

JAHRES-  
BERICHT  
.....

20  
23





## Die Potenziale nutzen!

Im vergangenen Jahr haben sich größere Veränderungen für den ADFC Hessen ergeben. Der im März 2023 neu gewählte Vorstand ist erstmals seit Bestehen unseres Landesverbandes aus gleich vielen Frauen und Männern zusammengesetzt. Die neue Konstellation hat sich bei Schwerpunkten und Stil der Vorstandsarbeit bereits sehr positiv ausgewirkt.

Die Landtagswahl 2023 brachte eine neue Regierungskoalition und eine neue Führung im Verkehrsressort des Landes. Auch das bedeutet Veränderungen. Wir wollen unser Augenmerk auf die möglichen Chancen richten, die sich daraus ergeben.

Welche Themen liegen uns besonders am Herzen? Kinder sind – auch in der Mobilität – unsere Zukunft. Deshalb ist es gut, dass 2023 mit dem Familiennetzwerk eine weitere Struktur entstanden ist, die den ADFC Hessen vielfältiger macht und die dazu beitragen will, dass wirklich alle eine freie Wahl treffen können, mit welchem Verkehrsmittel sie mobil sein möchten.

Die Begeisterung der letzten Jahre fürs Fahrrad war kein Strohfeuer. Radfahren ist nicht bloß ein Trend, es steht dauerhaft hoch im Kurs – nicht nur bei den geführten Radtouren unserer Gliederungen in ganz Hessen oder unseren



Erwachsenen-Radfahrkursen, sondern auch bei klugen Unternehmen, die verstanden haben, dass die Beschäftigten gerne mit dem Rad zur Arbeit kommen.

Auch das Interesse der Medien am Fahrrad hat spürbar zugenommen, und in der öffentlichen Diskussion spielen wir als ADFC eine wichtige Rolle. Unser Rat und unsere Meinung sind gefragt.

All das sind Potenziale, die es unbedingt zu nutzen gilt. Und genau das wollen wir tun. Einiges ist bereits auf einem guten Weg in Hessen. Wo etwas besser werden muss, bringen wir das weiter klar und deutlich zum Ausdruck – verbunden mit konkreten Vorschlägen, wie es gelingen kann, Hessen bis 2030 zum Fahrradland zu machen.

Ansgar Hegerfeld  
für den Landesvorstand des ADFC Hessen

## INHALT

Grußwort des Landesvorstands	2	Radfahrkurse für Erwachsene	13
Rückblick auf die Landesversammlung 2023	3	Hessens Bedeutung im Radtourismus	14
Bilanz nach 10 Jahren schwarz-grüner Landesregierung	4	Anerkennung für Rolf Seemann, Stefan Janke und Holger Küst	15
Bike+business 2023	6	Netzwerke für Vielfalt im ADFC Hessen	16
Volksbegehren Verkehrswende Hessen	7	Verbandsentwicklung in Hessen	17
Der Radschnellwegbau braucht einen Neustart!	8	Premiere der EUROBIKE CITY PARADE	18
Die RADVOLUTION-Kampagne in Hessen	10	Der Landesvorstand stellt sich vor	19
Trübes Fahrradklima im ländlichen Raum	11	Die Landesgeschäftsstelle	20
Fahrradfreundliche Arbeitgeber in vielen Branchen	12	Impressum	20
Bett+Bike: Ferienwohnungen im Trend	13		

## Paritätischer Vorstand und klare Forderungen

Die 37. Landesversammlung 2023 wählte Ansgar Hegerfeld zum Vorsitzenden und beschloss den politischen Leitantrag einstimmig

Die 37. Landesversammlung des ADFC Hessen wählte im März 2023 Ansgar Hegerfeld zum neuen Landesvorsitzenden. Er übernahm den Vorsitz von Xavier Marc, der dem Landesvorstand weiter angehört. Bertram Giebeler, Eva Henniges, Sigrid Hubert, Helga Hofmann und Silke Westermeier wählten die Delegierten neu in den hessischen Landesvorstand. Paul van de Wiel wurde als bisheriges Mitglied des Vorstands bestätigt. Stellvertretende Landesvorsitzende ist Helga Hofmann. Erstmals seit Gründung des ADFC Hessen 1986 wird der Verband von einem paritätisch – vier Frauen und vier Männer – zusammengesetzten Vorstand angeführt. Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld: „Dass sich Frauen jetzt sehr viel stärker in der Vorstandsarbeit beim ADFC engagieren, ist vor allem ein Erfolg des vor drei Jahren gegründeten Frauennetzwerks im ADFC Hessen, über den wir uns sehr freuen.“

Die Landesversammlung beschloss den Leitantrag einstimmig.



