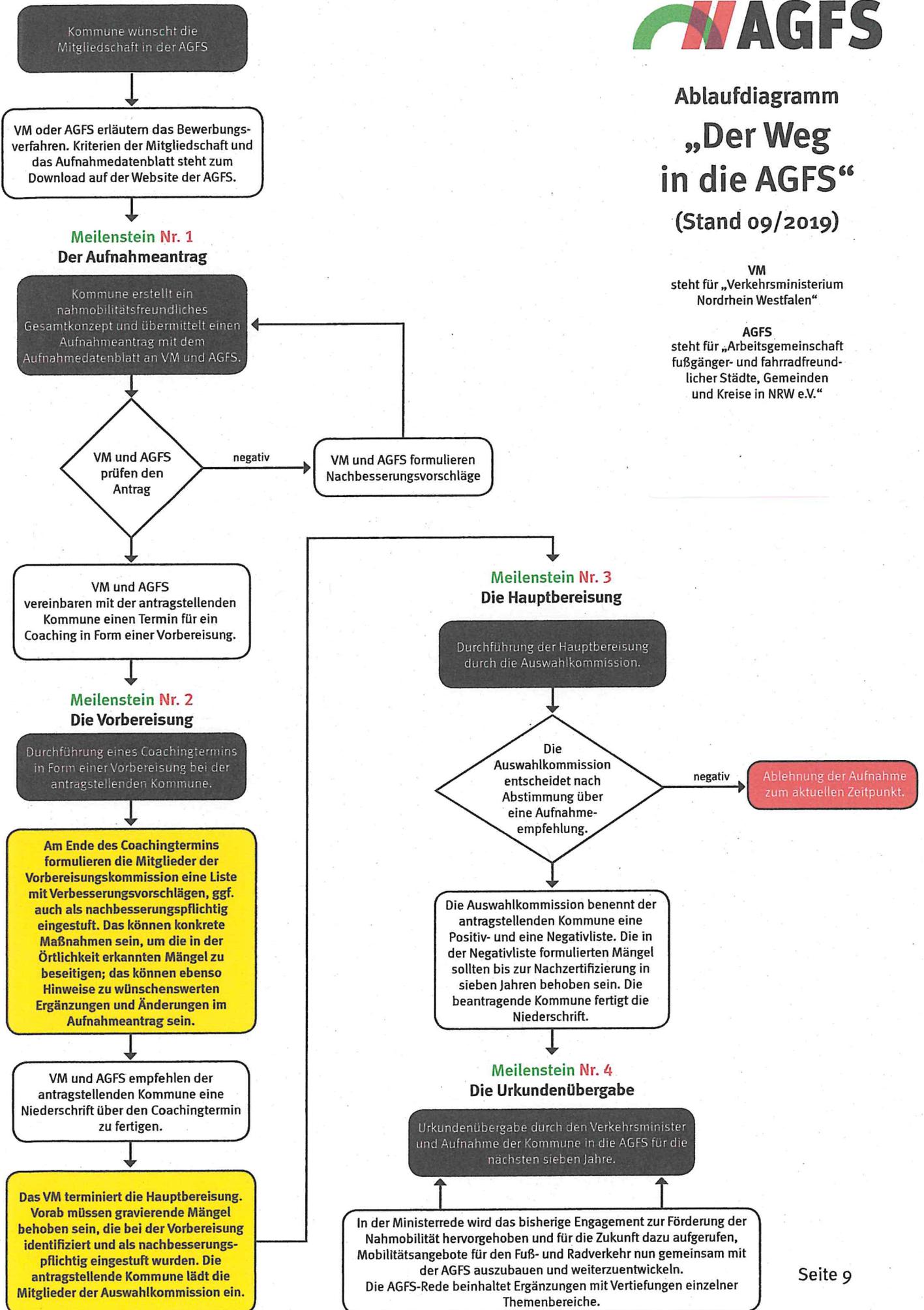


Ablaufdiagramm „Der Weg in die AGFS“ (Stand 09/2019)

VM
steht für „Verkehrsministerium
Nordrhein Westfalen“

AGFS
steht für „Arbeitsgemeinschaft
fußgänger- und fahrradfreund-
licher Städte, Gemeinden
und Kreise in NRW e.V.“



Hinweise für den Antrag auf Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.

