung und Umsetzung von Verkehrssicherheitstagen, die durch das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium konzipiert wurden, geht über eigene Fahrradaktionstage bis hin zu Beleuchtungsaktionen mit unterschiedlichen Kooperationspartnern.

#### → Lobbyarbeit

Die Bundesregierung hat – motiviert durch das nordrhein-westfälische Vorbild – seit 1998 ihre Anstrengungen zur Fahrradförderung verstärkt. Sie hat ihren Bericht zur Lage des Fahrradverkehrs in Deutschland vorgelegt und 2002 ihren Nationalen Radverkehrsplan verabschiedet. Die AGFS und das Land Nordrhein-Westfalen arbeiten in diesem Rahmen engagiert mit.

#### → Inter- und Intranet

Das Internet ist eine Möglichkeit, verschiedenste Interessenten mit jeweils zielgruppenspezifischen Informationen zu versorgen. Darüber hinaus bietet unser Intranet die geschützte Möglichkeit, interne Informationen schnell allen autorisierten Personen zur Verfügung zu stellen. Da geht's lang:

→ [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

Darüber hinaus helfen wir bei der Erstellung themenspezifischer Presseartikel, unterstützen Veranstaltungen – nicht nur unserer Mitglieder – mit unserer Leihausstellung und bieten professionelle Hilfe bei der Entwicklung von individuellen Werbematerialien und Kommunikationsmaßnahmen rund ums Thema Nahmobilität und Fahrrad an.

## →→→ Unsere Geschichte



### →→→ Unsere Geschichte

Die AGFS in ihrer heutigen Form ist hervorgegangen aus der 1993 in Krefeld gegründeten Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. und diese wiederum aus dem Modellprogramm „Fahrradfreundliche Städte“ des Landes Nordrhein-Westfalen. Mittlerweile hat sich die Zahl der Mitglieder mehr als verdoppelt. Aus den damals 13 Mitgliedsstädten sind bis heute 49 Städte, Gemeinden und Kreise geworden. Tendenz steigend!

#### →→→ 1993

Brühl  
Gladbeck  
Hamm  
Herford  
Köln  
Krefeld  
Lünen  
Marl  
Münster

#### →→→ 1995

Pulheim  
Soest  
Troisdorf  
Unna  
Aachen  
Bonn  
Essen  
Euskirchen  
Leverkusen

Wesel

#### →→→ 1996

Erfdkreis  
Iserlohn  
Minden

#### →→→ 1998

Bielefeld  
Dülmen  
Kempen

#### →→→ 1999

Dormagen  
Mülheim an  
der Ruhr

#### →→→ 2000

Bünde  
Ibbenbüren

#### →→→ 2001

Meckenheim  
Oberhausen

#### →→→ 2002

Kreis Euskirchen

#### →→→ 2003

Recklinghausen

#### →→→ 2004

Kreis  
Recklinghausen  
Rhein-Kreis  
Neuss  
Rommerskirchen

#### →→→ 2006

Dorsten  
Haltern am See  
Kreis Aachen

#### →→→ 2007

Coesfeld  
Dortmund  
Düsseldorf  
Herne  
Herzogenrath

#### →→→ 2008

Rees  
Kreis Soest

#### →→→ 2009

Rhede



→ **Starke Partner jetzt und in Zukunft**

Wichtigster Kooperationspartner für die AGFS ist und bleibt das Land NRW. Die Idee der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise entspricht den Zielen der Landesregierung hinsichtlich einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik und wird auf ganzer Linie finanziell und administrativ unterstützt.

Weitere wichtige Kooperationspartner sind der „Zweirad-Industrie-Verband“ (ZIV) und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC).

Ministerium für Bauen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen,  
Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf  
[www.mbv.nrw.de](http://www.mbv.nrw.de)

ZIV, Zweirad-Industrie-Verband e.V.,  
Pfungstbrunnenstr. 62,  
65824 Schwalbach,  
[www.ziv-zweirad.de](http://www.ziv-zweirad.de)

ADFC Landesverband NRW e.V.,  
Hohenzollernstraße 27–29,  
40211 Düsseldorf, [www.adfc-nrw.de](http://www.adfc-nrw.de)

Als weitere wichtige Partner sehen wir die kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund, Städtetag Nordrhein-Westfalen und Landkreistag Nordrhein-Westfalen.

Nordrhein-Westfälischer Städte- und  
Gemeindebund, Kaiserwerther Str. 199/201,  
40474 Düsseldorf, [www.nwstgb.de](http://www.nwstgb.de)

Städtebund Nordrhein-Westfalen,  
Lindenallee 13–17, 50968 Köln,  
[www.staedtetag-nrw.de](http://www.staedtetag-nrw.de)

Landkreistag Nordrhein-Westfalen,  
Liliencronstraße 14, 40472 Düsseldorf,  
[www.lkt-nrw.de](http://www.lkt-nrw.de)



## Angekommen? – Angekommen!

Sie haben die ganze Broschüre gelesen – das Leitbild, die Ziele und, und, und? Respekt. Dann möchten Sie uns jetzt sicher anrufen und sich als neues Mitglied bewerben.

Herzlich gern!



Sie erreichen uns am besten über unseren Vorstand Christine Fuchs, die Ihnen gerne alle weiteren Informationen gibt – wir freuen uns auf Sie.

Christine Fuchs  
Arbeitsgemeinschaft fußgänger-  
und fahrradfreundlicher Städte,  
Gemeinden und Kreise in NRW e.V.  
Konrad-Adenauer-Platz 17, 47803 Krefeld  
Tel.: 02151/864283  
info@agfs-nrw.de

Im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist Peter London Ihr Ansprechpartner für alle Fragen und Anregungen, die die Arbeitsgemeinschaft betreffen.