100 Kilometer neue Radwege an Landesstraßen – jedes Jahr!

Verkehrspolitisch wichtigstes Thema: Hessens im Bundesvergleich riesiger Nachholbedarf bei Radwegen an Landesstraßen. In keinem anderen Bundesland ist das Radwegnetz an Landesstraßen in den vergangenen neun Jahren so langsam gewachsen, wie in Hessen. Dies zeigt eine Auswertung, die der ADFC Hessen jüngst mit Daten des Fernstraßenbundesamtes vorgenommen hat. Während pro km<sup>2</sup> Landesfläche in Hessen seit 2014 nur 1,3 Meter Radweg an Landesstraßen hinzukamen, waren es etwa in Baden-Württemberg 6 Meter und beim Spitzenreiter Nordrhein-Westfalen gar über 20 Meter. Im Ergebnis sind am Ende der zweiten Legislaturperiode der schwarz-grünen Landesregierung unverändert rund 89 Prozent der Landesstraßen in Hessen ohne Radweg. Die drittschlechteste Ausstattung aller Bundesländer. Der ADFC Hessen fordert in seinem Politischen Leitantrag, dass künftig jährlich 100 Kilometer Radwege an Landesstraßen entstehen müssen. Dazu muss das Land in erheblichem Umfang zusätzliches Personal und Geld für Planung und Bau von Radwegen bereitstellen und die Planungsverfahren deutlich vereinfachen. Den Leitantrag „Fahrradland Hessen beschleunigt umsetzen“ haben die Delegierten einstimmig beschlossen.

Für eine erfolgreiche Verkehrswende muss das Land endlich die Verantwortung für den Bau von Radschnellwegen übernehmen. Auch bei der Verkehrssicherheit muss das Land sich deutlich stärker engagieren. Um die Vision Zero – Null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr – zu erreichen, braucht es neben sicherer Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr auch ein stärkeres Engagement der Ordnungsbehörden etwa gegen das Parken auf Geh- und Radwegen und zu enges Überholen von Radfahrenden.



Vorne rechts Tarek Al-Wazir bei der Auftaktveranstaltung der AGNH im Frühjahr 2016.

# Da wäre mehr drin gewesen!

Nach 10 Jahren Schwarz-Grün hat eine neu zusammengesetzte Landesregierung die Amtsgeschäfte übernommen – Anlass für eine Bilanz

„Der Radverkehr in Hessen hat Unterstützung dringend nötig. So weisen gerade einmal 11 Prozent der hessischen Landesstraßen Radwege auf (bundesweit 25 Prozent).“ Mit diesen Worten beschrieb der ADFC-Jahresbericht 2014/15 die Lage zutreffend. Das Schlimme: Zwei Legislaturperioden später ist das Zitat immer noch aktuell, was die größte Schwachstelle der schwarzgrünen Bilanz markiert. Nach wie vor sind nur 11 Prozent der Landesstraßen in Hessen mit einem Radweg ausgestattet. Lediglich die „bundesweit 25 Prozent“ treffen nicht mehr zu: Diese Zahl ist auf heute 29 Prozent gestiegen, was zeigt, dass außerhalb Hessens durchaus Fortschritte erzielt wurden. Um auch in Hessen eine solche Steigerung um 4 Prozentpunkte zu erreichen, hätten **288 Kilometer Radwege** an Landesstraßen gebaut werden müssen. Geschafft hat man in den Jahren 2014 bis 2023 jedoch lediglich 54 Kilometer, was bei der Ausstattungsquote nur zu einer Steigerung im Nachkomma-

bereich gereichte. Insbesondere für Menschen, die außerhalb von Großstädten wohnen und arbeiten, und die auf Verbindungen zwischen Orten und Ortsteilen angewiesen sind, um mit dem Rad mobil sein zu können, ist das eine niederschmetternde Bilanz.

Gleichwohl wurden bei Hessen Mobil neue Strukturen geschaffen (wie eine eigene Abteilung „Mobilität und Radverkehr“), mehr Personal bereitgestellt und sinnvolle Verfahren wie die zweijährige Dringlichkeitsbewertung eingeführt. Schritte also, die in die richtige Richtung weisen und mit denen immerhin erreicht werden konnte, dass 2022 und 2023 jeweils gut neun Kilometer neuer Radwege an Landesstraßen fertiggestellt wurden – deutlich mehr als in den Jahren zuvor. Bei Beibehaltung dieses „Rekordtempo“ der vergangenen beiden Jahre würde es jedoch trotzdem bis mindestens zum Jahr 2150 (!) dauern,

um in Hessen zumindest so viele Landesstraßen mit einem Radweg auszustatten, wie es heute bereits im Bundesdurchschnitt (29 Prozent) der Fall ist.

Die Probleme liegen jedoch keinesfalls in mangelndem Engagement bei Hessen Mobil begründet – dieses muss im Gegenteil positiv hervorgehoben werden. Vielmehr muss nach 10 Jahren Schwarz-Grün konstatiert werden, dass es letztlich an einem politischen Konzept fehlt, um mit geeigneten rechtlichen Rahmenbedingungen (Stichwort Planungsbeschleunigung) und adäquaten Instrumenten, den enormen Rückstand der hessischen Radinfrastruktur in der Fläche des Landes in einer angemessenen Zeit aufzuholen. Dies bleibt Aufgabe der neuen Landesregierung.