Einleitung

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) wurde 1993 gegründet. Das wichtigste Ziel der 13 Gründungskommunen war es, das Verkehrsmittel Fahrrad in der kommunalen Verkehrsentwicklung besonders zu fördern, um so den Radverkehrsanteil in den Städten und Gemeinden auf rd. 25% in den Innenstädten zu steigern. Im Laufe der Zeit hat sich das Blickfeld über den Radverkehr hinaus erweitert. Heute steht die Förderung aller Formen der Nahmobilität auf der Agenda. Unter Nahmobilität versteht die AGFS alle Arten des nicht motorisierten Verkehrs: Fußgänger, Radfahrer, Inliner, Skater ...

Mittlerweile liegt die Mitgliederzahl schon fast bei 100 Städten, Gemeinden und Kreisen. Die Mitglieder verpflichten sich insbesondere zu einer innovativen Förderung der Nahmobilität, die von Rat/Kreistag und Verwaltung gleichermaßen gefördert wird. Das Qualitätsniveau der Nahmobilitätsförderung der AGFS und der einzelnen Mitglieder soll so zukünftig gesichert und weiterentwickelt werden.

Die Arbeitsgemeinschaft versteht sich als Vorreiter auf dem Weg hin zu einer stadtverträglichen und nachhaltigen Nahmobilität. Sie unterstützt daher ihre Mitglieder kontinuierlich mit entsprechenden neuen Impulsen. Die Vorteile einer AGFS-Mitgliedschaft sind in der Anlage zusammengestellt.

Die Mitgliedschaft und die damit verbundene Auszeichnung als nahmobilitätsfreundliche Stadt, Gemeinde oder Kreis sind auf sieben Jahre begrenzt. Eine Verlängerung der Mitgliedschaft um weitere sieben Jahre ist erneut zu beantragen.

Zum besseren Verständnis und zur Visualisierung des Verfahrensablaufs zur Aufnahme in die AGFS ist eine Grafik als Anlage 2 beigelegt.

Inhalt:

Erläuterungen zum Aufnahmeverfahren

Anlage 1: Kriterien für die Mitgliedschaft in der AGFS

Anlage 2: Ablaufdiagramm: Der Weg in die AGFS

Anlage 3: Aufnahmedatenblatt

Anlage 4: Die Vorteile einer AGFS-Mitgliedschaft

Antrag auf Mitgliedschaft in der AGFS

Mitglied in der AGFS können laut Satzung nur Städte, Gemeinden oder Kreise aus Nordrhein-Westfalen werden. Zur Aufnahme in die AGFS müssen die interessierten Kommunen einen Antrag einreichen. Der Antrag auf Aufnahme in die AGFS besteht aus zwei Teilen:

- Teil A: Schriftliche Erläuterung
- Teil B: Ergänzende Materialien

Teil A: Schriftliche Erläuterung

Im ersten Teil des Aufnahmeantrages stellt sich die Kommune vor und beschreibt ihre aktuelle Situation im Hinblick auf die Nahmobilität. Ein Ausblick auf die zukünftig geplanten Projekte schließt diesen Teil ab. Insbesondere werden folgende Inhalte erwartet:

Kommunale Verkehrspolitik

- Haushaltsaufwendungen für Gesamt-, Rad- und Fußverkehr der vergangenen fünf Jahre
- Verkehrspolitische Grundsatzbeschlüsse
- Verankerung in der Verwaltung
(Amt, Geschäftsbereich, Beauftragter, Kommission o.Ä.)

