



Hansestadt Wesel  
am Rhein

# 30 JAHRE AGFS

*Was hat sich für Wesel verändert?*

Nahmobilität



Radverkehr



 **AGFS**



Fußverkehr

# Vorwort

Die AGFS feiert im Jahr 2023 ihr 30-jähriges Bestehen. Dies ist sicherlich ein Grund zum Feiern, da sich die AGFS als Vorreiter für eine zukunftsorientierte und urbane Mobilität im Sinne ihrer Mitgliedskommunen stets engagiert und weiterentwickelt hat.

Für die Stadt Wesel ist die Mitgliedschaft in der AGFS seit der Aufnahme im Jahr 1995 von besonderem Interesse und Wert. Die AGFS unterstützt die Mitgliedskommunen strategisch und operativ. Sie ist das Bindeglied zwischen dem Land NRW und den Kommunen. Die Möglichkeit, an exklusive Fördertöpfe als Mitglied der AGFS zu gelangen, hat die Stadt Wesel in den letzten 27 Jahren in jedem Jahr intensiv genutzt. Somit konnte sie den Radverkehrsanteil sowohl durch viele Projekte in der Öffentlichkeitsarbeit wie auch in der Infrastruktur und im Service kontinuierlich steigern.

Der Radverkehrsanteil in der Stadt Wesel liegt mit Stand 2019 bei 28 % am Gesamtverkehrsaufkommen. Das bedeutet, dass täglich annähernd 60.000 Fahrten mit dem Rad auf dem Weseler Stadtgebiet durchgeführt werden.

Bereits Ende der 1980er Jahre waren sich Politik und Verwaltung einig, dass der Radverkehrsanteil dauerhaft erhöht werden muss. 30 Jahre später kann die Stadt Wesel zahlreiche Erfolge im Fuß- und Radverkehr aufweisen. Es wurden herausragende Preise gewonnen wie u.a. der Deutsche Fahrradpreis im Jahr 2006 mit dem Projekt „Lippfefähre“.



**Hansestadt Wesel**  
am Rhein

Stadt Wesel  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Idee und Verfasser:  
Dipl.-Ing. Michael Blaess  
[michael.blaess@wesel.de](mailto:michael.blaess@wesel.de)

1. Auflage Dezember 2022  
500 Exemplare

## 30 JAHRE AGFS

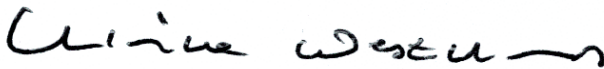
*Was hat sich für Wesel verändert?*

Wesel hat auch sehr viel in seine Infrastruktur in den letzten 30 Jahren in den Bereichen des Fuß- und Radverkehrs investiert. So wurden die Fußgängerzone (2013) neugestaltet, eine Radstation am Bahnhof (2010) errichtet sowie seit 1995 viele Straßen fußgänger- und fahrradfreundlich gestaltet und umgebaut.

Aufgrund der Diskussionen zu den Themen Klimaschutz und Gesundheit ist es unverzichtbar, auch zukünftig den Fuß- und Radverkehr als Bestandteil der Nahmobilität weiterhin zu fördern. Die Idee der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ wurde in den letzten Jahren intensiv umgesetzt, ist allerdings als stets fortlaufendes Projekt angelegt.

Daher möchte ich Sie aufrufen, an dieser Idee gemeinsam mit uns weiterhin zu arbeiten.

Wesel, im Dezember 2022



Ulrike Westkamp  
Bürgermeisterin



# Gründung der AGFS

In den 1980er Jahren entwickelte das damalige Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes NRW eine Vielzahl an Förderprogrammen. Hierunter fiel auch die systematische Förderung des Radverkehrs. Grund war die Wiederentdeckung des Fahrrads in der aktiven Umweltbewegung. Mehrere Städte schlossen sich im Laufe des Jahres 1988 dem Modellprogramm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ an. Es wurde durch den Referatsleiter für Stadtverkehr des Landes NRW Dr. Heiner Monheim ins Leben gerufen. Vor diesem Hintergrund erfolgte eine vollkommene Neuausrichtung des Radverkehrs in NRW. Rund fünf Jahre nach dem offiziellen Start des Landesprogramms „Fahrradfreundliche Städte“ gründete sich am 18.10.1993 mit 13 Gründungsmitgliedern in Krefeld die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW“ kurz „AGFS“ genannt. Mit Stand Dezember 2022 hat die AGFS nun 98 Mitglieder.