Deutlich positiver fällt die Bilanz aus, wenn es um die Unterstützung des Landes für die Kommunen geht. Sie sind, vereinfacht gesagt, für die innerörtliche Radinfrastruktur verantwortlich. Da sie neben dem Radverkehr vielfältigste Aufgaben zu bewältigen haben, forderte der ADFC Hessen bereits seit Jahrzehnten, mehr Unterstützung vom Land. Tatsächlich ist hier mit der Gründung und Etablierung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ein Meilenstein geglückt. Die AGNH wurde 2015 initiiert und 2016 mit 186 Gründungsmitgliedern ins Leben gerufen.

Vorbild war die AGFS in Nordrhein-Westfalen, die bereits 1993 eingerichtet wurde, um Kommunen bei der Radverkehrsförderung zu unterstützen.

Heute hat die AGNH 327 Mitglieder, überwiegend Kommunen, was unterstreicht, dass ihre Angebote attraktiv sind. Sie bietet vor allem kleineren Kommunen, mit nur wenig (oder gar keinem) auf den Radverkehr spezialisiertem Personal, wertvolle Unterstützung durch Weiterbildungen, hochwertige Informationsmaterialien, Beratung und nicht zuletzt durch den jährlichen Nahmobilitätskongress. Von Anfang an war der Fokus bei der AGNH auf den Rad- und Fußverkehr gerichtet und von Anfang an war auch der ADFC aktiv mit an Bord und ist gesetztes Mitglied im Lenkungskreis.

Im Windschatten der AGNH-Gründung wurde 2017 eine weitere langjährige ADFC-Forderung Realität: Mit der Nahmobilitätsrichtlinie wurde ein Förderprogramm zur Finanzierung investiver und nicht-investiver Maßnahmen der Kommunen eingeführt. Zunächst stand dafür ein Budget von 4 Millionen Euro zur Verfügung. Heute sind es immerhin 15,5 Millionen jährlich und es werden gut 100 Maßnahmen jährlich gefördert. Neben neuen Rad- und Fußwegen werden auch Radverkehrskonzepte und Maß-

## Fertiggestellte Radwege an den Landesstraßen in Hessen 2014 – 2023



nahmen der Öffentlichkeitsarbeit gefördert. Im letzten schwarz-grünen Regierungsjahr kam zu AGNH und Förderlinie noch die Landesförderung für Nahmobilitätskoordinator:innen der Landkreise hinzu. Von diesem Förderangebot haben fast alle hessischen Landkreise Gebrauch gemacht. Die Nahmobilitätskoordinator:innen sollen künftig insbesondere die kreisangehörigen Gemeinden beim Thema Nahmobilität unterstützen. Ein richtiger und vielversprechender Ansatz.

**Dies und...**

Zu den weiteren positiver Aspekten zählt die betriebliche Radverkehrsförderung. Unter dem Label „bike+business“ wurden über die Jahre vielfältige Angebote des Landes für Unternehmen aufgebaut, die das Ziel haben, das Radfahren für die Beschäftigten deutlich attraktiver zu machen. Neben Beratungsangeboten, Leihradflotten sowie der jährlichen Verleihung des bike+business-Awards wird auch die Zertifizierung zum „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ (Seite 12) gefördert. Der ADFC ist seit Jahren Projektpartner in diesem wichtigen Tätigkeitsfeld.



## bike+business im Jahr 2023

Über die Landesinitiative wurden auch im Jahre 2023 zahlreiche Unternehmen zur betrieblichen Radverkehrsförderung beraten, u.a. im Rahmen der neuen „fahrradfit“-Beratung. Unternehmen konnten ihre Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber finanziert bekommen. Außerdem wurden im Juni auf der EUROBIKE die diesjährigen Gewinnerunternehmen des bike+business-Awards ausgezeichnet: die Lilly Deutschland GmbH aus Bad Homburg sowie MBV mbH aus Frankfurt. Der ADFC hat alle bike+business-Aktivitäten durch Öffentlichkeitsarbeit unterstützt und war durch Sofrony Riedmann auch in der Award-Jury sowie bei der Award-Verleihung vertreten.