Bisher durchgeführte Maßnahmen

- Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität (baulich)
- Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität (ordnungsrechtlich)
- Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität (markierungstechnisch)
- Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität (gesundheitspolitisch)
- Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität (umweltpolitisch)
- Wegweisung (Rad- und Fußverkehr)
- Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV (Verknüpfung mit dem Rad- und Fußverkehr)
- Berücksichtigung des ruhenden Radverkehrs (Abstellanlagen)
- Fahrradstation/Mobilstation (Rad- und Fußverkehr)
- Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs in der Signaltechnik („Grüne Welle“)
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr
- Privatwirtschaftliche Initiativen und Effekte
- Unterhaltung einschließlich Winterdienst und Reinigung von/auf Rad- und Fußwegen
- Bürger- und Initiativenbeteiligung
- Touristische Maßnahmen im Bereich der Nahmobilität

Aussagen zur zukünftigen Rad- und Fußverkehrsförderung

Bitte nennen Sie konkrete Projekte.

Teil B: Ergänzende Materialien

Ergänzend sollte die antragstellende Kommune folgende Materialien beifügen:

- Stadtplan, Fahrradstadtplan, Fußgängerplan
- Übersichtskarte der Rad- und Fußverkehrsplanungen
- Broschüren, Faltblätter, Flyer o.Ä.

Ablauf/Technische Hinweise

Für den Aufnahmeantrag sind zwei Dokumente abzugeben:

- Aufnahmedatenblatt
- Erläuterungsbericht

Das *Aufnahmedatenblatt* umfasst die Basisdaten der antragstellenden Kommune. Das sind vorrangig Kennziffern und grundlegende Informationen über die Kommune.

Der *Erläuterungsbericht* soll maximal 20 Seiten umfassen und wie in Teil A „Schriftliche Erläuterung“ beschrieben aufgebaut sein. Inhaltlich werden die in der Anlage 1 „Kriterien für die Mitgliedschaft in der AGFS“ dargelegten Aspekte erwartet. Diese Aufnahmekriterien müssen nicht alle vollständig erfüllt sein, es sollte jedoch klar erkennbar sein, dass die Kommune auf dem richtigen Weg ist. Die Aufnahmekriterien erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, weitere, dort nicht genannte Aspekte können gerne ergänzt werden.

Der Antrag umfasst beide Dokumente und ist ausgedruckt in einfacher Ausfertigung bei der Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. sowie in doppelter Ausfertigung beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM) einzureichen. Parallel dazu soll der Antrag als PDF sowohl der AGFS als auch dem VM zugestellt werden.

Das VM und die AGFS prüfen den Antrag gemeinsam und entscheiden, ob eine Mitgliedschaft möglich ist. Wenn das positiv entschieden wird, erfolgt anschließend eine Vorbereitung mit zwei bis drei Teilnehmern aus dem VM und der AGFS, um die Kommune näher kennenzulernen. Auf diesem Termin werden die weiteren Schritte festgelegt. Wenn auf der Vorbereitung größere Defizite festgestellt werden, erhält die Kommune Hinweise, was zu verbessern ist.

Wenn die Vorbereitung positiv ausgefallen ist, sind alle Voraussetzungen für eine Bereisung durch die große Auswahlkommission gegeben. Diese entscheidet nach einer Bereisung der Kommune endgültig, ob eine Mitgliedschaft in der AGFS nach aktuellem Sachstand möglich ist.

Bei einer Zusage wird die Kommune mit dem Prädikat „nahmobilitätsfreundlich“ als fußgänger- und fahrradfreundliche Kommune ausgezeichnet und kann in die AGFS aufgenommen werden. Es wird nach einem geeigneten Termin gesucht, an dem Verwaltungsführung, Minister und AGFS-Vorstand gemeinsam die Aufnahme durchführen und die Urkunde sowie die Schilder mit dem Hinweis auf die Mitgliedschaft überreichen.

Anlage 1: Kriterien für die Mitgliedschaft in der AGFS

Kriterien für die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)

Generelles Ziel der AGFS ist es, Kommunen mit einer hohen Lebens- und Bewegungsqualität zu gestalten. Solche Städte, Gemeinden und Kreise zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel aus, sondern haben insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Daraus folgt, die Gruppe der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden als Ganzes besonders zu fördern. Dabei ist der Fußverkehr für kürzere Entfernungen bis zu ca. anderthalb Kilometern oft die schnellste Verkehrsart, während das Fahrrad bzw. das Pedelec innerhalb der Gruppe der nicht motorisierten Verkehrsarten die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und nahezu universell einsetzbar ist.

