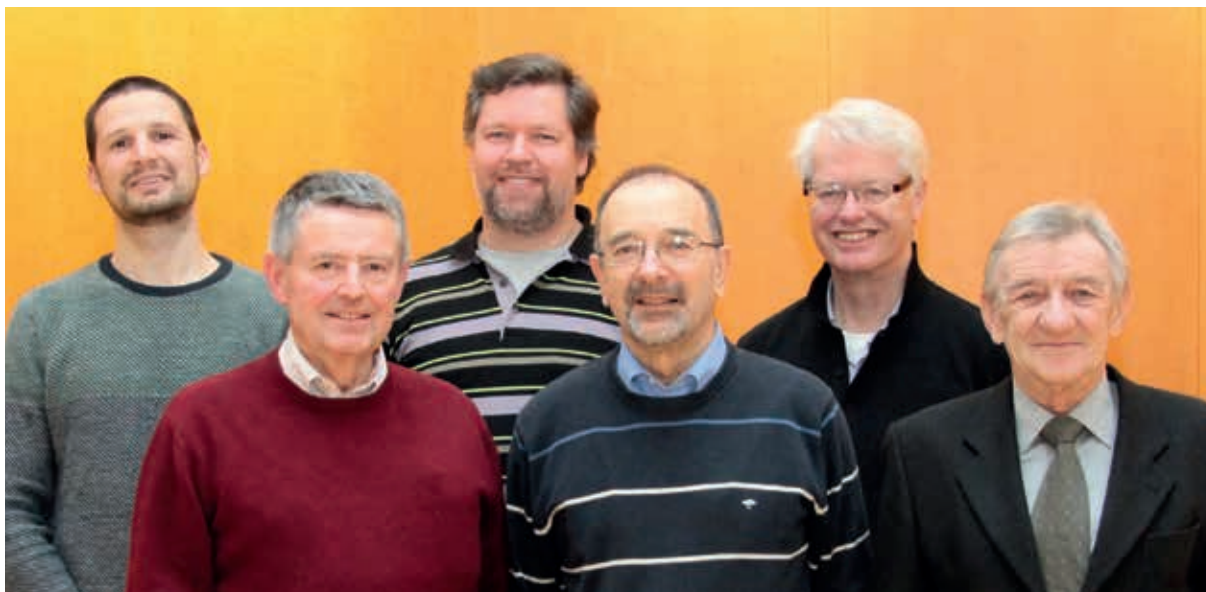


# Alle fahren Rad!

JAHRESBERICHT 2018/2019





Der Landesvorstand des ADFC Hessen 2018: Paul Fremer, Bernd Dippel, Stefan Janke (Vorsitzender), Rolf Seemann, Paul van de Wiel, Gerd Ortmann.

**Liebe Mitglieder,  
liebe Freundinnen und Freunde des ADFC Hessen,**

unser Jahresbericht 2018/2019 trägt den Titel „Alle fahren Rad!“ Damit meinen wir: Alle, die es *wollen*, sollen es auch *können*. Nicht erst seit der Bewegung der Radentscheide wissen wir, dass es viel mehr Menschen gibt, die mit dem Rad unterwegs sein möchten, als es der Radverkehrsanteil widerspiegelt. Das liegt oft an der Infrastruktur, die von vielen als nicht einladend, oft auch als nicht sicher wahrgenommen wird. Das zu verbessern, hat sich der ADFC seit vielen Jahren auf die Fahnen geschrieben. Es bildet einen Schwerpunkt unserer verkehrspolitischen Arbeit auf Bundes- und Landesebene, in den Kreisen und Kommunen. Es gehört aber noch mehr dazu, dass alle Rad fahren: Etwa dass Rad Fahrende im Straßenverkehr im wahrsten Sinn des Wortes besser beachtet werden.

Und es geht um das Erlebnis, dass Rad fahren Spaß macht: Ein attraktives radtouristisches Angebot, geführte Touren mit motivierenden, gut ausgebildeten Tourenleitern – all das bringt mehr Menschen aufs Rad! Natürlich müssen sie dazu überhaupt Rad fahren *können*. Auch hierfür haben wir uns stark gemacht: In diesem Jahr feiern die Erwachsenen-Radfahrkurse beim ADFC Hessen zehnjähriges Jubiläum. Vieles, was wir in diesen Zeilen nur kurz erwähnen können, behandeln wir ausführlich auf den folgenden Seiten. Wir wünschen allen Interessierten, Freundinnen und Freunden des ADFC Hessen viel Spaß bei der Lektüre – und freuen uns über Reaktionen hierzu.

**Euer Landesvorstand des ADFC Hessen**

## Inhalt

Grußwort des Landesvorstands	02	Chinesische Verkehrsplaner beim ADFC Hessen	13
ADFC-Themenabend „Wem gehört die Straße?“	03	FAZ-Bürgergespräch „Alle Macht den Radlern?“	13
Erwartungen an die Landesregierung 2019 – 2024	04	Radtourismus in Hessen	14
Entwicklung der AG Nahmobilität Hessen	05	Sternfahrt für eine zeitgemäße Verfassung	16
Radentscheide in Hessen	06	ADFC Hessen mit starkem Mitgliederwachstum	16
Baubeginn Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt	07	Ausstellung „Fahr Rad!“ in Frankfurt am Main	17
Regionaltangente West PLUS	08	Forum Öffentlichkeitsarbeit im ADFC Hessen	17
Strukturreform für überörtliche Radverkehrsprojekte	09	40 Jahre ADFC: #MehrPlatzFürsRad	18
10 Jahre Erwachsenen-Radfahrkurse	10	Infothek: PDF-Dokumente einfach finden	18
bike + business-Award für Frankfurt UAS	12	10-jähriges Jubiläum: Klaus-Peter Armbrust	18
NRVP-Konferenz: Rad und ÖPNV	12	Frei-Anzeige für die ADFC-Tourenprogramme	19

## ADAC als Gast beim ADFC-Themenabend „Wem gehört die Straße?“

# Annäherungsversuche im Mischverkehr

Beim 3. ADFC-Themenabend im Frankfurter Fahrradladen „Parrots & Crows“ wagten sich ADAC Hessen-Thüringen und ADFC Hessen an die Klärung der provokanten Frage, wem denn nun die Straße gehöre. Das vorläufige Fazit des Abends: ADFC und ADAC können nicht nur über-, sondern auch miteinander reden.

Für den Automobilclub traten Jürgen Lachner (Vorstandsmitglied für Verkehr, Umwelt und Technik) und Wolfgang Herda (Leiter Team Verkehr) ans Podium, der ADFC war mit Landesvorsitzendem Stefan Janke und dem stellvertretenden Landesvorsitzenden Paul Fremer vertreten. Moderator war Jürgen Schultheis.

Konsens war zunächst, dass alle Verkehrsarten ihre Berechtigung haben und keiner der Verbände nur noch die Partikularinteressen der Nutzer einer einzigen Fahrzeugart vertreten möchte. Der ADAC erkennt an, dass es für den Radverkehr in der Stadt mehr Platz geben muss, und der ADFC weiß, dass bei bestimmten Warenlieferungen und der Mobilität von Gehbehinderten das Auto kaum hundertprozentig ersetzbar ist. Das ist ja schon mal ein Anfang!

### Verbieten ist irgendwie uncool

Doch wie lässt sich die Verkehrswende – ein Wort, das auf Seiten des ADAC nicht in den Mund genommen wird – mit hohem Radverkehrsanteil auf die Straße bringen? Zum Markenkern des ADAC gehört immer noch der Kampf gegen ein Autobahn-Tempolimit, da passen Fahrverbote und Belastungen für die Autofahrer nicht ins Konzept. Es müsse anders gehen, meint Jürgen Lachner und berichtet von seinen Söhnen, die zum Studium in die Stadt zogen und dort freiwillig vom Auto auf Rad und ÖPNV umgestiegen sind.

Grundsätzlich strebe der ADAC eine „multimodale Mobilität“ an, in der das Auto immer noch einen zentralen Platz hat – und denen, die es nutzen wollen, mehr oder weniger uneingeschränkt zur Verfügung steht. Dabei ist immer wieder von „intelligenten Lösungen“ die Rede, die aber nicht weiter erläutert werden.

### Keinem Autofahrer soll wehgetan werden

Zwar möchte auch der ADAC, dass es eine bessere Radinfrastruktur gibt. Allerdings möchte er sie am



Jürgen Lachner, Paul Fremer, Jürgen Schultheis, Wolfgang Herda, Stefan Janke.

liebsten auf einer grünen Wiese neu gebaut haben, so dass keine Auto-Fahrspur geopfert werden muss. Dass das in den engen Innenstädten nicht geht, ist offensichtlich.