INFO [bikeandbusiness.de](http://bikeandbusiness.de)

Auch beim Thema Radschnellwege in Hessen ist die Bilanz ernüchternd (Seite 8). Die langjährige Forderung des ADFC, dass das Land die Baulast für die Radschnellwege analog zu den Landesstraßen übernimmt, ist immer noch nicht erfüllt. Und vielerorts zeigt sich, wie schwer sich die Kommunen mit der Umsetzung tun, auch wenn sie im Raum Kassel (durch den Zweckverband) und im Rhein-Main-Gebiet (Regionalverband) sehr engagierte Unterstützung erfahren. Stand heute sind erst neun Kilometer zwischen Frankfurt und Darmstadt gebaut und beim aktuellen Tempo dürfte es noch Jahrzehnte dauern, bis das dringend benötigte hessische Radschnellwegnetz fertiggestellt sein wird und Pendler:innen eine attraktive Alternative zu den ausgelasteten Straßen, Bussen und Bahnen bietet.

Ernüchternd war auch der schwarz-grüne Umgang mit dem Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“ und dem bürgerschaftlichen Engagement, das dieses trägt. Von der Landesregierung lange Zeit ignoriert, wurde es – als die Unterschriften gesammelt und es nicht mehr zu ignorieren war – aufs juristische Abstellgleis gestellt. Dort steht es bis heute (siehe Infokasten). Statt echter Verhandlungen mit den Initiator:innen, wie etwa beim Frankfurter Radentscheid oder Berliner Volksentscheid Fahrrad, gab es lediglich zwei Erörterungstermine, bei denen VCD, ADFC und FUSS e.V. die Inhalte eines schwarz-grünen Nahmobilitätsgesetzes vorgestellt wurden. Das Nahmobilitätsgesetz blieb inhaltlich deutlich hinter den Forderungen der Initiative zurück, klammerte insbesondere den ÖPNV vollständig aus, und sichert im Wesentlichen das unter Schwarz-Grün entwickelte Instrumentarium der Radverkehrsförderung gesetzlich ab, ohne jedoch dringend benötigte neue Impulse zu setzen. Den verkehrspolitischen Rückenwind, den das Volksbegehren eigentlich darstellte, ließ Schwarz-Grün somit ungenutzt.

**...das: Schock zum Abschied – hessisches Nein zur StVG-Reform**

Mit einer großen Enttäuschung beendete die schwarz-grüne Landesregierung schließlich ihre verkehrspolitische Arbeit: Im November 2023 gehörte Hessen zu den Ländern, die im Bundesrat der zwischen den Ländern eigentlich ausverhandelten Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes nicht zustimmten und sie damit zu Fall brachten. Ein Schock und eine bittere Enttäuschung nicht nur für den ADFC, sondern auch für über 100 hessische Kommunen, die als Teil des Bündnisses „Lebenswerte Städte“ mehr kommunale Freiheiten bei der Regelung des Verkehrs fordern.

## Volksbegehren Verkehrswende in Hessen im Jahr 2023

Warten auf den Staatsgerichtshof: Im Oktober 2022 hatten die Vertrauenspersonen des Volksbegehrens Beschwerde beim Staatsgerichtshof eingelegt. Die Vertreter:innen von ADFC Hessen, VCD Hessen und FUSS e.V. halten die Einschätzung der Landesregierung, das Verkehrswendegesetz sei rechtlich unzulässig, für nicht stichhaltig. Unsere gemeinsame Hoffnung auf eine Entscheidung im Verlauf des Jahres 2023 wurde jedoch enttäuscht. Inzwischen steht zu befürchten, dass auch 2024 nicht mehr entschieden wird.

Das ist frustrierend, aber hält uns natürlich nicht von weiterem Einsatz für eine soziale und ökologische Verkehrswende ab!



**Rahmenbedingungen nicht ausreichend genutzt**

Insgesamt fällt die Bilanz für den Radverkehr also sehr durchwachsen aus. Wäre das Erreichte unter schwierigen Bedingungen entstanden, würde es sich um eine ansehnliche Leistung handeln. Schaut man jedoch zurück, wird schnell deutlich, dass die Rahmenbedingungen eigentlich überwiegend günstig waren: Der Dieselskandal stellte ab 2015 die Hegemonie des Autos in Deutschland in Frage wie nie zuvor und eröffnete zusammen mit der sich ab 2016 entwickelnden Radentscheidbewegung ganz neue Möglichkeitsräume für die Fahrradförderung. Zeitgleich wuchs die Wirtschaft über viele Jahre, was haushaltspolitische Spielräume eröffnete. Auch die Verabschiedung des Pariser Klimaabkommens 2015 sowie eine sich ab 2018 entwickelnde starke gesellschaftliche Bewegung für den Klimaschutz boten dem Radverkehr Rückenwind. Mit der Coronakrise zeigte sich, wie leistungs- und handlungsfähig der Staat sein kann, wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. An vielen Orten, etwa Paris oder Berlin, wurde dieses Momentum genutzt, um den business-as-usual-Modus zu verlassen und auch in der Radverkehrsförderung vorher undenkbare Schritte zu gehen.

Gemessen an diesen Rahmenbedingungen kann die radverkehrspolitische Bilanz des schwarzgrünen Regierungsjahrzehnts aus ADFC-Sicht nur lauten: aus guten Bedingungen viel zu wenig gemacht.