Der von der AGFS geprägte Begriff Nahmobilität steht für aktive und muskelbasierte Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Pedelec oder anderen bewegungsaktivierenden Fortbewegungsmitteln, wie z. B. Inlinern, Skate- und Kickboards, aber auch Rollatoren und Rollstühlen.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft verstehen sich nicht nur als „fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise“, sondern darüber hinaus als Modellkommunen für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und verträgliche Mobilität für die Menschen in der Stadt. Sie unterstützen deshalb alle Maßnahmen, die die Stadt als attraktiven Lebensraum stärken.

Mitglied der AGFS können Kommunen werden, die den hohen Nutzen der Nahmobilität erkannt haben sowie den Rad- und Fußverkehr bereits aktiv fördern. Die Aufnahme in die AGFS zeichnet jedoch nicht einen erreichten optimalen Zustand aus. Vielmehr markiert sie den Beginn einer intensiveren Förderung der Nahmobilität. Dabei werden die Mitgliedskommunen von der AGFS ideell, materiell und durch einen stetigen Know-how-Transfer unterstützt. Ziel des Prozesses ist es, die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr kontinuierlich zu verbessern. Um dies zu gewährleisten, wird die Mitgliedschaft jeder Kommune alle sieben Jahre anhand der erreichten Fortschritte überprüft.

Die AGFS hat Themenfelder definiert, die im Rahmen der Mitgliedschaft berücksichtigt werden müssen, eine Nichtberücksichtigung muss begründet werden:

- Kommunalpolitische Zielsetzung
- Stadt- und verkehrsplanerische Schwerpunkte
- Prioritäten in der Umsetzung
- Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur
- Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde
- Service für den Fuß- und Radverkehr
- Kommunikation und Information

Die folgende Übersicht listet Kriterien auf, anhand deren Kommunen ihre Förderung der Nahmobilität in Aufnahme- oder Verlängerungsanträgen beschreiben können. Die offene Liste bietet Anhaltspunkte. Kommunen müssen nicht zwingend alle Kriterien erfüllen. Sie können

ebenfalls auch hier nicht genannte Punkte, die sich z. B. nach den örtlichen Gegebenheiten richten, in den Anträgen anführen. Aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenbereiche zwischen Städten, Gemeinden und Kreisen werden die einzelnen Kriterien im Verfahren zur Aufnahme bzw. zur Verlängerung der Mitgliedschaft unterschiedlich gewichtet.

Kommunalpolitische Zielsetzung

- Politische Grundsatzentscheidung für stringente kommunale Nahmobilitätspolitik
- Anhebung des Anteils der Nahmobilität am Gesamtverkehrsaufkommen auf 60% (Evaluation durch Modal-Split-Erhebung)
- Für den Radverkehr wird ein Anteil von 25% und für den Fußverkehr von 35% angestrebt (Evaluation durch Modal-Split-Erhebung)
- Das Förderprinzip „Nahmobilität als System“ wird angewendet
- Gesundheits-, umwelt- und sozialpolitische Zielsetzungen zur weiteren Verbesserung der Nahmobilität
- Bereitstellung ausreichender organisatorischer, personeller und finanzieller Ressourcen für die Nahmobilitätsförderung, auch Zugang zu Fortbildungsangeboten

Stadt- und verkehrsplanerische Schwerpunkte

- Schaffung von Wegen und Plätzen, die aufgrund ihrer Gestaltung und Dimensionierung zur aktiven Bewegung einladen (bewegungsaktivierende Infrastruktur, Sportparks, Spielparks, Stichworte: besitzbare Stadt, beispielbare Stadt)
- Verfolgung des Planungsprinzips „Stadt der kurzen Wege“ (Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern und ausbauen)
- Barrierefreie Kommune anstreben
- Gleichberechtigte Betrachtung von Nahmobilität und motorisiertem Individualverkehr (Kfz-Verkehr)
- Über das Regellaß hinausgehende Verkehrssicherheitsarbeit, wie z. B. Einrichtung einer Kinderunfallkommission