Streitpunkt ruhender Verkehr: Während die Reduktion der Parkplätze für den ADFC ein wichtiges Mittel ist, den städtischen Raum wieder mit Leben zu füllen, wie es Stefan Janke erläutert, will Wolfgang Herda vom ADAC sie von der Straße in Parkhäuser und Tiefgaragen verlegen. Während der ADFC eine Verteuerung des Parkraums anstrebt, möchte der ADAC nicht, dass die Parktickets mehr Geld kosten sollen. Es wächst aber die Einsicht, dass kostenloses Parken in der Stadt ein Auslaufmodell ist.

### Autofahren ist zu billig

Immer wenn Paul Fremer vom ADFC vorschlägt, durch das Marktprinzip der Preisgestaltung den Verkehr in eine ökologischere Richtung zu lenken, verweist der ADAC auf jene Menschen, die nur ohne teure Citymaut und horrenden Parkgebühren ihre Wege zurücklegen könnten. Erschreckend ist, dass dies teilweise sogar stimmt. Weil der Autoverkehr von versteckten Subventionen profitiert – und der ÖPNV trotz hoher Subventionen für viele zu teuer ist.

So ganz ohne limitierende Eingriffe – man mag sie Verbote nennen oder nicht – wird sich wenig verändern. Das war auch im „Parrots & Crows“ die Publikumsstimmung. Was für den Einzelnen ein Verbot ist, kann für die Allgemeinheit ein Angebot sein. Sogar ein ziemlich Attraktives: Etwa eine lebendigere Stadt mit weniger Autos. Am Ende nannte Jürgen Lachner eine Citymaut zumindest einen „Ansatz, den man weiter verfolgen kann.“ Es bleibt spannend.

Erwartungen an die Landesregierung 2019 – 2024

# Gesteigerte Wertschätzung für den Radverkehr



Beim großen, jährlichen Nahmobilitätskongress treffen Landespolitik, Kreise und Kommunen, Verbände und Wissenschaft zusammen.

Die Landtagswahlen vom 28. Oktober 2018 brachten jener Partei, die sich der Verkehrswende verschrieben hat und die in ihrem Wahlprogramm das „Fahrradland Hessen“ forderte, einen großen Erfolg. Der Stimmenanteil der Grünen erhöhte sich im Vergleich zu 2013 um beachtliche 8,7 Prozentpunkte auf 19,8 Prozent. Am 23. Dezember 2018 wurde der Koalitionsvertrag zwischen der CDU und den Grünen unterzeichnet. Tarek Al-Wazir bleibt Minister für Wirtschaft und Verkehr. Sein Ministerium verlor zwar die Zuständigkeit für die Landesplanung, bekam aber mit „Wohnen“ ein großes neues Aufgabenfeld. Es heißt jetzt Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW). Wir sehen in dieser Abkürzung keinen Hinweis auf einen stärkeren Auto-Bezug, sondern auf die Einsicht, dass Wohnen und eine multimodale Mobilität zusammengehören. Der Minister wird nunmehr von zwei Staatssekretären unterstützt, wobei Staatssekretär Jens Deutschendorf für den Bereich Verkehr zuständig ist.



Jens Deutschendorf

Parteiprogramme sind das eine, Koalitionsverträge das andere und die Realität kann nochmals ganz an-

ders aussehen. Nach Ansicht des ADFC Hessen bieten die kommenden fünf Jahre auf der Grundlage des Koalitionsvertrages die Chance, deutliche Verbesserungen für den Radverkehr auf den Weg zu bringen. Obwohl die Schritte klar in die richtige Richtung weisen, sind sie noch zu zaghaft, um sie bereits als „die Verkehrswende“ mit dem Fahrrad als wichtigem Element zu bewerten.

Begrüßenswert ist die Schaffung eines landesweiten Radwegenetzes, der Bau von Radschnellverbindungen, die Förderung von Fahrradparkhäusern, die Offensive für Radabstellanlagen an Bahnhöfen und an landeseigenen Liegenschaften sowie die Erhöhung der Mittel für den Radwegeausbau an Landesstraßen auf zehn Prozent des Landesstraßenbauetats. Nun kommt es darauf an, diese Mittel auch abzurufen und in konkrete Baumaßnahmen fließen zu lassen. Zweifelhaft ist, ob die Finanzen überhaupt ausreichend sind, wenn wir bedenken, dass nur elf Prozent der Landesstraßen in Hessen einen Radweg aufweisen.

Gut ist, dass die Belange des Radverkehrs bei der Landesbehörde Hessen Mobil gestärkt werden sollen. Auch soll die AG Nahmobilität (AGNH), die vor allem den Kommunen und Landkreisen als Kompetenznetzwerk für den Fuß- und Radverkehr dient, ausgebaut werden. Erfreulich ist die Unterstützung von ADFC-Projekten wie bike + business, Fahrradfreundlicher Arbeitgeber und die Zertifizierung der Hessischen Radfernwege als ADFC-Qualitätsrouten.

Insgesamt ist im Vergleich zum ersten schwarz-grünen Koalitionsvertrag eine gesteigerte Wertschätzung des Radverkehrs als Element einer künftigen Verkehrswende festzustellen. Um allerdings wirklich einen großen Schritt in Richtung Verkehrswende voranzukommen, ist es erforderlich, die Haushaltsmittel für den Bau von Radwegen über die vorgesehene Erhöhung hinaus erheblich zu steigern und die Planungskapazitäten bei der Landesbehörde Hessen Mobil wesentlich auszubauen.

Der ADFC Hessen bewertet die Ankündigung kritisch, dass sich das Land weitere fünf Jahre Zeit nehmen will, um zu prüfen, wie am effektivsten mit regionalen und überregionalen Radverbindungen, wozu auch die Radschnellverbindungen zählen, hinsichtlich Planung, Koordination und Baulast umgegangen werden soll. Dazu zählt auch die „Prüfung“ einer Aufnahme von Radschnellverbindungen in das Hessische Straßengesetz. Anstatt sich jahrelang mit einer Prüfung zu beschäftigen, sollten die positiven Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg schnell Eingang in die Überlegungen finden!

Auch ist in Anlehnung an das ehemalige „Kommunale Interessenmodell“ an Finanzierungsmodelle zu denken, die es interessierten Kommunen ermöglichen, Radwege an Landesstraßen auf Kosten des Landes zu bauen.

Es ist jetzt an der Zeit, entschlossen zu handeln, wenn eine echte Verkehrswende erreicht werden soll. Die beabsichtigten Verbesserungen für das Fahrrad müssen schnell unmittelbar im Straßenverkehr für alle erlebbar werden: Der Lackmus-Test, wie sehr die im Koalitionsvertrag vereinbarten Maßnahmen den Radverkehr in Hessen voranbringen, ist die Frage, ob in fünf Jahren tatsächlich mehr Menschen das Rad benutzen, weil die Infrastruktur dafür spürbar sicherer, komfortabler und leistungsfähiger geworden ist.

Dass es so kommen wird, dafür brauchen wir einen starken ADFC, aber nicht nur das. Aus den Erfahrungen der letztjährigen Radentscheide in Kassel, Frankfurt und Darmstadt, an denen der ADFC beteiligt war, haben alle gelernt, dass wir zusammen mehr und stärker sind. Der ADFC Hessen beabsichtigt daher, Teil eines neuen Bündnisses für einen Radentscheid (ein Volksbegehren) auf Landesebene zu werden, das sich im Frühjahr 2019 konstituieren wird.

## AG Nahmobilität Hessen

# Lücken schließen, Netze knüpfen

Die AG Nahmobilität (AGNH) wurde unter Leitung von Staatsminister Tarek Al-Wazir im Mai 2016 gegründet. Der ADFC Hessen war an der Vorbereitung der Gründung beteiligt, Norbert Sanden vertritt den Landesverband im Lenkungskreis.

Die AGNH hatte Anfang 2019 bereits 260 Mitglieder, was ein beachtlicher Erfolg ist. Dazu gehören 188 Kommunen (von hessenweit 423), 18 Landkreise (von 21), neun Träger des Öffentlichen Verkehrs sowie 45 Institutionen, Organisationen, Verbände (wie der ADFC Hessen), Hochschulen und Universitäten. Im Mai 2018 fand der 3. Nahmobilitätskongress statt. Er unterstrich sowohl unsere Beobachtung, dass von Seiten der Landesregierung ein bemerkenswerter Aufschwung bei der Förderung der Nahmobilität festzustellen ist, als auch, dass der Nachholbedarf groß und der Bedarf riesig ist.