## Fazit

Nach 10 Jahren erscheint die Bilanz ernüchternd

Unterstützung der Kommunen



Radwege an Landes- und Bundesstraßen



Radschnellwege



Dies und das



## Der Radschnellwegebau braucht einen Neustart!

**Neben der Baulast des Landes sind ein Sonderbauprogramm und eine Sonderstelle zur Beschleunigung des Radschnellwegebaus in Hessen nötig**

Trotz großen Bedarfs kommt der Bau von Radschnellwegen in Hessen kaum voran. So sind von den benötigten 130 Kilometern der höchsten Prioritätsstufe bislang weniger als neun Kilometer befahrbar. Wie ein Neustart des Radschnellwegebaus in Hessen mit geeigneten Strukturen und höheren finanziellen und personellen Ressourcen aussehen sollte, hat der ADFC Hessen kurz vor der Landtagswahl 2023 bei einer Pressekonferenz in Hattersheim erläutert – an einer Stelle, an die längst mit einem Radschnellweg ausgestattet sein könnte.

**Wird das Radschnellwegenetz in Hessen erst 2100 fertig?**

Um zu dokumentieren, wie langsam Hessen Radschnellwege baut, hat der ADFC Hessen den Sachstandsbericht „Radschnellverbindungen in Hessen“ vorgelegt. Vom Spatenstich des Radschnellwegs Frankfurt-Darmstadt im Herbst 2018 bis zur Veröffentlichung des Berichts im September 2023 wurden im gesamten Bundesland 8,3 Kilometer Radschnellwege gebaut – das sind 1,66 Kilometer pro Jahr oder 4,5 Meter pro Tag. In diesem Tempo wären die noch zu bauenden 122 Kilometer der höchsten Prioritätsstufe erst im Jahr 2100 fertig.



Dieser Feldweg, wo Sofrony Riedmann, Helga Hofmann und Ansgar Hegerfeld stehen, sollte längst ein Radschnellweg sein.

Gründe für die Langsamkeit sind Planungs- und Genehmigungsprozesse, die sich über viele Jahre erstrecken. Zudem tragen die Kommunen die Baulast. So sind meist mehrere Akteure beteiligt, die das Projekt in ihrem Bereich vorantreiben und sich untereinander abstimmen müssen. Auch der Fachkräftemangel bei Planung und Bau spielt eine Rolle.

Schließlich stellt die Finanzierung einige Kommunen aufgrund der zu erbringenden Eigenanteile vor Probleme: „Für Radschnellwege müssen zum Teil Brücken oder Unterführungen gebaut werden, was sie teuer macht als herkömmliche Radwege. Diese Kosten konkurrieren mit anderen kommunalen Aufgaben, wie etwa dem Schulbau“, so Helga Hofmann, stellvertretende ADFC-Landesvorsitzende.

Um Frankfurt und Kassel herum üben der Regionalverband FrankfurtRheinMain respektive der Zweckverband Region Kassel eine wertvolle Funktion aus, weil sie die Planung der Radschnellwege federführend übernommen haben und diese vorantreiben. Doch der große Koordinierungsaufwand durch die kommunale Baulastträgerschaft und die begrenzte personelle Ausstattung der Verbände verhindern eine schnelle Umsetzung.

„Für die zügige Realisierung der Radschnellwege in Hessen brauchen wir dringend einen Neustart“, fordert ADFC-Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld. Dies erfordert, dass das Land die Baulast für Radschnellwege trägt, wie es auch das Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“ gefordert hat: „Das Land sollte selbst planen und bauen. Besonders für kleinere Kommunen wäre das eine massive Entlastung“, erklärt Ansgar Hegerfeld.

**Priorität für den Radwegebau bei Abwägungsentscheidungen**

Nach Vorstellungen des ADFC Hessen muss das Land in einem Sonderbauprogramm Radschnellwege die Realisierung aller Strecken der Kategorie I der Korridorstudie (insgesamt 130 Kilometer) bis zum Jahr 2030 und mindestens weitere 120 Kilometer der Kategorie II bis 2033 finanziell und personell absichern und überprüfbare Zwischenschritte festlegen, die eine Nachsteuerung ermöglichen.

**NUR 8,3  
KILOMETER**  
Radschnellwege  
von 2018 – 2023  
neu gebaut!

## Jährlich sind 25 Millionen Euro für den Radschnellwegebau in Hessen nötig

Um die Planung der Rad-Infrastruktur in Landesbaulast zu beschleunigen, soll gesetzlich festgelegt werden, dass der Ausbau von Radwegen angesichts der Klimakrise im überragenden öffentlichen Interesse liegt und im Rahmen von Abwägungsentscheidungen entsprechend zu priorisieren ist, wie dies auf Bundesebene bereits für die Erneuerbaren Energien gilt.