Prioritäten in der Umsetzung

- Rad- und Fußverkehrskonzept (Nahmobilitätskonzept), ggf. auch integriert in einem Mobilitätsplan (MEP bzw. SUMP, sustainable urban mobility plans)
- Regelmäßige Fortschreibung dieser Konzepte
- Förderung multimodaler Verkehre, z. B. durch sichere und barrierefreie Schnittstellen zum ÖPNV, Radstationen/Mobilstationen, Bike & Ride, Radverleihsysteme, u.a.
- Laufende Unterhaltung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur
- Winterdienst, insbesondere auf Rad- und Fußwegen
- Zusammenarbeit mit örtlichen Akteuren (ADFC, Fuss e.V., Senioren- und Behindertenverbände, Handel, Industrie etc.) bei der Förderung der Nahmobilität
- Eine nahmobilitätsfreundliche Verwaltung schaffen, um der Vorbildfunktion gerecht zu werden, z. B. unter Mithilfe des Handlungsleitfadens Fußverkehr der AGFS

Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur

- Verwendung von jeweils angemessenen Radverkehrsinfrastrukturelementen in Abhängigkeit von der örtlichen Situation (baulicher Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraße etc.)

- Sichere, direkte und komfortable Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten, z. B. mit Radfahrschleusen oder aufgeweiteten Radaufstellflächen
- Prüfung bzw. Realisierung von schnellen Radverkehrsverbindungen wie Radschnellwegen, Radvorrangrouten oder Velorouten
- Einsatz von Fahrradstraßen
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Flächendeckend qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen (z. B. ADFC-zertifiziert)
- Verzicht auf Umlaufsperrern im Zuge von Radverbindungen und Überprüfung der Notwendigkeit von Pollern zur Sicherstellung von Hindernisfreiheit
- Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation, beispielsweise Ruhezone, Spielparks, markante Treffpunkte usw.)
- Ausreichend breite Gehflächen für den Fußverkehr und Freihalten von Parkverkehr.
- Sichere Querungsanlagen in Abhängigkeit zur Straßenraumsituation für den Fußverkehr
- Bessere Einbindung des Fußverkehrs an Knotenpunkten und in Signalprogramme von LSA.
- Gleichberechtigte Berücksichtigung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr bei der Konzeption von Lichtsignalanlagen
- Vermeidung von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr (bzgl. gemeinsamer Führungen und Fahrradparken auf Gehwegen)
- Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und -schwerpunkten
- Zusammenhängende hierarchische Rad- und Fußwegenetze für Alltags- und Freizeitmobilität
- „Bewegungsbänder“ für Freizeitverkehre (Inliner etc.)
- Bereitstellung einer barrierefreien Infrastruktur nach den Prinzipien Nivellierung, Zonierung, Linierung und Kontrastierung
- Beachtung der einschlägigen Regelwerke (EFA, ERA, RAS, RiLSA, RAL ...) für alle öffentlichen Straßen und Wege
- Berücksichtigung der technischen Leitlinien der AGFS für die Ausgestaltung von Infrastruktur, z. B. Abstellanlagenbroschüre

Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde

- Keine Anordnung von Parken auf Gehwegen und Lösung von Konflikten mit abgestellten Rädern, Scootern u.a. Verkehrsmitteln auf Gehwegen
- Ausweisung von Tempo 30 und verkehrsberuhigten Bereichen
- Fuß- und Radwege von illegalem ruhenden Kfz-Verkehr freihalten
- Regelmäßige Verkehrsschauen (vorzugsweise gesondert für den Rad- und den Fußverkehr)
- Baustellenmanagement für Rad- und Fußverkehr
- Vermeidung gemeinsamer Führungen von Fuß- und Radverkehr im Innerortsbereich, insbesondere im Zuge von Hauptverbindungen.
- Prüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen
- Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr
- Anordnung von FGÜ nach den Einsatz- und Gestaltungsempfehlungen des Landes NRW (Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen, eingeführt durch Erlass des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 25. April 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1)