Ein zentrales Element der AGNH-Aktivität seit Mai 2018 ist die erstmalige und deshalb aufwändige Zieldefinition eines hessischen Rad-Hauptnetzes als Grundlage für die Planung und Koordination von Radschnellverbindungen und – ebenfalls sehr wichtig – von überregionalen, regionalen und lokalen Rad-

verkehrsnetzen. In diesem Zusammenhang werden auch Lücken im Radverkehrsnetz systematisch erfasst. Es geht um Qualitätsstandards, Nachfragepotenziale, Korridorana-

lysen und Musterlösungen insbesondere für Radschnellverbindungen. Damit sollen Kriterien für die Priorisierung von Planungen und Fördermaßnahmen definiert werden. Die Hauptbeteiligten an den Sitzungen des Facharbeitskreises Radschnellverbindungen und der Regionalkonferenzen waren Kommunen und Landkreise, der ADFC hatte ebenfalls Gelegenheit, mitzuarbeiten. Erste Ergebnisse sollen beim 4. Nahmobilitätskongress am 10. April 2019 vorgestellt werden.

Für den ADFC Hessen ist die AGNH weiterhin ein sehr wichtiger Bezugspunkt seiner verkehrspolitischen Arbeit. Der ADFC begrüßt es, dass die notwendige Stärkung und der Ausbau der AGNH in den aktuellen Koalitionsvertrag als Ziel der Landesregierung aufgenommen wurde.



Auf Berlin und Bamberg folgten Darmstadt, Frankfurt und Kassel

# Radentscheide in Hessen

Die Radentscheide in den drei hessischen Großstädten Darmstadt, Frankfurt am Main und Kassel haben etwas in Bewegung gesetzt, was man sich zu Beginn des Jahres 2018 kaum vorstellen konnte: Über 11.000 Unterschriften in Darmstadt, mehr als 40.000 in Frankfurt und rund 22.000 in Kassel – diese stolzen Zahlen haben die drei Radentscheide innerhalb weniger Wochen gesammelt. Setzt man die Unterschriften ins Verhältnis zu den Stimmenzahlen, die bei Kommunalwahlen für die Parteien abgegeben werden, stellen die Radentscheide eine eindrucksvolle Macht dar und würden damit in den Stadtparlamenten eine gewaltige Fraktion bilden.

Auch wenn die an sich erfolgreichen Bürgerbegehren allerorts mit dem Hinweis auf angeblich ungenügende Finanzierungsvorschläge als unzulässig erklärt und somit nicht zur beabsichtigten Abstimmung gestellt werden, bleiben sie ein starkes Votum, das sich nicht

so einfach wegwischen lässt. Was die Initiativen an Aufmerksamkeit, Bewusstseinswandel und Engagement hervorgebracht haben, ist außergewöhnlich. Dies zeigte bereits das Berliner Beispiel – und ist ein starkes Argument für den ADFC, hier aktiv und unterstützend mitzuwirken.

## ADFC und Radentscheide bilden eine Symbiose

So gab es in allen hessischen Radentscheid-Städten von Beginn an Gespräche zwischen den Initiatoren und dem ADFC. Vom Bundesverband brachten sich dabei Vorstandsmitglied Ludger Koopmann und Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork ein. So reiste Stork am 19. April nach Frankfurt um sich mit Landesvorstand, Landesgeschäftsführer Norbert Sanden und Aktiven aus Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden und – telefonisch zugeschaltet – Kassel über die Rolle des

Mit ganz viel positiver Energie startet der Radentscheid Kassel. Foto: Dieter Schachtschneider.





Pro-Radentscheid-Demo in Frankfurt.



Burkhard Stork freut sich über das Radentscheid-T-Shirt von Thomas Grän aus Darmstadt.

ADFC für Radentscheide in Hessen zu beraten. Dabei war von Beginn an klar: Die Radentscheid-Bewegung steht keineswegs in Konkurrenz zum ADFC, sondern ist als eine vitale Ergänzung zu verstehen und zu begrüßen.

Bereits am 23. März 2018 veröffentlichte der Landesvorstand auf Facebook, Twitter und Homepage die Botschaft: „Der Vorstand des ADFC Hessen freut sich sehr über die aufkommenden Initiativen zu Radentscheiden in hessischen Städten und unterstützt sie nach Kräften. Der Radverkehr braucht starke und deutlich wahrnehmbare Stimmen.“

In der Tat haben sich ADFC und Radentscheide geradezu zu einer Symbiose entwickelt. Eines lebt mit und vom anderen: ADFC-Mitglieder arbeiten aktiv als „Campaigner“ bei Unterschriftensammlung und Aktionen der Radentscheide mit, verkehrspolitische Sprecher stellen ihr Know-how und Netzwerk bereit, ADFC-Veranstaltungen und -Medien dienen den Radentscheiden als Plattform für die Ansprache von Bürgerinnen und Bürgern. Umgekehrt profitiert der ADFC und sein ureigenes Anliegen, das Fahrrad für alle zu einem attraktiven Verkehrsmittel zu entwickeln, von den spektakulären und kreativen Aktionen.

## Öffentlicher Druck ist weiter nötig

Doch wie geht es nach Abgabe der Unterschriften eigentlich weiter? David Grünewald vom Radentscheid Darmstadt hat beim Hessen-Forum im November 2018

klar gemacht, dass sich die Initiative nicht dadurch wird stoppen lassen, indem man den Bürgerentscheid von Seiten der Stadt mit fadenscheinigen Begründungen für unzulässig erklärt. Zumindest in Darmstadt gibt es allerdings auch interessante Verlautbarungen der Stadt, in denen wichtige Forderungen des Radentscheids inhaltlich aufgegriffen werden. Zu welchen konkreten Verbesserungen das in Darmstadt führt und welche „Deals“ womöglich in Frankfurt und Kassel realisierbar sein könnten, ist gegenwärtig schwer zu bewerten. Klar dürfte sein: Von ganz allein wird sich nichts bewegen. Der permanente öffentliche Druck ist weiter nötig.

Das gilt sowohl für die Kommunen wie auch für die Landesebene. In diesem Sinne ist die Pressemitteilung zu verstehen, welche die hessischen Radentscheide kurz nach den Landtagswahlen gemeinsam mit dem ADFC Hessen und dem VCD Hessen veröffentlicht haben. Darin wird Landesvorsitzender Stefan Janke zitiert: „In den letzten fünf Jahren gab es sicherlich gute Ansätze der Landespolitik zur Förderung der Nahmobilität, aber für eine Verkehrswende müssen solche Veränderungen im Straßenraum viel schneller sichtbar werden. Diesem Wunsch der Bevölkerung haben die hessischen Radentscheide eine klare Stimme gegeben. Die in den großen Städten entstandene Dynamik pro Fahrrad wird der ADFC durch seine Strukturen auch in die kleineren Kommunen Hessens tragen.“ Der ADFC Hessen beabsichtigt, Teil eines neuen Bündnisses für einen Radentscheid (ein Volksbegehren) auf Landesebene zu werden, das sich im Frühjahr 2019 konstituieren wird.

## Das fordern die Radentscheide

Die drei Radentscheide in Hessen verfolgen weitgehend ähnliche Ziele: Den Bau von sicheren Radwegen – insbesondere für Kinder und Ältere, die sichere Umgestaltung von Kreuzungen für den Fuß- und Radverkehr, durchgehende innerstädtische Radtrassen, attraktivere Nebenstraßen für den Radverkehr und mehr Fahrradabstellplätze. Je nach Stadt werden für einige der Forderungen bestimmte quantitative Ziele angestrebt, z.B. der Umbau von drei Kreuzungen pro Jahr.

[www.radentscheid-darmstadt.de](http://www.radentscheid-darmstadt.de)

[www.radentscheid-frankfurt.de](http://www.radentscheid-frankfurt.de)

[www.radentscheid-kassel.de](http://www.radentscheid-kassel.de)

## Hessens erster Radschnellweg ist in Bau

# Spatenstich in Egelsbach



Spatenstich in Egelsbach. Foto: Kreis Offenbach.

Seit Mitte Oktober 2018 ist Hessens erster Radschnellweg – genauer: die „Radschnellverbindung“ – zwischen Darmstadt und Frankfurt in Bau. Zum Spatenstich des ersten Teilstücks zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen kamen Minister Tarek Al-Wazir und zahlreiche Kommunalpolitiker aus dem Kreis Offenbach nach Egelsbach. Es ist gut, dass jetzt endlich ein Teilstück gebaut wird.

Zu danken ist insbesondere Manfred Ockel, der für die Regionalpark Südwest GmbH den Fortgang der Planungen und Arbeiten koordiniert, aber auch dem Land Hessen für sein Engagement und finanzielle Unterstützung. Wir sind sicher, dass das Resultat des ersten Abschnitts auch diejenigen überzeugen wird, die in anderen Kommunen noch Probleme damit haben, der Radschnellverbindung zur nötigen Schnelligkeit zu verhelfen. Dazu gehört der Vorrang der Radschnellverbindung gegenüber so manchen Autostraßen bei Querungen. Auch gehört dazu die Ausstattung mit einer festen, winterdiensttauglichen Oberfläche und mit einer in frühen und späten Stunden funktionierenden Lichttechnik.