Peter London  
Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen,  
Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf  
Tel.: 0211/3843-3227  
peter.london@mbwsv.nrw.de



„Es gilt, Menschen zu bewegen, nicht Verkehrsmittel.“  
James K. Isaac



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

Vorstand Christine Fuchs

Konrad-Adenauer-Platz 17  
47803 Krefeld  
www.agfs-nrw.de  
info@agfs-nrw.de

Konzeption, Text und Gestaltung:



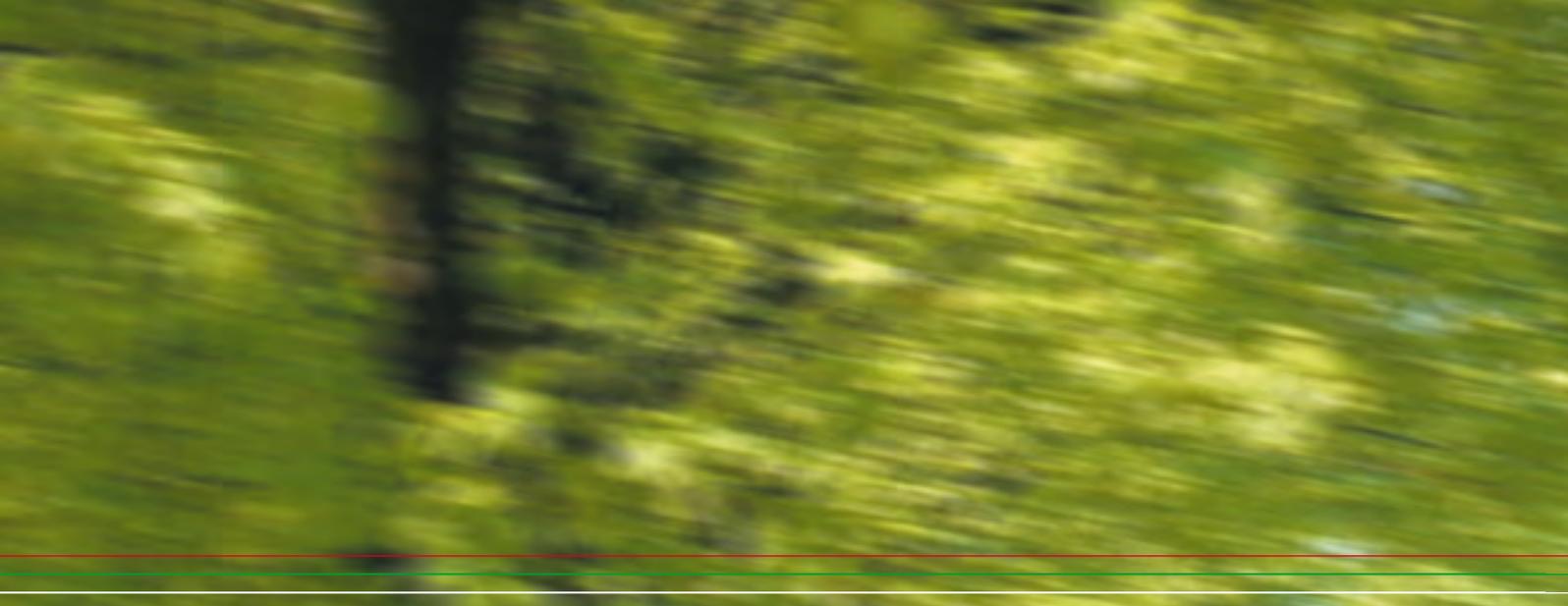
www.p3-agentur.de

3. Auflage  
Februar 2015

#### Bildnachweis

ADFC Bundesverband, „Deutschland per Rad entdecken“, s. www.adfc.de,  
Fotograf: Marcus Gloger – 47 li  
Berliner Zeitung/Wächter – 32  
Erftkreis – 25 (c), 33 li  
GPS GmbH Gräfelting – 24  
Hercules Fahrrad GmbH – 11 li, 37  
IFMA Cologne – 20, 44  
Münsterland Touristik – 22 re  
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW – 5 li  
P3 Agentur, Köln - 2, 11 re, 12 li, 12 re, 13, 15 re, 27, 30 li, 40 li, 42 li, 42 re, 43 re, 48  
Planerbüro Südstadt, Köln – 25 (b, e, f, g, h), 31 re, 31 li, 33 re, 39 li, 39 re, 40 re  
Ruhrgebiettouristik/Lueger – 14  
Shimano Europe – 3, 4, 8, 9 li, 10, 38  
Staatsbad Salzuflen – 16  
Stadt Bonn – 43 li, 25 (d)  
Stadt Herford – 30 re  
Stadt Köln – 15 li, 21  
Stadt Marl – 28, 46  
Stadt Münster – 41 li, 41 re  
Stadt Unna – 5 re, 7, 17, 18, 19, 23, 25 (a), 26 li, 29, 35, 45  
UPS – 22 li  
Velotaxi – 47 re  
Winora-Steiger GmbH – 9 re, 36





...> Leitbild der AGFS – Arbeitsgemeinschaft  
fußgänger- und fahrradfreundlicher  
Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.



**Arbeitsgemeinschaft  
fußgänger- und fahrradfreundlicher  
Städte, Gemeinden und Kreise  
in Nordrhein-Westfalen e.V.**

Konrad-Adenauer-Platz 17  
47803 Krefeld

[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)  
[info@agfs-nrw.de](mailto:info@agfs-nrw.de)