Service für den Fuß- und Radverkehr

- Fußgängerwegweisung (und Ausweisung von Inlinerouten, Nordic-Walking-Routen, Wanderrouten)
- Kommunale Radwegweisung als Ergänzung zur Radwegweisung NRW
- Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (Fahrradkuriere, Fahrradwachen, Reparaturservice etc.)
- Förderung, Anregung und Unterstützung von Serviceangeboten des Einzelhandels und der lokalen Wirtschaft, Hol- und Bringdienste, fahrradfreundliche Arbeitgeber etc.
- Nutzung von öffentlichen und privaten Toiletten für Zu Fuß gehende und Rad fahrende im Stadtgebiet
- Fahrradverleihsysteme, insbesondere auch für Pedelecs und Lastenfahrräder
- Kommunales Meldesystem für Mängel und Schäden an der Infrastruktur

Kommunikation und Information

- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)
- Nahmobilitätsfreundliches Klima in der Kommune fördern
- Aktive Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Nahmobilität, Fahrrad- und Wandertourismus
- Einsatz von Kommunikationsmitteln (Internetauftritt, Kampagnen, Apps, Fahrradstadtpläne, Printprodukte etc.)
- Zusammenarbeit mit Kindergärten und Schulen zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen
- (Mobilitäts-)Verhalten kommunaler Repräsentanten als Vorbild
- Verwaltungsinterne Vernetzung des Themas Nahmobilität, interne Kommunikation mit den stadteigenen Betrieben und der zuständigen Polizeibehörde
- Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben
- Bürgerinformation und -beteiligung bei Einzelmaßnahmen und Planungsprozessen
- Etablierung des Fußverkehrs als eigenständiges Thema
- Durchführung von Fußverkehrs-Checks

Anlage 3: Aufnahme­datenblatt

Aufnahme­datenblatt für die AGFS-Mitgliedschaft

Neue Mitgliedschaft

Verlängerung der Mitgliedschaft

Allgemeine Daten

Name der Gemeinde / Stadt / Kreis _____

Einwohnerzahl / Stichtag _____

Flächengröße _____

Topographie:

weitgehend eben / wenige Steigungen / leicht hügelig / durchgehend leichte Steigungen /
starke Steigungen / weitgehend starke Steigungen

Kommunale Organisationsstruktur
zum Themenbereich Nahmobilität _____

Internetadresse Kommune _____

Internetadresse(n) der Kommune zur Nahmobilität _____

Verwaltungsdaten

Zuständige Bezirksregierung _____

Zuständige Niederlassung
Landesbetrieb Straßenbau NRW _____

Vorhandene, ggf. themenspezifische Verkehrsunfallkommission(en)

Haushaltssicherung: nein: (o) ja: (o), Haushaltssicherungskonzept bis _____

ja (o), nicht genehmigt

Verkehrliche Daten

Anzahl zugelassene Pkw je 1000 EW _____

Öffentliche und private Fahrradverleihsysteme: ja (o) (Liste beifügen) nein (o)

Öffentliche Akkuladestationen für Pedelecs: ja (o) ____ (Anzahl) nein (o)

Letzte Modal Split-Erhebung,
durchgeführt von wem und wann _____

Modal Split Ergebnis:

zu Fuß: ____ % / Fahrrad: ____ % / ÖPNV: ____ % /

MIV (Fahrer) : ____ % / MIV (Mitfahrer) : ____ % / sonstige: ____ %

Unfallentwicklung innerhalb der letzten fünf Jahre

Jahr	Anzahl Unfälle mit Toten			Anzahl Unfälle mit Schwerverletzten			Anzahl Unfälle mit Leichtverletzten			Anzahl Unfälle mit Sachschäden
	Ges.	Zu Fuß	Rad	Ges.	Zu Fuß	Rad	Ges.	Zu Fuß	Rad	
1										
2										
3										
4										
5										