Fortschritte gab es 2018 auch beim geplanten Radschnellweg Vordertaunus: Im August wurde ein Planungsbüro mit der Suche nach einer geeigneten Trasse beauftragt. Mit dem Ergebnis wird im Sommer 2019 gerechnet. Von Mitte November bis Mitte Dezember bestand die Möglichkeit, sich auf einer Internetseite mit Vorschlägen zur Streckenführung zu beteiligen.

## Planung der Regionaltangente West PLUS

# Etappensieg für den Radverkehr

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine geplante Regionalstadtbahn-Linie der Rhein-Main-Region. Es handelt sich um eine westliche Umfahrung der Frankfurter Innenstadt. Im Gegensatz zu den bestehenden S-Bahn-Linien soll die RTW die Region nicht sternförmig auf Frankfurt ausgerichtet erschließen, sondern tangentielle Verbindungen zwischen diesen Linien schaffen, so dass Umstiege zwischen ihnen am Hauptbahnhof entfallen und sich Reisezeiten verkürzen. Die Idee dafür ist schon Jahrzehnte alt, seit 2008 liegt die konkrete Planung bei der RTW Planungsgesellschaft mbH. Die Investitionskosten sollen sich auf rund 330 Millionen Euro belaufen. Der Betrieb soll in den nächsten fünf, sechs Jahren aufgenommen werden.

Auffallend ist, dass dieses verkehrliche „Jahrhundertprojekt“ von den Verantwortlichen bei Bund, Land und Gebietskörperschaften ohne eine Verbindung zum

Radverkehr gedacht und geplant wurde. Dies änderte sich erst, als sich der ADFC spät, aber vielleicht nicht zu spät, in den Prozess einschaltete und im Herbst 2017 das Konzept „RTW PLUS Radverkehr“ vorlegte. Dabei geht es vor allem um RTW-Versorgungstrassen und Brückenbauwerke, die so gestaltet werden sollten, dass sie Verbesserungen für den Radverkehr bringen, aber auch um behinderten- und fahrradgerechte Zugewegungen zu den Bahnsteigen sowie eine zweckmäßige Gestaltung der Züge für die Fahrradmitnahme.

Das Konzept wurde von Aktiven der ADFC Kreisverbände Main-Taunus (Gaby Wittendorfer, Thomas Buch), Frankfurt (Alexander Schulz, Torben Hedderich) und durch den ADFC Hessen (Klaus-Peter Güttler, Norbert Sanden) erstellt, die im Arbeitskreis RTW PLUS zusammenarbeiten. Ende 2017 gelang es mit Hilfe des Main-Taunus-Kreises und der Städte



Eschborn und Schwalbach als Mitgesellschafter der RTW Planungsgesellschaft diese zu bewegen, eine Machbarkeitsstudie zum ADFC-Konzept in Auftrag zu geben, die im Herbst 2018 vorgelegt wurde. Tenor der Studie war, dass aus planerischer Sicht, eine Umsetzung des ADFC-Konzeptes grundsätzlich möglich ist. Allerdings ist an einigen Problemstellen (zum Beispiel Haltepunkt Eschborn Sossenheimer Straße) noch intensive planerische Detailarbeit erforderlich.

Anfang 2019 ist festzustellen, dass fast allen Beteiligten (Land, Gebietskörperschaften, Planungsgesellschaft) grundsätzlich klar ist, dass es sich bei RTW PLUS um eine synergetisch sinnvolle Ergänzung der Regionalstadtbahn handelt und dass es nicht klug war, die Verbindung von ÖPNV und Fahrrad in den bisherigen Überlegungen jahrzehntelang vergessen zu haben.

Heutzutage dürfte kaum jemand der Auffassung widersprechen, dass die Erweiterung der Regionaltage West um das Element Fahrradinfrastruktur in hervorragender Weise in die von der hessischen Mobilitäts politik gewünschte Stärkung der Alltagsmobilität mit dem Fahrrad passt, wie sie im verkehrsübergreifenden Programm Mobiles Hessen 2020, der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

und der Nahmobilitätsstrategie für Hessen zum Ausdruck kommt. Für den ADFC ist dies sicherlich ein großartiger Erfolg – allerdings bislang nur auf dem Papier und in der Ideenwelt.

Die Frage nach diesem ersten Etappensieg für den Radverkehr lautet: Alles schön und gut, aber wer macht's und wer bezahlt? Die RTW Planungsgesellschaft kann es nicht, weil dies nicht ihr Auftrag ist. Einzelne Kommunen sind mit Radverkehrsprojekten regionaler Bedeutung hinsichtlich der koordinierenden Planung und Finanzierung überfordert.

Die kommunale Trägerschaft der Baulast gefährdet die Umsetzung von RTW PLUS. Und diese Problematik ist beispielhaft und bezeichnend für alle Maßnahmen zur Verbesserung der regionalen und überörtlichen, zum Beispiel mehrere Landkreise durchquerende, Radverkehrsverbindungen.

Im Gegensatz zur zentralen Umsetzungsorganisation für die RTW (eine Gesellschafterversammlung sichert die erforderlichen Finanzmittel, bereitet die Planfeststellung vor und beauftragt eine Bauleitung) steht für RTW PLUS, also für den überörtlichen Radverkehr, „selbstverständlich“ eine solche Umsetzungsorganisation nicht zur Verfügung. Das wollen wir ändern!

## Überörtliche Radverkehrsprojekte

# Höchste Zeit für eine Strukturreform!

Dysfunktionale Strukturen und Prozesse beim überörtlichen Radverkehr sind ein wichtiges Thema für den ADFC Hessen, welches über das konkrete Interesse an RTW PLUS hinausreicht. So ist zum Beispiel die Frage der Baulast bei Radschnellverbindungen (den „Radschnellwegen“) weiterhin ungeklärt und es ist unverständlich, dass sich das Land weitere fünf Jahre Zeit lassen will, um „zu prüfen“, was die effektivste Lösung sein könnte. Dies muss bedeutend schneller gehen!

Der ADFC Hessen fordert eine Änderung bzw. eine erstmalige Festlegung der Verantwortlichkeiten für überörtliche Radverkehrsprojekte. Dazu gehört:

- Klassifizierung von Radwegen, damit klar wird, was eine überörtliche Verbindung zwischen Hauptzentren (Baulast beim Land) und was eine regionale

oder lokale Verbindung ist (Baulast bei den Kreisen bzw. den Kommunen),

- Identifizierung von überörtlichen Radverkehrsverbindungen,
- Übernahme überörtlicher Radverkehrsverbindungen in die Baulast des Landes durch eine Änderung des Hessischen Straßengesetzes,
- Integration überörtlicher Radverkehrsverbindungen in die Organisation von Hessen Mobil,
- Einbeziehung des Radverkehrs in die bestehenden Standards für Vorplanung, Planfeststellung, Bau und Finanzierung von Straßen, d.h. jede Planung für Neu- und Umbau soll eine Studie zum Potential des Radverkehrs beinhalten (ähnlich einer Umweltverträglichkeitsstudie).
- Bei Planungen für den Schienenverkehr müssen Synergieeffekte mit dem Radverkehr mitgedacht und mittels geeigneter Strukturen realisiert werden.



Immer mehr Männer besuchen die ADFC-Radfahrkurse. Foto: Rolf Oeser.

## Seit 10 Jahren veranstaltet der ADFC Hessen Erwachsenen-Radfahrkurse

# Hunderte aufs Rad gebracht

Als der ADFC Hessen 2009 erstmals einen eigenen Radfahrkurs für Erwachsene veranstaltete, war keineswegs sicher, ob das Angebot eine Eintagsfliege bleiben oder sich zu einer dauerhaften Institution entwickeln würde. Schließlich war die Annahme, dass „ja sowieso jeder“ Radfahren kann, vor wenigen Jahren allgemein vorherrschend. Doch nach einem Jahrzehnt Erfahrung mit rund 80 Kursen und 800 Teilnehmenden lässt sich sagen: Das Kursangebot hat sich fest etabliert, und der Bedarf ist nach wie vor enorm.

10 Jahre Radfahrkurse beim ADFC Hessen sind untrennbar mit Christine Rhodes verbunden. Bevor sie ihre eigene Radfahrerschule gründete, arbeitete sie in der Landesgeschäftsstelle des ADFC Hessen und erhielt gelegentlich Anrufe von Menschen, die gerne als Erwachsene Radfahren lernen wollten – aber nirgends eine Möglichkeit dazu fanden. Auch beim ADFC Hessen musste man zunächst passen.

### Der Kopf lernt mit dem Körper

Schließlich stieß man auf Christian Burmeister aus Hamburg, der unter dem Namen „moveo ergo sum“ („ich bewege mich, also bin ich“) ein völlig neues Konzept für den Radfahrunterricht erwachsener Menschen entwickelt hat. 2007 und 2008 reiste Burmeister mit seiner Radfahrerschul-Ausrüstung nach Frankfurt, um hier die ersten Radfahrkurse für Erwachsene in Hessen anzubieten. Christine Rhodes nutzte das, um sich selbst als Radfahrlehrerin ausbilden zu lassen – auch sie legt großen Wert auf das moveo-ergo-sum-Konzept, in dem es nicht ums „Beibringen“ geht, sondern um ein ganzheitliches Lernen, wie dies etwa Kinder ganz natürlich tun.