Die Stadt Wesel wurde am 02.04.1995 als 16. Mitglied in der AGFS aufgenommen. Im ersten Anlauf im Jahre 1993 schaffte es die Stadt Wesel noch nicht Mitglied in der AGFS zu werden, da sie seinerzeit noch zu sehr auf Hochbordradwege gesetzt hatte und nicht auf die neuen Radverkehrsanlagen mit ihren Markierungslösungen wie den Radfahrstreifen oder den Schutzstreifen im Fahrbahnbereich, die vor allem im Innenstadtbereich zum Einsatz kommen sollten.

Seit der Gründung der AGFS hat diese einen graduellen Wandel vollzogen. Stand in den Anfängen ausschließlich das Fahrrad im Fokus, so wurde 2003 das bis dahin geltende Leitbild einer „fahrradfreundlichen“ Stadt bzw. Gemeinde um die Förderung der Nahmobilität als zentrales Leitmotiv erweitert. Diesen Wandel hat die AGFS im Jahr 2013 mit einer Namensänderung nachvollzogen. Seitdem ist die AGFS offiziell auch fußgängerfreundlich.



# 30 JAHRE AGFS

*Was hat sich für Wesel verändert?*



**Gründung 1993**  
**13 Mitglieder**



Abb. 02

**Aufnahme 1995**  
**16. Mitglied, Stadt Wesel**

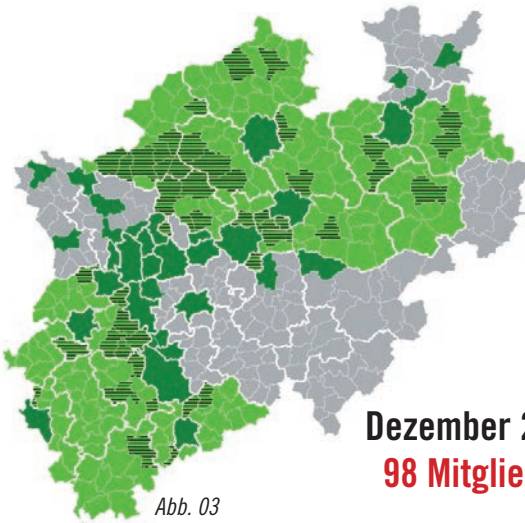


Abb. 03

**Dezember 2022**  
**98 Mitglieder**

- Städte und Gemeinden
- Kreise
- Kreisangehörige Städte und Gemeinden in fußgänger- und fahrradfreundlichen Kreisen



Abb. 04



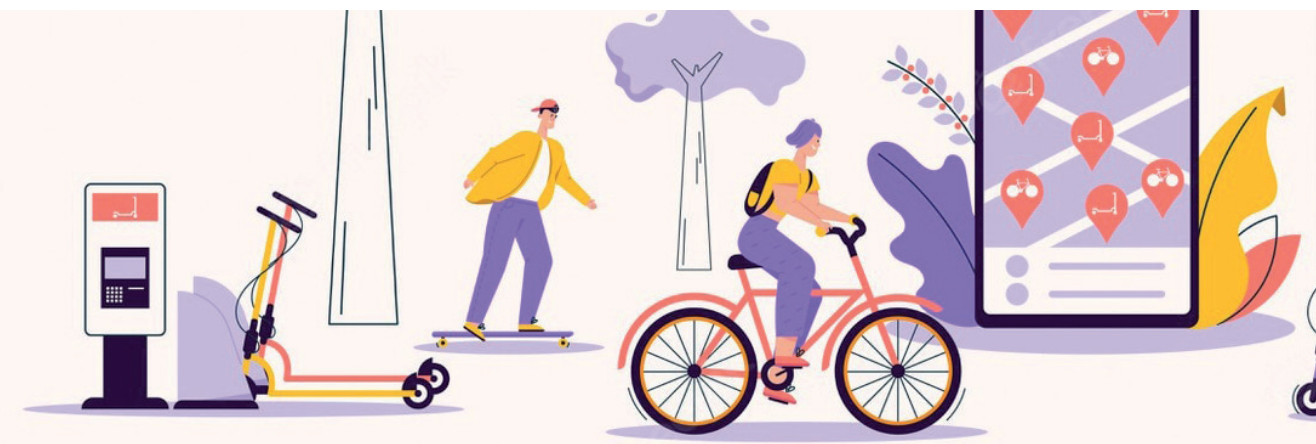
# AGFS das Netzwerk des Landes NRW im Bereich der Nahmobilität

Die AGFS ist ein leistungsstarkes und erfolgreiches Netzwerk nordrhein-westfälischer Städte, Gemeinden und Kreise, welches sich über das Leitthema Nahmobilität hinaus als Vorreiter für eine zukunftsweisende, urbane Mobilität engagiert. Die AGFS plädiert für einen multimodalen Ansatz – gesund, effizient und städtebaulich verträglich –, der alle Verkehrsmittel integriert, aber der Nahmobilität besonderen Raum gibt. Für die AGFS ist die Stadt der Zukunft kompakt, urban, grün und in besonderem Maße bewegungsaktivierend.