Von Beginn an muss ein:e Sonderbeauftragte:r für Radschnellwege im Verkehrsministerium die Fortschritte des Sonderbauprogramms Radschnellwege verfolgen. „Diese Stelle koordiniert die Umsetzung des Programms zwischen Hessen Mobil, Kommunen und Ministerium, untersteht direkt der Ministeriumsleitung und berichtet monatlich über den Fortschritt“, konkretisiert Hegerfeld die Forderung.

So sei sichergestellt, dass jederzeit Transparenz über die Umsetzung des Programms herrscht und bei Problemen sofort gehandelt werden kann.

Um schneller planen und bauen zu können, muss für die Projekte aber auch entsprechend mehr Geld bereitstehen. Ausgehend von Bau- und Planungskosten von mindestens einer Million Euro je Kilometer sind in zehn Jahren 250 Millionen Euro nötig, um die erforderlichen 250 Kilometer Radschnellwege in Hessen zu bauen – im Durchschnitt also 25 Millionen Euro jährlich. Auch unter Einbeziehung der Bundes-Förderung ist von einem jährlichen Investitionsbedarf von durchschnittlich mindestens 20 Millionen Euro durch das Land auszugehen.

„Diese Zahlen zeigen, dass viel mehr Geld in die Rad-Infrastruktur investiert werden muss, belegen gleichzeitig aber auch, wie kostengünstig ein Radschnellwegenetz im Vergleich zu anderen hessischen Infrastrukturprojekten, wie dem Frankfurter Fernbahntunnel (geschätzte Kosten 3,6 Milliarden Euro) oder dem Riederwaldtunnel (geschätzte Kosten 0,6 bis eine Milliarde Euro) zu realisieren ist“, ergänzt Helga Hofmann.



## Frischer Wind fürs Rad in Hessen

Im Landtagswahljahr 2023 lag es nahe, diese politische Weichenstellung mit der vom Bundesverband initiierten RADVOLUTION-Kampagne zu verknüpfen



Sharepic für Social Media mit einer Forderung an die Politik.

Mit neuen Ideen und einem trendigen Design für frischen Wind in der Verkehrspolitik sorgen – das ist, etwas verkürzt ausgedrückt, der Grundgedanke der RADVOLUTION-Kampagne. Stand bundesweit vor allem die – Ende 2023 überraschend gescheiterte – Reform des Straßenverkehrsgesetzes im Mittelpunkt der Kampagne, wollte der Landesverband Hessen die Chance nutzen, das eigene Bundesland bei der Wahl im Oktober mit dem Rückenwind der RADVOLUTION zu versehen.

Um den Wahlberechtigten eine Entscheidungshilfe für die Wahl zu bieten, hat der ADFC Hessen bereits im August den wahl-o-rad.de bereitgestellt, auf dem Interessierte die Positionen der politischen Parteien zum Radverkehr in Hessen abfragen und miteinander vergleichen konnten. Entlang von insgesamt 15 Thesen – unter anderem zu Klimaschutz, Gesundheit, Radwegbau und Verkehrssicherheit – entstand für jede Partei ein Profil, das sich näher oder weiter entfernt zu den eigenen verkehrspolitischen Vorstellungen lokalisieren ließ. Die inhaltliche Grundlage bildeten die Parteiprogramme und öffentlichen Äußerungen der Parteien zur Verkehrspolitik.

Optisch fügte sich der wahl-o-rad.de in das Design der RADVOLUTION-Kampagne ebenso ein wie der dafür gestaltete Flyer und Sharepics für Social Media, auf denen die wichtigsten Forderungen für eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik in der Legislaturperiode ab 2024 enthalten waren: Mit sicheren Radwegen zur Vision Zero; Planungsturbo für lückenlose Radnetze; 100 Kilometer neue Radwege an Landesstraßen jedes Jahr; Mehr Planer:innen bei Land und Kommunen; Jährlich 30 Euro je Hess:in für Rad-Infrastruktur; Mehr Platz fürs Rad im ganzen Land.

Zahlreiche Medien, darunter hessenschau.de, verbreiteten die Internet-Adresse unseres wahl-o-rad-Webauftritts. Für Funktion, Inhalt und Design des wahl-o-rad.de gab es ausgesprochen positives Feedback von allen Seiten – auch aus der Politik selbst. Bei Veranstaltungen und Preseterminen machten entsprechend designte Banner, Plakate und Flyer auf diese Thesen aufmerksam, nach denen sich 2023 die RADVOLUTION in Hessen ausbuchstabieren ließ.