Lernen wie die Kinder, das ist leicht gesagt. Für die Kurse bedeutet es, dass hier ungewöhnliche Wege gegangen werden müssen, um die Teilnehmenden wieder an die „unverkopfte“, spielerische Experimen-

tierfreude heranzuführen, mit denen Kinder sich ihr motorisches Know-how erschließen. Zum kleinschrittigen Lernen kommen am Anfang der Kurse erst einmal Roller ins Spiel. Noch bevor es so richtig aufs Rad geht, hat der Körper bereits gelernt, wie man richtig eine Kurve fährt oder sicher bremst. „In kleinen, gut zu bewältigenden Schritten geht es Tag für Tag ein Stück voran, so wird eine Überforderung der Teilnehmer vermieden“, erläutert Christine Rhodes.

### Immer mehr Männer besuchen die Kurse

Der Erfolg – weit über 90 Prozent der Teilnehmer lernen während der Kurszeit Radfahren – gibt dem Konzept recht. Vor allem Frauen haben in den vergangenen zehn Jahren die Kurse von Christine Rhodes besucht. Oft Migrantinnen, in deren Herkunftsland es unüblich oder sogar geächtet ist, dass Mädchen Radfahren. Aber auch Frauen, die in Deutschland aufgewachsen sind, haben häufig in der Kindheit nicht Radfahren gelernt. Hinzu kommen Seniorinnen, die nach jahrzehntelanger Pause feststellen, dass sie nicht mehr mit dem Rad zurechtkommen. Das Altersspektrum der Kursteilnehmerinnen reicht etwa von 16 bis 80 Jahren. In letzter Zeit haben sich auch immer mehr Männer in den Kursen eingefunden, berichtet Christine Rhodes. Sie rechnet damit, dass diese Tendenz noch weiter zunimmt.

Waren Radfahrkurse in den ersten Jahren ein ausgesprochenes „Großstadthema“, breiten sich Nachfrage und Angebot nun auch in ländliche Regionen Hessens aus. Zahlreiche Kurse finden in Kooperation mit ADFC-Ortsverbänden statt. Neben Christine Rhodes gibt es mit Nicole Matheis und Elfriede Pfannkuche zwei weitere moveo-ergo-sum-qualifizierte Radfahrlehrerinnen in Hessen, die ebenfalls mit dem ADFC zusammenarbeiten.

Ein weiterer großer Trend ist die wachsende Einsicht vor allem vieler Älterer, dass mehr als ein geladener Akku nötig ist, um mit einem Pedelec sicher durch den Verkehr zu kommen. Auch hierfür bietet der ADFC Hessen mit Radfahrlehrerin Christine Rhodes das passende Kursprogramm an. Bedarf für gezielten Radfahrunterricht wird – Stichwort: Bewegungsmangel bei Kindern – auch im Grundschulbereich festgestellt, ein konkretes Kursangebot dafür gibt es gegenwärtig jedoch noch nicht.

### Radfahrschule FahrRad! Christine Rhodes

Christine Rhodes hat 2008 erfolgreich die Ausbildung zur zertifizierten moveo-ergo-sum-Radfahrlehrerin abgeschlossen. Seit 2009 leitet sie Kurse für erwachsene Anfänger. Neben Gruppenkursen ist nach Absprache auch Individualunterricht möglich, inzwischen auch auf Dreirädern. Für geübtere Rad Fahrende werden Verkehrskompetenzkurse für mehr Sicherheit im Straßenverkehr angeboten: [fahrrad-cr.de](http://fahrrad-cr.de)

### Was die ganze Welt kann

2018 entstand die Videoreportage von Torsten Willner „Was die ganze Welt kann“ über einen Radfahrkurs des ADFC Hessen. Der Film beleuchtet die Beweggründe, Ziele, aber auch Ängste der sieben Teilnehmerinnen. Unter Anleitung von Radfahrlehrerin Christine Rhodes nähern sie sich Schritt für Schritt ihrem Ziel – und sind schließlich in der Lage, Rad zu fahren: [vimeo.com/adfchessen](https://vimeo.com/adfchessen)



Bei Radfahrlehrerin Christine Rhodes (links, Foto: privat) beginnt der Kurs auf Rollern.

Grundlage für die sichere Kurvenfahrt mit dem Rad. Foto rechts: Rolf Oeser.



## Frankfurt UAS erhält bike + business Award 2018

# Mit dem Rad auf den Campus



Von links: ADFC-Landesvorsitzender Stefan Janke, Minister Tarek Al-Wazir, Petra Schäfer (Professorin für Verkehrsplanung an der Frankfurt UAS), UAS-Kanzler Bert Albers und der Erste Beigeordnete des Regionalverbands FrankfurtRheinMain, Rouven Kötter.

Gerade erst war die Frankfurt University of Applied Sciences, den meisten als „Fachhochschule Frankfurt“ sicher noch besser geläufig, als erste Hochschule Deutschlands als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifiziert worden, da folgte bereits der „bike + business Award“ 2018.

Den Preis überreichte Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir als Schirmherr des 9. bike+business-Kongresses am 5. September in Frankfurt am Main. Die Auszeichnung, den Kongress und die gesamte bike + business-Idee zur verstärkten Fahrradnutzung Berufstätiger tragen der Regionalverband FrankfurtRheinMain, der Zweckverband Raum Kassel und der ADFC Hessen.

Ausschlaggebend für die Preisvergabe: Auf dem ganzen Campus verteilt gibt es 23 teils überdachte Fahrradabstellanlagen für über 400 Räder. Die Kapazitäten werden 2019 noch ausgeweitet. Außerdem können Hochschulangehörige ihre Velos in einem Werkstatt-Container selbständig oder unter Anleitung reparieren. Es gibt eine individuelle Streckenberatung, und wichtige Themen rund ums Rad werden auf der Homepage der Frankfurt UAS, über interne Mail-Verteiler und Flyer kommuniziert.

Durch Maßnahmen wie das Landesticket, von dem 740 Mitarbeiter und 280 Lehrende profitieren und die intensive Fahrradförderung, die auch den 14.500 Studierenden zugute kommt, hat die Frankfurt UAS eine Reduktion der Pkw-Nutzung um 40 Prozent feststellen können, so Petra Schäfer, Professorin für Verkehrsplanung an der Frankfurt UAS.

Die Bemühungen der Frankfurt UAS, den Radverkehr zu stärken, könnten aber nicht nur zu einer lokalen Klimaverbesserung führen, hofft ADFC-Landesvorsitzender Stefan Janke: „Hier werden die Ingenieure und Experten ausgebildet, die die Verkehrsinfrastruktur für die kommenden Jahrzehnte bauen. Wenn sie schon während ihres Studiums erleben, was für ein zentrales Verkehrsmittel das Fahrrad für die Verkehrswende ist, wird das auch zu lebenswerteren Städten führen.“

## NRVP-Konferenz an der Frankfurter Goethe-Uni

# Rad und ÖPNV besser kombinieren

Wie lassen sich Fahrrad und Öffentlicher Verkehr besser miteinander verknüpfen, damit jedes System auch von den Vorteilen des anderen profitiert? Diese Leitfrage steht über mehreren Forschungsprojekten zum Thema „Fahrrad und Intermodalität“, die durch den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) gefördert werden. Am 7. September 2018 folgten mehr als 130 Interessierte der Einladung der Goethe-Uni Frankfurt und des ADFC Hessen zu einer eintägigen Konferenz, bei der die Forscher ihre Ergebnisse präsentierten. Neben klassischen Fragen der „Hardware“ wie Bike+ Ride-Anlagen rücken auch immer mehr die Möglichkeiten der Digitalisierung ins Blickfeld der Forscher. Sehr aufmerksam wurde auch die Podiumsdiskussion



verfolgt, bei der Ludger Koopmann (Zweiter von links) für den ADFC Bundesverband sprach. Ganz links Golo Eckhardt vom Bundesverkehrsministerium, in der Mitte Moderatorin Ulrike Reutter von der Bergischen Universität Wuppertal, rechts von ihr Dr. Stefan Groer vom Hessischen Verkehrsministerium und Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik.

## Internationaler Erfahrungsaustausch

# Chinesische Verkehrsplaner beim ADFC Hessen

Fünfzehn Verkehrsplaner aus der chinesischen Stadt Xining (2,2 Mio. Einwohner) waren im November 2018 in Frankfurt am Main beim stellvertretenden Vorsitzenden des ADFC Hessen, Paul Fremer, zu Gast, um sich über die Vorteile des Radverkehrs und die Chancen der Digitalisierung im Radverkehr zu informieren. Über seine Arbeit im ADFC-Landesvorstand hinaus ist Fremer Inhaber des Planungsbüros Radverkehr-Konzept.