Es gilt für die Idee der Nahmobilität vorbildliche Verkehrsanlagen, Service-Komponenten und Kommunikationsformate zu entwickeln, zu planen und zu realisieren. Als Kompetenz-Netzwerk besteht die AGFS aus Ingenieur\*innen, Stadt- und Raumplaner\*innen sowie Geograf\*innen. Die AGFS befasst sich über die Nahmobilität hinaus mit nahezu allen Fragen der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrstechnik. In der AGFS fließen fundiertes Planungswissen und modernes Kommunikations-Know-how zusammen – vom ländlichen Raum bis zur urbanen Metropole. Ein Wissen, von dem die Mitgliedskommunen in ihrer Arbeit, Partner und natürlich die Menschen in den Städten und Gemeinden tagtäglich profitieren.



Abb. 05  
AGFS Berufskampagne  
„Plane Deine Stadt!“



## 30 JAHRE AGFS

*Was hat sich für Wesel verändert?*



Abb. 06

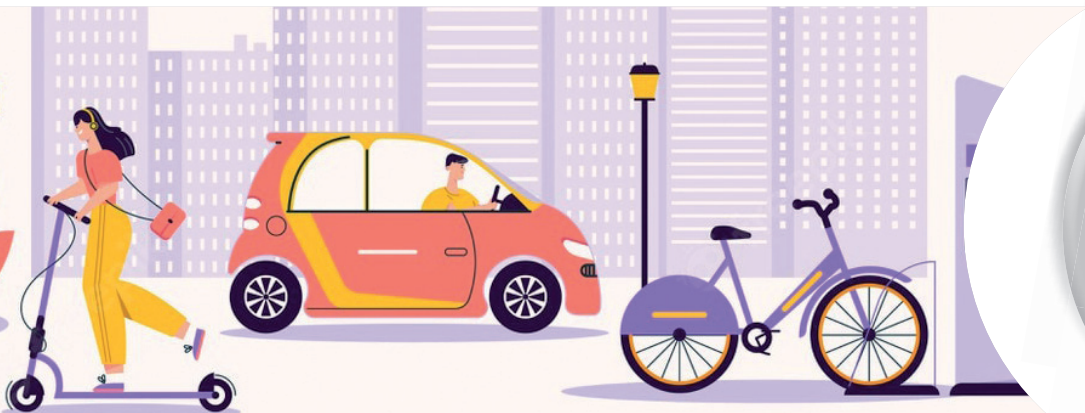


Abb. 07

# Vision der AGFS

Die „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ ist sowohl Vision als auch Handlungsansatz.

Ein Leitbild, das nicht nur funktionale Ansprüche (mehr Fuß- und Radverkehr) beinhaltet, sondern dessen Kerngedanke darin besteht, dass Städte und Gemeinden zu hochwertigen „Lebens- und Bewegungsräumen“ transformiert werden. Öffentliche Räume, die aktiv zum Bewegen einladen, in denen körperliche Aktivität ungehindert, sicher und mit Freude stattfinden kann, sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung.

Es handelt sich um die „bewegte Stadt“, in der die Grenzen zwischen Mobilität, Sport und Gesundheit fließend sind. Als Kernaufgabe der zukünftigen kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung sieht die AGFS deshalb weniger den Ausbau und die Optimierung des bestehenden Systems, sondern vielmehr eine Transformation der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume.

Ziel ist die Realisierung von lebendigen und „humanen“ Straßen und Plätzen, die sich wieder neu auf den „Maßstab Mensch“ beziehen. Sie sollen gemeinschaftlich von allen Verkehrsteilnehmer\*innen genutzt werden, aber insbesondere einen adäquaten Raum für körperaktive Bewegung bieten. Eine „gesunde Stadt“, in der die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) die „Basismobilität“ ist. Die Zielmarke der AGFS am Gesamtverkehrsaufkommen liegt im Bereich der „Basismobilität“ bei ca. 60 % der Wege und Fahrten, die zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. In der Stadt Wesel lag der Wert der Basismobilität im Jahr 2019 bei 41 %.