Foto: Jörn Paulini

Auch eine Aktion, die parallel zu den Koalitionsgesprächen Ende November vor dem hessischen Landtag in Wiesbaden stattfand, rückte Banner und Beachflags mit dem RADVOLUTION-Logo in den Blick der Öffentlichkeit. Grundidee dieser Aktion: Für jeden der bis 2030 fehlenden 600 Radweg-Kilometer an hessischen Landesstraßen brennt eine Kerze zur Mahnung. Alle 600 Kerzen – in den Landesfarben rot und weiß – zusammen bildeten den Schriftzug: „Fahrradland Hessen jetzt!“

INFO [radvolution.de](http://radvolution.de)

## Handlungsbedarf im ländlichen Raum

Fahrradklima-Test 2022: Während in größeren Städten meist passable Bedingungen herrschen, hagelt es abseits der Metropolen schlechte Noten

Mit den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests 2022 war der ADFC Hessen im Frühjahr 2023 erstmals Gast der Landespressekonferenz im hessischen Landtag. Highlights aus Landessicht bildeten Baunatal (Note 2,47) bundesweiter Sieg, Frankfurts (3,61) zweiter und Darmstadts (3,58) dritter Platz in der jeweiligen Städtegrößenkategorie. In der Fläche zeigte sich etwas Licht, vor allem aber sehr viel Schatten in Hessen: Von 111 Kommunen in der aktuellen Auswertung waren 89 auch vor zwei Jahren dabei. 58 erhielten 2022 eine schlechtere Note als 2020, nur 22 konnten sich verbessern.

Frankfurt am Main profitierte von der guten Fahrradförderung in jüngster Zeit, wodurch auch das Stadtzentrum besser erreichbar wurde. Hier verbesserte sich Frankfurt ebenso wie bei der Wegweisung. In Darmstadt schnitt der Bereich Infrastruktur Radverkehrsnetz am besten ab. Allerdings wiesen die Kommentare in der Befragung auf weiterhin bestehende Lücken im Radverkehrsnetz hin.

Wiesbaden, Kassel und Offenbach stagnierten, die Uni-Städte Gießen und Marburg schnitten passabel ab. Viele mittelgroße Städte rutschten in der Bewertung ab. Bei den kleineren Kommunen mit 20.000 bis 50.000 Einwohnenden gelang es fast nur Baunatal zu glänzen. Durch die Nähe zu Kassel gibt es ein hohes Radverkehrspotenzial und gleichzeitig ein solides finanzielles Fundament. Entscheidend war aber der politische Wille der handelnden Personen im Rathaus. Relativ gut schnitten auch kleinere Städte und Gemeinden im Frankfurter Umland wie Eschborn, Karben, Mörfelden-Walldorf, Oberursel oder Dreieich ab.

### Debakel für Limburg und Wetzlar

Doch im ländlichen Raum überwogen bei Weitem Negativbeispiele wie Limburg (Note 4,26), Büdingen (4,42), Wetzlar (4,44), Bad Hersfeld (4,54) und Künzell (4,38). Bei den kleineren Kommunen lagen Königstein (4,51) und Usingen (4,56) ganz hinten.

In der Zusatzbefragung zum ländlichen Raum beim Fahrradklima-Test 2022 sollten die Teilnehmenden bewerten, wie gut die Nachbarorte per Rad zu erreichen sind. Hier gab es vor



Oliver Moschner-Schweder, Helga Hofmann, Ansgar Hegerfeld und Silke Westermeier auf dem Podium der Landespressekonferenz.

allem für kleinere Kommunen, die weit von urbanen Zentren entfernt sind, schlechte Noten: Beispiele sind Homberg Efze (4,68), Glashütten (4,92) und Grävenwiesbach (5,24). Auch die Möglichkeit zur eigenständigen Radmobilität von Kindern und Jugendlichen erfuhr oft eine negative Bewertung, etwa in Hünstetten (4,54), Schmitten (4,80) oder Reiskirchen (4,93).

### Tempo 30 häufig gewünscht

Für Kinder und Jugendliche sind im ländlichen Raum aber nicht nur fehlende Radwege das Problem, Viele Teilnehmende der Befragung bemängelten in den Kommentaren die Verkehrssicherheit für Radfahrende und sprachen sich für Tempo 30 innerorts aus. Besonders für Kinder und die Schulwegsicherheit wäre das ein großer Fortschritt mit der Chance, die gefährliche Dominanz der Elterntaxis zu überwinden. Wie der Deutsche Städtetag fordert auch der ADFC den Bund dazu auf, die Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass die Kommunen Tempo 30 überall dort anordnen können, wo sie die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität verbessern wollen.

Aber auch das Land steht in der Pflicht: Oft erhielten Kommunen eine schlechte Bewertung für einen fehlenden Radweg, ohne dass sie daran Schuld hatten. Denn für Landesstraßen ist das Land Hessen zuständig, das 89 Prozent dieser Straßen noch immer nicht mit einem Radweg ausgestattet hat und damit bundesweit auf dem drittletzten Platz liegt.