Hintergrund der Exkursion ist das Zusammenwachsen der Stadt Xining mit dem Umland – und die dafür erforderliche Infrastruktur. Dazu erläuterte Fremer mögliche Lösungen, wie die Millionenstadt Xining an die umliegenden Städte und Gemeinden auch mit dem Fahrrad angebunden werden kann. Ein Vorbild dafür könnten Radschnellwege sein, wie sie in Dänemark und den Niederlanden bereits existieren und mit deren Bau endlich auch in Deutschland begonnen wird.

Unter den Stichworten „Smart Bike“ und „Smart Traffic“ zeigte Fremer Möglichkeiten auf, wie Radfahrer mit moderner Verkehrstechnik ihre Fahrgeschwindigkeiten oder Routen so anpassen können, dass Stopps an Ampeln verhindert werden. Auch die grundsätzlichen Vorteile des Radverkehrs, besonders hinsichtlich Gesundheit und Flächenverbrauch waren ein Thema. Insgesamt reiste die Delegation zweieinhalb Wochen durch Deutschland.

In den vergangenen 15 Jahren empfing der ADFC Hessen rund zehn Delegationen von Verkehrsplanern und Verwaltungsfachleuten aus China und Südkorea. Dabei kamen nicht nur Themen aus der Radverkehrsplanung in Deutschland, sondern auch zivilgesellschaftliche Fragen zur Sprache. Auch auf südkoreanischem Terrain hat der ADFC Hessen sein Know-how schon eingebracht: 2009 referierte Landesgeschäftsführer Norbert Sanden auf einem internationalen Fahrradkongress in Incheon (3 Mio. Einwohner) über die Entwicklung und die Arbeitsweise des ADFC als Beispiel zivilgesellschaftlichen Engagements im Verkehrsbereich.

Die wachsende chinesische Metropole Xining steht vor großen verkehrsplanerischen Herausforderungen.  
Foto: NoGhost / wikimedia.org



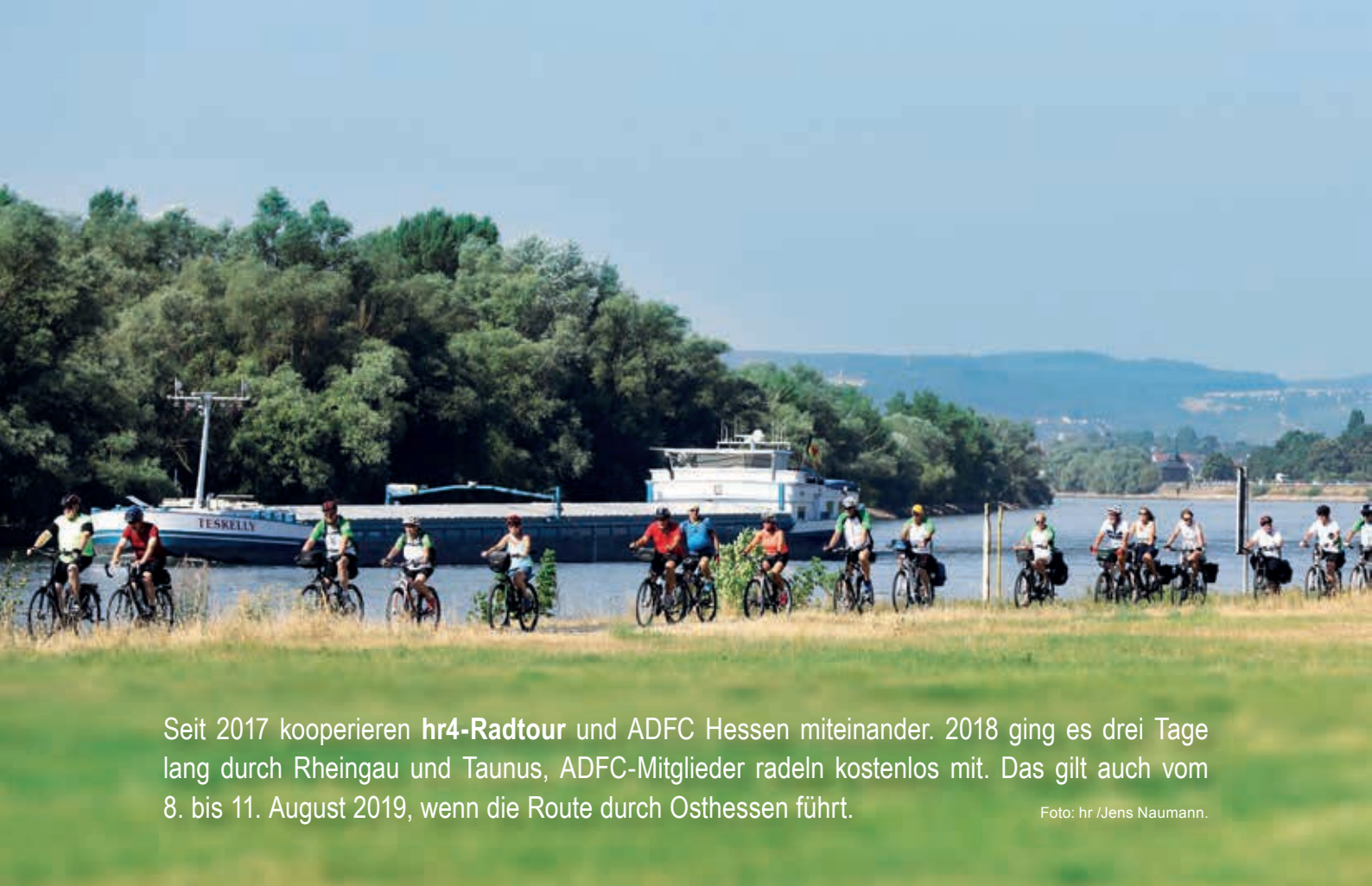
## FAZ-Bürgergespräch

# Bühne frei für die Verkehrswende

Unter dem recht provokativen Titel „Alle Macht den Radfahrern?“ lud die Frankfurter Allgemeine Zeitung am 6. November 2018 zum Bürgergespräch ins Frankfurter Schauspielhaus. 200 Zuhörer waren gekommen, um die Positionen der Stadt Frankfurt (Verkehrsdezernent Klaus Oesterling), der Handwerkskammer (Bernd Ehinger), der IHK Frankfurt (Alexander Theiss) und des ADFC Hessen (Landesgeschäftsführer Norbert Sanden) in der Diskussion zu verfolgen. Auch eine Fragerunde des Publikums war Bestandteil des Abends. Dass dem Radverkehr in den letzten Jahrzehnten nicht etwa zu viel, sondern viel zu wenig „Macht“ zugestanden wurde, wollte selbst Verkehrsdezernent Oesterling gleich zu Beginn gerade rücken.

Die Sympathien im Publikum waren weitgehend pro Verkehrswende verteilt. Während die Vertreter von Handwerk und Handel große Mühe hatten, das Auditorium von der Notwendigkeit eines fließenden motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt zu überzeugen, hatte Norbert Sanden die Lacher und den Beifall auf seiner Seite, als er sagte: „Wir wollen nicht, dass die Leute mit einem Zwei-Tonnen-SUV zum Einkaufen fahren für etwas, das auch in eine Handtasche passt.“





Seit 2017 kooperieren **hr4-Radtour** und ADFC Hessen miteinander. 2018 ging es drei Tage lang durch Rheingau und Taunus, ADFC-Mitglieder radeln kostenlos mit. Das gilt auch vom 8. bis 11. August 2019, wenn die Route durch Osthessen führt.

Foto: hr /Jens Naumann.

## Neue Beschilderungssystematik für Radrouten

# Radtourismus in Hessen

Der Fahrradtourismus ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. 51 Prozent der Deutschen nutzen das Fahrrad für Ausflüge und Reisen. Fahrradtouristisch ist Hessen gut aufgestellt. Es verfügt über ein 3.400 Kilometer langes Netz von Radfernwegen und über weiträumige regionale und lokale touristische Radrouten. Die Hessischen Radfernwege weisen einen hohen Qualitätsstandard auf. Bei der Zertifizierung haben der Lahntalradweg und der Diemelradweg vier von fünf Sternen erhalten. Der Ederradweg wurde mit drei Sternen ausgezeichnet. Die Nachzertifizierung des Lahntalradwegs steht an. Die Zertifizierung des Fulda-radwegs/R1 ist vorgesehen. Der hohe Qualitätsstandard ist nicht zuletzt auf den ADFC Hessen zurückzuführen, der das Land seit vielen Jahren unterstützt. Dies beinhaltet die Qualitätssicherung der Infrastruktur, die Öffentlichkeitsarbeit, den Betrieb einer Servicestelle und die konzeptionelle Entwicklung der Radfernwege. Die Zusammenarbeit mit Hessen Mobil ist weiterhin ausgezeichnet.