Die AGFS ist der Meinung, dass vor allem die Verkehrsinfrastruktur das Mobilitäts- und Bewegungsverhalten wesentlich prägt und formt. Deshalb engagiert sich die AGFS für eine qualitativ hochwertige, bewegungsaktivierende Infrastruktur, die über ihre Verkehrsfunktion hinaus vielfache urbane Nutzungen zulässt und zugleich entscheidende Anreize für eine gesundheitsfördernde Nahmobilität setzt.





# 30 JAHRE AGFS

*Was hat sich für Wesel verändert?*

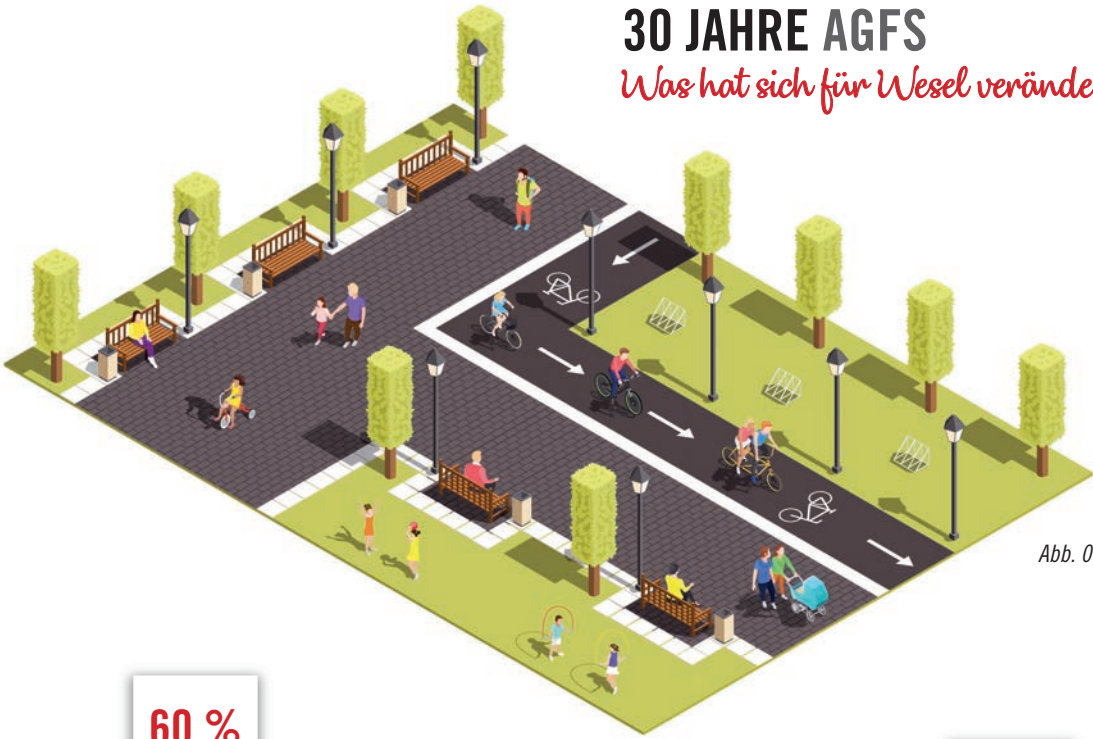


Abb. 08

60 %



**Zielmarke  
Basismobilität**

**AGFS**

41 %



**Basismobilität  
Stand 2019**



Hansestadt Wesel  
am Rhein



8 | 9

Abb. 09

# Position der AGFS zum Öffentlichen Verkehr und zum motorisierten Individualverkehr

- E-mobile und auch selbstfahrende Autos lösen grundsätzlich nicht das „Flächenproblem“ des Autos als Massenverkehrsmittel.
- Carsharing wird nach aktuellem Stand den Privatbesitz bzw. die Privatnutzung des Pkw nur geringfügig reduzieren.
- Eine Verlagerung vom Auto in die öffentlichen Verkehre ist nur begrenzt möglich, weil heute in vielen Großstädten das Potenzial über Taktdichte und Optimierung der Wagenlänge bzw. Wagenanzahl zum Teil bereits ausgeschöpft ist und ein weiterer Ausbau der ÖV-Infrastruktur (Stichwort „drittes Gleis“) immense Kosten verursachen würde.

In Mittelstädten fanden in den letzten Jahren vielerorts deutliche wirtschaftliche Einsparungen durch Politik und Verkehrsbetriebe statt, was dazu führt, dass der öffentliche Verkehr oftmals nicht mehr als eine Grundversorgung darstellt. Erhebliche Investitionen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Service und Personal sind notwendig, um dem öffentlichen Verkehr eine neue Dynamik zu verleihen, die von den Nutzer\*innen als positives Signal für einen Umstieg verstanden werden könnte.