Quelle: _____

Aktuelle Unfallhäufungsstellen im Fuß- und Radverkehr (Anzahl) _____

Aufnahmeverfahren

Bewerbung am _____

Vorbereitung am _____

Hauptbereisung mit positiver Empfehlung am _____

Überreichung der Mitgliedsurkunde am _____

Aufnahme in die AGFS am _____

Nachzertifizierung im Jahr _____

Kontaktdaten Verwaltung

	Vorname Nachname	Amt	Tel.	Mail
Zuständige Dezernent/in, Beigeordnete/r				
Arbeitsebene / Kontakt zur AGFS				
Öffentlichkeitsarbeit				
Presse / Social Media				

Postalische Adresse:

Postfach: _____

Straße: _____

PLZ: _____

Ort: _____

Anmerkungen

Hinweise aus der Bevölkerung, Anmerkungen Dritter (ggf. weitere Seiten/Dateien beifügen)

Anlage 4: Die Vorteile einer AGFS-Mitgliedschaft

Fachkolleginnen und -kollegen treffen, Mobilitätsthemen diskutieren, Wissen erwerben, Materialien nutzen - profitieren Sie von einem der größten kommunalen Netzwerke zum Thema Nahmobilität. Eine Mitgliedschaft in der AGFS kostet 2.500 Euro jährlich. Dafür stehen Ihnen zahlreiche Fachbroschüren, Kampagnen, fachliche Beratung sowie exklusive Fördermittel zur Verfügung. Nach außen können Sie ihre Mitgliedschaft durch ein eigenes neues Schild dokumentieren. Erfahren Sie hier, welchen konkreten Mehrwert Ihnen die AGFS bietet.

Ihre Vorteile im Einzelnen:

Exklusiver Zugang zu Fördermitteln des Landes NRW

Das Land Nordrhein-Westfalen hält für die Mitglieder der AGFS exklusive Fördermittel bereit, die z.B. für die lokale Öffentlichkeitsarbeit, aber auch für Modal-Split-Erhebungen beantragt werden können. Eine Liste aller förderungsfähigen Maßnahmen finden Sie in den Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah).

Öffentlichkeitsarbeit: Zentral produzieren - lokal einsetzen

Die AGFS entwickelt regelmäßig Broschüren, Leitfäden und Kampagnen, die auf aktuelle Bedürfnisse ihrer Mitglieder abgestimmt sind. Sämtliche Materialien stehen den Mitgliedern kostenlos zur Verfügung. Hier finden Sie ausführliche Informationen zu den aktuellen Kampagnen sowie zu unseren Fachthemen.

Netzwerk für Wissens- und Erfahrungsaustausch

Für die Weiterbildung, Vernetzung und den fachlichen Austausch sowie die gegenseitige Unterstützung bei Problemen und Planungsfragen bietet die AGFS unterschiedliche Arbeitsformate an, wie Kongresse, Workshops, Exkursionen, Arbeitskreise und vieles mehr. So entsteht ein Mehrwert: lokal, aber auch in der interkommunalen Zusammenarbeit.

Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität

In wichtigen Fragen der Nahmobilitätsförderung steht die AGFS ihren Mitgliedern beratend zur Seite. Ob Planung, Konzeption, Service, Forschung oder Kommunikation: Die AGFS als Kompetenz-Netzwerk unterstützt ihre Mitglieder aktiv.

Bindeglied zu wichtigen Akteuren

Die AGFS sichert die Vernetzung und die Kooperation zwischen Kommunen, Verbänden und wichtigen Institutionen. Durch "Unternehmen Fahrrad!" steht sie im regelmäßigen Austausch mit der Fahrradindustrie und mit Entscheiderinnen und Entscheidern aus dem Gesundheitsbereich.

Botschafterin und Beraterin des Landes

Die AGFS ist Hauptakteurin für den "Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität" und liefert fachliche Grundlagen für viele interministerielle Projekte.