## Wegweisung und Infrastruktur

Hessen hat neue Regelungen für die Radwegweisung. Seit 2017 gibt es das Handbuch für die Radwegweisung in Hessen, an dem der ADFC mitgearbeitet hat. Das moderne Regelwerk berücksichtigt die Einheitlichkeit einer bundesweiten Regelung und die Besonderheiten der Hessischen Radfernwege.

Bei der Beschilderungssystematik wurde die linienmäßige Wegweisung, die ausschließlich Ziele an den Radfernwegen beinhaltet, durch eine Korridorlösung abgelöst. In die Radwegweisung werden jetzt Ziele im Umkreis bis zu 30 Kilometern aufgenommen. Das erfordert an den Schnittpunkten intensive Abstimmungen mit den Kommunen, die dem Aufwand einer Erstbeschilderung gleichkommt. Mit der Neubeschilderung der Hessischen Radfernwege wurde in den Landkreisen Bergstraße und Odenwald begonnen. Der ADFC war an der Erarbeitung von Lösungen für die unter-

schiedlichsten Varianten beteiligt. Das alte Beschilderungskataster wird durch ein modernes Programm für die Konzeption und das Management von Beschilderungssystemen und Wegenetzen ersetzt.

Wichtig für die Fahrradtouristen sind eine qualitativ hochwertige Wegweisung und ein gut ausgebautes Wegenetz. Neben dem Ausbau stellt die Verlegung von Strecken eine Möglichkeit zur Verbesserung der Radfernwege dar – um Steigungen und schlechte Wegstrecken zu vermeiden, den Erlebniswert durch die Auswahl landschaftlich schöner Strecken zu erhöhen und um Gefahrenpunkte auszuschließen. 2018 wurden insgesamt 36 Kilometer durch Streckenverlegungen optimiert.

Eine Besonderheit stellt der Radweg Deutsche Einheit dar, der die ehemalige Hauptstadt Bonn mit der neuen Hauptstadt Berlin verbindet. 374 Kilometer der 1.094 Kilometer langen Strecke verlaufen durch Hessen. Kennzeichen des Weges sind die nach einheitlichen Merkmalen gestalteten „Radstätten“. Auf ausdrücklichen Wunsch des Bundesverkehrsministeriums wurde das abseits gelegene Grenzmuseum „Point Alpha“ bei Rasdorf als Standort für eine Radstätte bestimmt. Zusammen mit Hessen Mobil entwickelte der ADFC Hessen einen 60 Kilometer langen Rundkurs zur Anbindung des Grenzmuseums an die Route der Deutschen Einheit.



Das Handbuch zur Radwegweisung in Hessen. Der ADFC Hessen hat an der Entstehung intensiv mitgearbeitet.

## Bett + Bike



In Hessen gibt es derzeit über 400 Bett + Bike Betriebe. Das ist noch ausbaufähig.

Beate Heiting ist seit Februar 2018 die neue

Bett + Bike-Regionalmanagerin Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland. Sie betreibt diese Aufgabe mit viel Kompetenz und Engagement und setzt sich mit Erfolg für die Verbesserung der Qualität und der Erhöhung der Anzahl der Betriebe ein. [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)

## Bahntrassenradwege

In den Radwegebau auf stillgelegten Bahnstrecken ist Bewegung gekommen. Gegenwärtig sind Ausbauabsichten bei zwei Strecken bekannt, die sich in einem mehr oder minder fortgeschrittenen Planungszustand befinden. Eine weitere Strecke ist bereits in Abschnitten im Bau. Es handelt sich um die Strecke Homberg (Ohm) – Gemünden (Felda), auf die der Hessische Radfernweg R6 verlegt werden soll.

## Radregionen

Hier besteht ein großer Nachholbedarf. Die Zertifizierung der Radregion Lahn-Dill-Bergland ist abgelaufen und wurde nicht erneuert. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf zeigt an einer Zertifizierung Interesse. Eine Überprüfung durch den ADFC Fachausschuss Fahrradtouristik im Herbst 2018 hat beachtliche Potentiale aufgezeigt, die aber Investitionen insbesondere in die Radwegeinfrastruktur erfordern.

## Fahrradparken

Es fehlt eine flächendeckende Infrastruktur an Fahrradparkhäusern, diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellplätzen und abschließbaren Fahrradboxen. Der aktuelle Koalitionsvertrag der Landesregierung bietet hier eine neue Unterstützung, die von den Kommunen genutzt werden sollte.



Rüsselsheimer Bahnhofsvorplatz. Foto: Super an der Spree/Axel Ruske.

„Herz on Tour“

## Sternfahrt für eine zeitgemäße Verfassung

Aktive aus mehreren hessischen ADFC-Gliederungen haben mit einer Sternfahrt nach Rüsselsheim die Aktion „Herz on Tour“ unterstützt. Die Info-Kampagne zur Verfassungsreform, die gleichzeitig mit den Landtagswahlen am 28. Oktober 2018 zur Abstimmung stand, hatte der Hessische Landtag initiiert. Von den 15 Reformvorschlägen wurden besonders die Aspekte „Infrastruktur“, „Nachhaltigkeit“ und „Direkte Demokratie“ beleuchtet. Landesvorsitzender Stefan Janke machte deutlich, wie wichtig es ist, sich für Klimaschutz, lebenswerte Städte und umweltfreundliche Mobilität einzusetzen: „Die vom ADFC unterstützten Radentscheide zeigen, dass die Menschen nicht mehr akzeptieren, dass immer größer werdende Autos immer mehr Platz beanspruchen.“ Die Organisatoren der Kampagne zeigten sich vom Einsatz der ADFC-Aktiven, die das herzförmige Infozelt als Treffpunkt der Sternfahrt angesteuert hatten, sehr beeindruckt. Moderatorin Anja Gröschel: „Toll, dass es so viel engagierte Radfahrer gibt!“

ADFC Hessen legt weiter zu

## Starkes Wachstum auf 15.700 Mitglieder

2018 ist der ADFC Hessen von 14.750 auf rund 15.700 Mitglieder angewachsen. Dies entspricht einer Steigerung um über 6,4 Prozent. Schon im Vorjahr war das Mitgliederwachstum mit 5,1 Prozent kräftig ausgefallen. Damit zählt unser Landesverband zu den am stärksten wachsenden in Deutschland.

Bereits im Mai konnte das 15.000. Mitglied beim 9. Radler-Fest des ADFC Frankfurt am Alten Flugplatz in Frankfurt-Bonames feierlich begrüßt werden: Der Frankfurter Alexander Scheid hat mit seiner Ehefrau Carina und den gemeinsamen drei Söhnen von der Möglichkeit einer Familienmitgliedschaft Gebrauch gemacht. Denis Reith vom Frankfurter Kreisvorstand überreichte eine hochwertige Standluftpumpe und Paul Fremer vom hessischen Landesvorstand hatte spannende Fahrradbücher als Präsent mitgebracht.

„Es ist wichtig, dass das Fahrrad eine stärkere Lobby bekommt, deshalb bin ich mit meiner Familie in den ADFC eingetreten“, sagt Alexander Scheid. Seine Fahrradbegeisterung resultiert durch die Erfahrung,

dass das Rad in der Stadt ein sehr praktisches Verkehrsmittel ist, das hohe Lebensqualität in den Alltag bringen kann.



Familie Scheid (Bildmitte) beim Radler-Fest, links Denis Reith, rechts Paul Fremer mit Tochter.



## Ausstellung „Fahr Rad!“ im Deutschen Architekturmuseum

# Lebenswerte Städte schaffen

Einen großen Publikumserfolg feierte das Deutsche Architekturmuseum (DAM) in Frankfurt am Main 2018 mit der Ausstellung „Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt.“ Wer es sich vorher noch nicht vorstellen konnte, bekam es vom 21. April bis 2. September im DAM buchstäblich vor Augen geführt: Eine menschenfreundlich gestaltete Mobilität mit sehr guten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr ist die Basis für lebenswerte Städte. Beispiele aus aller Welt, aber auch Visualisierungen noch nicht realisierter städtebaulicher Visionen machten das plastisch.

Um die Ausstellung zu konzipieren, hat sich Kuratorin Dr. Annette Becker und ihr Team umfassend beraten lassen. Unter anderem vom ADFC Hessen (Norbert Sanden) und vom ADFC Frankfurt (Bertram Giebeler). In Kooperation mit dem ADFC Hessen initiierte das DAM Veranstaltungen im Rahmenprogramm der Ausstellung, wie den Vortrag „Lebenswerte Städte schaffen“, den ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork im August 2018 in Frankfurt hielt. Die Einleitung und Begrüßung erfolgte durch Paul van de Wiel.