- Technologie und digitale verkehrsmittelübergreifende Informations- und Buchungssysteme erleichtern zwar die Multimodalität, helfen allerdings nicht, infrastrukturelle Engpässe aufzulösen.



## 30 JAHRE AGFS

### *Was hat sich für Wesel verändert?*

- Hoffnungsträger ist und bleibt die Nahmobilität, wenn es um die Substitution von Kfz-Fahrten im Kurz- und Mittelstreckenbereich geht. In diesem Zusammenhang plädiert die AGFS ausdrücklich für die Realisierung von kommunalen und regionalen Radschnellwegen.
- Die kontinuierlich wachsende Nachfrage nach E-Bikes – insbesondere Pedelecs – ist aus Sicht der AGFS der richtige Weg zu einer zukunftsorientierten Mobilität in unseren Städten. Sie erschließen neue Räume, ermöglichen neue Reichweiten und gewinnen neue, autoaffine Zielgruppen.

Vor ungefähr 30 Jahren stand Wesel an einem Scheideweg. Politik und Verwaltung stellten sich die Frage, ob Wesel verstärkt auf den ÖV setzen soll oder auf den Radverkehr. Wirtschaftliche Überlegungen führten dazu, dass sich Politik und Verwaltung darauf verständigten, dass auf den Radverkehr und somit auf den Ausbau der deutlich günstigeren Infrastruktur für den Radverkehr gesetzt wurde.

Die Stadt Wesel hat vor dem Hintergrund, dass sie bereits vor ungefähr 30 Jahren gezielt auf das Verkehrsmittel Fahrrad gesetzt hat, gegenüber anderen Kommunen, die nicht auf das Fahrrad zu dieser Zeit gesetzt haben, heute erhebliche Vorteile. Die Infrastruktur, der Service sowie die Öffentlichkeitsarbeit wurden Jahr für Jahr durch Politik und Verwaltung so entwickelt, dass die Stadt Wesel als fahrradfreundliche Stadt zu einer festen Größe mit einem hohen Bekanntheitsgrad in NRW werden konnte und einen guten Ruf genießt.



# Potential der Nahmobilität

Wenn in der Zukunftsgesellschaft Energieverbrauch, Ressourcenschonung, Mobilitätskosten und Gesundheit eine Kernbedeutung erhalten, dann wird es Primärziel einer jeden Kommune werden, das Potenzial der Nahmobilität voll auszuschöpfen.

Mehr Fuß- und Radverkehr entlastet Städte und Gemeinden von übermäßigem Kfz-Verkehr und schafft zugleich wieder Freiräume für die Anteile des motorisierten Verkehrs, die auf der einen Seite nicht verlagerbar sind und auf der anderen Seite für die Wirtschaftsfunktion einer Stadt notwendig bleiben.

Mehr Radverkehr kann nicht zuletzt durch seine Zubringerfunktion im Bereich von Mobilstationen mit ÖV-Haltepunkten auch den ÖV stärken. In Stadt und Land entstehen neue Verbindungen zwischen Bahn, Bus und Rad, insbesondere wenn der ÖPNV in Gebieten schwacher Nachfrage weiter ausgedünnt wird und die Haltestellenabstände immer größer werden. Eine Lücke, die durch die zahlenmäßige Zunahme der Pedelecs geschlossen werden kann. Das Pedelec mit seiner durchschnittlichen Reichweite bis zu 20 km und seinem Zeitvorteil wird das klassische Fahrrad mit seiner durchschnittlichen Reichweite bis zu 5 km mehr und mehr ablösen und somit die notwendige Verknüpfung von ÖV und Radverkehr besonders im ländlichen Raum erheblich verbessern.

**mobilstation**

Stadt Wesel, Büderich  
Marktstraße

**BUS**

|                 |          |
|-----------------|----------|
| L89 Lorem Ipsum | in 6 Min |
| L45 Lorem Ipsum | in 3 Min |
| L89 Lorem Ipsum | in 6 Min |
| L45 Lorem Ipsum | in 3 Min |
| L89 Lorem Ipsum | in 6 Min |
| L45 Lorem Ipsum | in 3 Min |
| L89 Lorem Ipsum | in 6 Min |
| L89 Lorem Ipsum | in 6 Min |

**Informationen**

Abb. 11





## 30 JAHRE AGFS

*Was hat sich für Wesel verändert?*



Abb. 12



Abb. 13



12|13

Abb. 14

# Nutzen der Mitgliedschaft in der AGFS für die Stadt Wesel

## ZENTRAL PRODUZIEREN – LOKAL EINSETZEN

Diese Strategie, alle Materialien kostengünstig und zentral zu entwickeln, hat sich über die Jahre bewährt. Sämtliche Informationsmaterialien und Kampagnen für die lokale Fach- und Öffentlichkeitsarbeit in den Kommunen werden den AGFS-Mitgliedern kostenlos zur Verfügung gestellt.

## BERATUNG UND HILFESTELLUNG BEI FRAGEN DER NAHMOBILITÄT

In wichtigen Fragen der Nahmobilitätsförderung steht die AGFS ihren Mitgliedern als Kompetenz-Netzwerk bei Planung, Konzeption, Service oder Kommunikation proaktiv zur Seite.

## NETZWERK FÜR WISSENS- UND ERFAHRUNGSAUSTAUSCH

Für die Weiterbildung, die Vernetzung und den fachlichen Austausch sowie die gegenseitige Unterstützung bei Problemen und komplexen Planungsfragen können unterschiedliche Arbeitsformate (Kongresse, Workshops, Exkursionen, Arbeitskreise etc.) genutzt werden.

## BINDEGLIED ZU WICHTIGEN AKTEUREN

Die AGFS sichert die Vernetzung und die Kooperation zwischen ihren Kommunen. Sie steht auch in direktem Austausch mit kommunalpolitischen Verbänden, wichtigen Institutionen und Akteuren in der Mobilität. Im „UNTERNEHMEN FAHRRAD!“ ist ein regelmäßiger Austausch mit Entscheidern aus der Fahrradindustrie sowie aus dem Gesundheitsbereich gewährleistet.



# 30 JAHRE AGFS

*Was hat sich für Wesel verändert?*

## BOTSCHAFTERIN UND BERATERIN DES LANDES

Auf Landesebene nimmt die AGFS eine wichtige Rolle ein. So hat sie bereits bei dem im Jahr 1999 auf-  
gelegtem „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ entscheidend mitgewirkt. Dessen for-  
mulierte Ziele und Programme konnten - mit wenigen Einschränkungen - bis heute erreicht und umge-  
setzt werden. Eine Tatsache, die wesentlich dazu beigetragen hat, dass NRW heute als „fahrradfreund-  
lichstes Bundesland“ in der Republik gilt. Mit Nahmobilität 2.0 hat die AGFS jetzt federführend eine  
neue Konzeptidee entwickelt, die dem vorliegenden „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der  
Nahmobilität“ zugrunde liegt.

## EXKLUSIVER ZUGANG ZU FÖRDERMITTELN DES LANDES

Das Land Nordrhein-Westfalen hält für die Mitglieder der AGFS exklusive Fördermittel bereit, die zum  
Beispiel für die lokale Öffentlichkeitsarbeit aber auch für Modal-Split-Erhebungen beantragt werden  
können.



Abb. 15



Abb. 16

# Nutzen der Mitgliedschaft in der AGFS für die Stadt Wesel

## Was bedeutet das konkret für die Stadt Wesel?

Die Stadt Wesel hat die Möglichkeit, Jahr für Jahr an exklusive Fördertöpfe zu gelangen und dort sowohl für Modal-Split-Erhebungen wie auch im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit Mittel zu erhalten. Die Förderung liegt bei 85 %.

Gefördert werden z.B. der Fahrradaktionstag, das STADTRADELN, die Kinder-Fahrrad-Stadtpläne, Senioren-Fahrrad-Stadtplan, Broschüren wie z.B. „200 Jahre Radverkehr“ oder „30 Jahre Radverkehr in Wesel“. Bei den Kinder-Fahrrad-Stadtplänen wurden in den letzten 14 Jahren mehr als 100 neue Themen kindgerecht erklärt und vorgestellt. Die Kinder-Fahrrad-Stadtpläne dienen den Schulen zur Verkehrserziehung.

Gleichzeitig gibt es viele Aktionen zu verschiedenen Themen, die durch die Mitgliedskommunen kostenfrei genutzt werden können. Zu nennen ist hier beispielsweise die Kurzstreckenkampagne der AGFS „Ich bin die Energie“, die am Fahrradaktionstag in den letzten Jahren durch die Weseler Bevölkerung gut angenommen wurde.