Sanfte Auffahrt zur Dafne Schippers-Fahrradbrücke in Utrecht. Foto: Jeroen Musch.

## Service für die Gliederungen

# Forum Öffentlichkeitsarbeit gestartet

Wer sich in einer hessischen ADFC-Gliederung in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit engagiert, hat jetzt die Möglichkeit, sich im neu geschaffenen „Forum Öffentlichkeitsarbeit in Hessen“ zu vernetzen und Unterstützung zu holen. Betreut wird das Angebot von der Landesgeschäftsstelle, Ansprechpartner ist Torsten Willner. Alle Mitwirkenden im Forum erhalten Zugang zu einem Bereich der OwnCloud des ADFC Hessen, wo Handreichungen, Arbeitsdokumente und Presseverteiler eingestellt und regelmäßig aktualisiert werden.

Über relevante Neuigkeiten wird regelmäßig per Rundmail kommuniziert, aber auch die „1:1“-Kommunikation spielt eine wichtige Rolle, sei es per E-Mail oder telefonisch. Hierbei versucht die Landesgeschäftsstelle den Aktiven die bestmögliche Unterstützung in allen Fragen der Öffentlichkeitsarbeit zu bieten. Anfang 2019 waren rund ein Dutzend Aktive für eine Gliederung zur Mitwirkung im Forum angemeldet. Ein Beitritt weiterer Gliederungen ist jederzeit möglich.

**Kontakt:** [torsten.willner@adfc-hessen.de](mailto:torsten.willner@adfc-hessen.de)

## 40 Jahre ADFC

# Bundesweite Kampagne

Am 18. April 1979 gründete der Verkehrsplaner Jan Tebbe in Bremen mit einigen Gleichgesinnten den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club. Der Name war nicht zufällig an den bekannten deutschen Autoclub angelehnt. Im autozentrierten Deutschland sollte es endlich auch eine Interessenvertretung für Radfahrende geben. In vier Jahrzehnten hat der ADFC eine ganze Menge erreicht. So ist es heute gang und gäbe, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen und die radtouristische Infrastruktur hat sich dank ADFC vielerorts vorbildlich entwickelt. Aber es bleibt noch ungeheuer viel zu tun. Denn von einer Verkehrswende kann in Deutschland noch nicht ein-

mal im Ansatz die Rede sein. Es fehlt an vielem, was das Rad zum gleichberechtigten Verkehrsmittel macht – vor allem fehlt es an Platz. Deshalb startet der ADFC zu seinem 40-jährigen Jubiläum im Frühjahr 2019 eine große, bundesweite Kampagne für #MehrPlatzFürsRad. Dabei werden Radfahrende in Deutschland dazu aufgerufen, vor Ort selbst mehr Platz fürs Rad zu machen, symbolisch abgesteckt mit einem eigenen ADFC-Flutterband. Zu den vorgesehenen Aktionen zählt die Einrichtung von temporären geschützten Radfahrstreifen, die zeigen, wie gute, breite Radwege aussehen und wie sicher und komfortabel sich das Radfahren auf ihnen anfühlt.

Neue Infothek auf  
[www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de)

## PDF-Dokumente einfach finden

Nicht nur die Textbeiträge auf unserer Internetseite [www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de) sind lesenswert. Eine Fülle von Informationen verbirgt sich auch in Präsentationen, Broschüren, Info-Flyern, die als PDF auf unsere Website gestellt wurden. Das Problem: Wie und wo findet man dieses Material, wenn nicht gerade ein aktueller Beitrag auf der Startseite darauf hinweist? Die Lösung: Unter dem neuen Menüpunkt „Infothek“ steht ab sofort eine spezielle Dokumentensuche bereit, mit der gezielt PDFs zu 18 vorgegebenen Kategorien gefunden werden können. Zum Start der Infothek waren etwa 50 PDF-Dokumente eingestellt, die Zahl wird sich in nächster Zeit sicher noch deutlich erhöhen. An Konzept und Realisierung der Infothek haben Paul van de Wiel, Eckehard Wolf und Torsten Willner mitgewirkt. Für alle Wissendurstige hat dieses Knowledge-Team noch einen wertvollen Tipp: unter dem ADFC-Logo links oben auf der Startseite befindet sich ein Eingabefeld für eine Volltextsuche, mit dem die ganze Website effektiv nach selbstgewählten Suchwörtern durchkämmt werden kann.

### 10-jähriges Jubiläum



### Klaus-Peter Armbrust

Seit 10 Jahren ist Klaus-Peter Armbrust ein unverzichtbarer Mitarbeiter der Landesgeschäftsstelle, der für uns kompetent und freundlich Infostände betreut, Codieraktionen des Landesverbands durchführt und die Roller und Räder für unsere Radfahrkurse wartet und transportiert. Eigeninitiative, Zuverlässigkeit und eine großartige Hilfsbereitschaft zeichnen ihn aus. Im Namen der Geschäftsstelle bedankt sich Geschäftsführer Norbert Sanden herzlich für das runde Jahrzehnt, in dem Klaus-Peter den ADFC Hessen hervorragend unterstützt hat und wünscht, dass die gute Zusammenarbeit weitergeht!

## Besserer Umgang mit Konfliktsituationen

# Frei-Anzeige für die ADFC-Tourenprogramme





Rücksicht macht Wege breit – oder...  
**Der Glücklichere weicht aus.**

Radrouten in schöner Natur sind oft auch Wirtschaftswege. Landwirte müssen sie mit ihren Geräten nutzen, um ihrer Arbeit nachzugehen. Trifft Traktor auf Rad, ist es oft zu eng, um einfach aneinander vorbeifahren zu können. Jetzt kommt's drauf an, sich zu arrangieren!

Meistens ist es für uns Rad Fahrende leichter, zur Seite zu fahren und die Landmaschinen passieren zu lassen. Und wir dürften auch weniger im Zeitdruck sein als der Landwirt. Schließlich genießen wir ja gerade das Glück einer Radtour! Daher unser Appell: Der Glücklichere weicht aus!

[www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de)





Rücksicht macht Wege breit – oder...  
**Der Glücklichere weicht aus.**

Radrouten in schöner Natur sind oft auch Wirtschaftswege. Landwirte müssen sie mit ihren Geräten nutzen, um ihrer Arbeit nachzugehen. Trifft Traktor auf Rad, ist es oft zu eng, um einfach aneinander vorbeifahren zu können. Jetzt kommt's drauf an, sich zu arrangieren!

Meistens ist es für uns Rad Fahrende leichter, zur Seite zu fahren und die Landmaschinen passieren zu lassen. Und wir dürften auch weniger im Zeitdruck sein als der Landwirt. Schließlich genießen wir ja gerade das Glück einer Radtour! Daher unser Appell: Der Glücklichere weicht aus!

Übrigens:  
 Auch Spaziergänger und Wanderer freuen sich über eine rücksichtsvolle Fahrweise.

[www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de)

Die Qual der Wahl: Die Frei-Anzeigen mit zwei unterschiedlichen Motiven.

Exklusiv für die Tourenprogramme für 2019 hat der Landesvorstand den Gliederungen den Abdruck einer Frei-Anzeige zum Thema „Rücksicht macht Wege breit“ ans Herz gelegt. Die Idee basiert auf der Aktion „Rücksicht macht Wege breit“, die hier auf eigene Art aufgegriffen wurde, um im Kreise der Freizeit-Radler für einen entspannteren, defensiveren Umgang mit Konfliktsituationen zu werben. Oder besser: Für ein Verhalten, das Konflikte erst gar nicht entstehen lässt. Die Optik der Anzeige macht deutlich: Es geht nicht darum, drohend den Zeigefinger zu erheben.

Ziel ist ein möglichst konzilianter Verhalten von (besonders in der Freizeit) Rad Fahrenden auf Wirtschaftswegen. Nicht aber, dass sie sich im Alltagsverkehr dem motorisierten Verkehr klaglos unterordnen sollen! Im Gegenteil: Je stärker das öffentliche Bild vom freundlichen, entspannten, rücksichtsvollen Radfahrer in den Vordergrund rückt, um so eher wird es möglich sein, gegenüber Politik und Verwaltung erfolgreich „Mehr Platz fürs Rad“ einzufordern!

ADFC Hessen e.V.

Löwengasse 27 A

60385 Frankfurt am Main

Tel. 0 69 / 9 56 34 60 - 40

Fax 0 69 / 9 56 34 60 - 43

[buero@adfc-hessen.de](mailto:buero@adfc-hessen.de)

[www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de)

 [www.facebook.com/adfc.hessen.ev](https://www.facebook.com/adfc.hessen.ev)

 [twitter.com/ADFC\\_Hessen](https://twitter.com/ADFC_Hessen)

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Landesverband Hessen e.V.

Redaktion: Norbert Sanden, Torsten Willner

Gestaltung: Volker Eckhardt