Die AGFS ist allerdings auch ein wichtiges Netzwerk für den Fahrradbeauftragten der Stadt Wesel. Konkrete Fragen zu alltäglichen Problemen der Infrastruktur oder zu Fördermöglichkeiten können über die



## 30 JAHRE AGFS

*Was hat sich für Wesel verändert?*

AGFS an die Mitgliedskommunen gestellt werden. Das positive Echo der Mitgliedskommunen oder des Landes NRW lässt in der Regel nicht lange auf sich warten. Dieser Austausch ist sehr wertvoll für jede Kommune.

Die Stadt Wesel ist mit dem Fahrradbeauftragten in allen Gremien der AGFS vertreten und stellt zudem mit ihm den Pressesprecher der AGFS. Aufgrund dieser besonderen Konstellation verfügt die Stadt Wesel über eine große inhaltliche Nähe zu allen relevanten Themen des Rad- und Fußverkehrs bei der AGFS und beim Land NRW.

Als Mitglied in der AGFS konnte sich die Stadt Wesel vor diesem Hintergrund sehr gut weiterentwickeln und hat die Vision, die Leitbilder sowie die Ideen in die tägliche Arbeit integriert. Besonders gut ist diese Entwicklung ablesbar an positiven Straßenbauprojekten.



Abb. 17



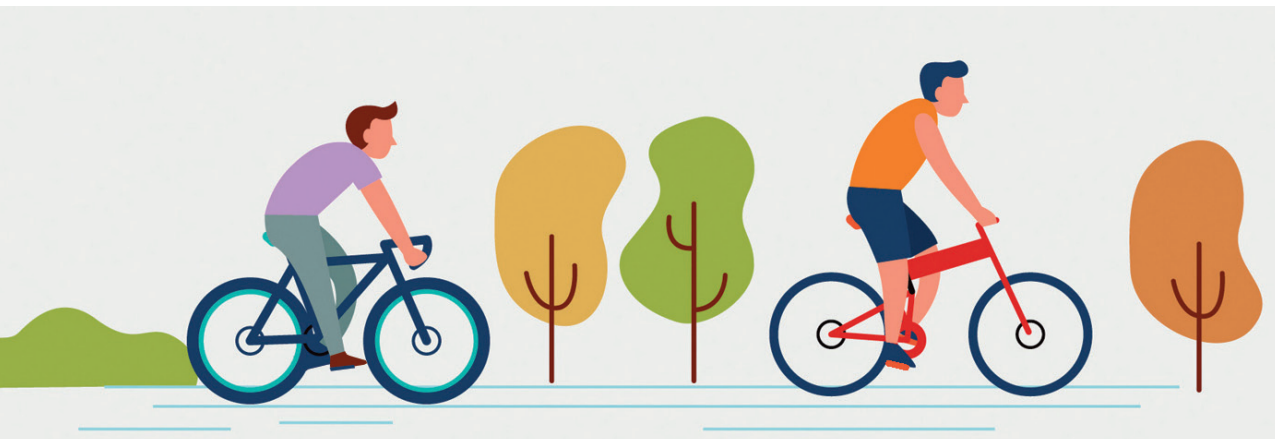
Abb. 18

# Ausblick

Über alle Generationen und soziale Schichten hinweg hat sich unsere Gesellschaft zu einer bewegungsarmen und vor allem „sitzenden Gesellschaft“ entwickelt. Mit schwerwiegenden Folgen für die individuelle Gesundheit und hohen Belastungen für Arbeitgeber und Sozialsysteme. Expert\*innen sind sich einig: Wenn Bewegung gefördert werden soll, dann müssen wir sie wieder in den Alltag integrieren. Es gilt, Städte und Gemeinden zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen zu formen, die zu individueller Bewegung einladen. Maßgabe für die Zukunft ist die „gesunde Stadt“. Eine Stadt, die zur körperlichen Bewegung aktiv einlädt und die vielfältigen Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthalt, Gesundheit, Lebensqualität und Barrierefreiheit verwirklicht. Um dieses Ziel zu erreichen, ist nicht nur ein Umdenken nötig, sondern auch die Transformation der bestehenden Räume und Infrastrukturen.

Es reicht nicht, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur punktuell zu verbessern oder zu optimieren. Angesichts des begrenzten öffentlichen Raums erscheint es unumgänglich, auch Räume, die bislang dem Autoverkehr vorbehalten waren, zu transformieren. Dies betrifft in erster Linie das Parken im öffentlichen Raum, aber auch Straßenräume, die kein adäquates Flächenangebot für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen bieten. Deshalb fordert die AGFS einen Perspektivenwechsel in der Form, die Gleichberechtigung von Nahmobilität, öffentlichem Nahverkehr und motorisiertem Individualverkehr in der Gestaltung und Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen zu realisieren und im gesamten Stadtraum aktive Bewegung, Spiel und Sport zu ermöglichen.

Bei Straßenplanungen steht in der Stadt Wesel nicht wie in der Vergangenheit das Auto im Mittelpunkt der Planung, sondern vielmehr der Mensch als Individuum mit seinen Bedürfnissen. Straßen werden



## 30 JAHRE AGFS

### *Was hat sich für Wesel verändert?*

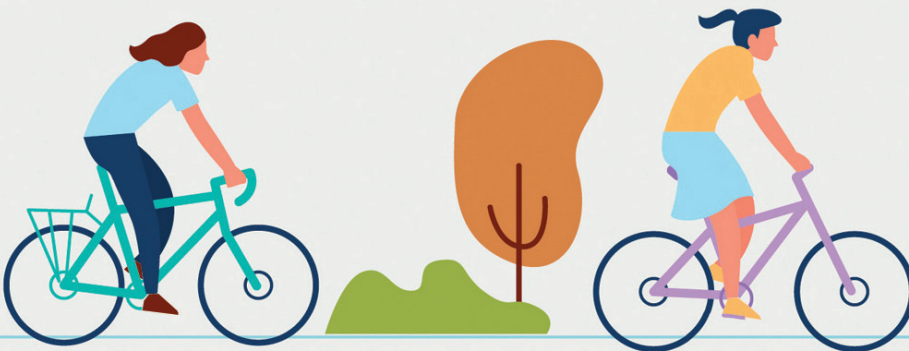
nicht mehr von innen nach außen geplant, sondern von außen nach innen, um somit auch den schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen einen ausreichend dimensionierten Raum zur Verfügung zu stellen.

Dieser Planungsansatz sorgt nicht immer für Zustimmung, aber sie wächst. Die Idee der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer\*innen wird durch diese Art der Planung in der Stadt Wesel konsequent umgesetzt. Barrierefreiheit, Grün, Erholung, ausreichende Dimensionierung auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen sind Vorgaben im Straßenbau, damit Wohnquartiere als Lebens- und Bewegungsräume wahrgenommen werden.

Die Stadt Wesel benötigt auch weiterhin mit der AGFS eine starke Partnerin, um auch zukünftig erfolgreich an der Vision, Idee und dem Projekt „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ zu arbeiten.

Die aktuelle Umsetzung des Klimaorientierten Mobilitätskonzeptes in der Stadt Wesel, welches in 2023 fertiggestellt werden soll, hat die Vision der AGFS „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ aufgegriffen. Neben der Neustrukturierung des ÖPNV spielt die Umsetzung der Nahmobilität eine wesentliche Rolle bei der Erarbeitung des Klimaorientierten Mobilitätskonzeptes.

Die AGFS bleibt aufgrund ihrer zukunftsorientierten Ausrichtung eines Qualitätsnetzwerkes ein wichtiger Partner, Motor und Ideengeber für seine Mitglieder. Sie ist ein Netzwerk, welches umsetzungsorientiert aufgestellt ist. Dies stellt einen besonderen Mehrwert gegenüber anderen Netzwerken dar, von dem die Stadt Wesel auch zukünftig erheblich profitieren wird.



## Literatur

Nahmobilitätskonzept 2015-2021, Stadt Wesel, 2015  
Umparken - Den öffentlichen Raum gerechter verteilen,  
Deutsches Amt für Urbanistik (difu), 2018  
Zukunft der Mobilität, Städte und Gemeindebund NRW, AGFS, 2019  
Städte in Bewegung, AGFS, 2015  
25 Jahre AGFS, AGFS, 2016

## Abbildungsnachweis

### AGFS, P3 Agentur

Seite 5, Abb. 03  
Seite 6, Abb. 05  
Seite 7, Abb. 06  
Seite 15, Abb. 15

### freepik.de

Titelseite  
Seite 4/5, Abb. 04  
Seite 6/7, Abb. 07  
Seite 8/9, Abb. 08, 09  
Seite 10/11, Abb. 10  
Seite 12/13, Abb. 12, 14  
Seite 14/15, Abb. 16  
Seite 16/17, Abb. 18  
Seite 18/19, Abb. 19  
Rückseite

### Stadt Wesel

Seite 3, Abb. 01  
Seite 5, Abb. 02  
Seite 12, Abb. 11  
Seite 17, Abb. 17

### Stadtwerke Münster

Seite 13, Abb. 13

## Nahmobilität



## Radverkehr



## Fußverkehr