INFO [fahrradklima-test.adfc.de](http://fahrradklima-test.adfc.de)

## Branchenübergreifende Radverkehrsförderung

Zahlreiche Unternehmen ließen sich 2023 vom ADFC Hessen als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifizieren

Neben der verbesserten Gesundheit der Mitarbeitenden und niedrigeren Kosten für das Parkraummanagement profitieren fahrradfreundliche Arbeitgeber inzwischen auch bei der Personalsuche von der Radverkehrsförderung. Denn für Mitarbeitende ist die Möglichkeit, den Arbeitsplatz gut mit dem Rad erreichen zu können, durchaus ein Kriterium bei der Wahl des Arbeitgebers.

Der ADFC Hessen hat 2023 eine Reihe von Arbeitgebern rezertifiziert, die sich schon seit mindestens drei Jahren für Radfahrende Angestellte engagieren – darunter den Deutschen Wetterdienst in Offenbach, die Stadtwerke Neu-Isenburg, das Umweltamt der Stadt Frankfurt und die Frankfurter Niederlassung der R+V-Versicherung (alle in Gold).

Auch etliche Erstzertifizierungen schlossen die Auditor:innen des Landesverbandes 2023 ab: So bei der Verwaltungszentrale der DZ-Bank in Frankfurt (Gold), beim Volkswagenwerk in Baunatal, bei der Technischen Hochschule Mittelhessen an den Standorten Gießen und Friedberg, bei der Stadt Neu-Isenburg und beim Flörsheimer Messe- und



Kongress-Dienstleister expopartner GmbH (jeweils Silber), beim Wiesbadener Verlag eduversum, bei der in Frankfurt ansässigen ProCredit Bank und beim Landeswohlfahrtsverband Hessen in Wiesbaden (jeweils Bronze).

Auch außerhalb des eigenen Bundeslands waren Auditoren des ADFC Hessen aktiv, so etwa bei Boehringer Ingelheim. Im Sommer 2023 lud die R+V-Versicherung die zertifizierten Arbeitgeber in der Rhein-Main-Region zu einem gut besuchten Erfahrungs- und Meinungsaustausch in die Frankfurter Niederlassung ein. Dabei zeigte sich, dass sich viele der erschienenen betrieblichen Radverkehrskordinatoren:innen nicht nur nachdrücklich für die Verkehrswende einsetzen, sondern auch selbst dem ADFC angehören.

INFO [fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de](http://fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de)



Zertifikatsübergabe an das Volkswagenwerk Baunatal. Foto: Volkswagen AG

## Bett+Bike-Ferienwohnungen liegen im Trend

Fahrradfreundliche Gastgeber setzen verstärkt aufs Thema Nachhaltigkeit

2023 konnte die Zahl der fahrradfreundlichen Gastbetriebe in dem vom ADFC Hessen betreuten Gebiet (Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland) durch Neuaufnahmen nahezu stabil gehalten werden. Erwähnenswert ist, dass verstärkt Ferienwohnungen – darunter nicht wenige von ADFC-Mitgliedern – zertifiziert wurden. Viele fahren selbst mehrtägige Radtouren und wissen, wie wichtig es ist, eine fahrradfreundliche Übernachtung für eine Nacht zu finden.

Als Grund für die Rückgabe des Zertifikats stand auch 2023 an erster Stelle die Betriebsaufgabe oder ein Betreiberwechsel. Corona hat diesen Prozess noch beschleunigt. Darüber hinaus fehlen oft Personal und das Budget für Investitionen in die Modernisierung der Unterkünfte.

Bemerkenswert ist, dass von 10 Betrieben im Ahrtal bis auf zwei alle Unterkünfte, die von der Flut betroffen waren und daher mit der Bett+Bike-Zertifizierung pausiert hatten, wieder dabei sind. Der ADFC Landesverband hatte sich damals entschieden, den betroffenen Häusern die bereits gezahlte Jahresgebühr wieder zurückzuzahlen.



Projektleiterin Beate Heiting (ganz rechts) bei der Vergabe des Bett+Bike-Zertifikats an die Ferienwohnung „ab-in-den-Taunus“ in Hünstetten-Beuerbach. Foto: Taunus Touristik Service

Erfreulich ist zu beobachten, dass Betreiber mit neuen Konzepten auf den Markt kommen. Themen wie Ökologie und Nachhaltigkeit spielen eine große Rolle. In den letzten Jahren haben sich verschiedene nachhaltige Hüttendörfer und Tiny Houses in unserer Region aber auch bundesweit zertifizieren lassen, da ihnen die Zielgruppe der Radtouristen sehr wichtig ist. Auch bei den Campingplatzbetrieben ist festzustellen, dass es wieder mehr Plätze gibt, die sich fahrradfreundlich aufstellen möchten.

In den touristischen Regionen ist das Interesse an Bett+Bike weiterhin groß. Eine starke radtouristische Ausrichtung steht nach wie vor hoch im Kurs. Es gibt vereinzelt auch erste Überlegungen, sich als Radreiseregion beim ADFC zertifizieren zu lassen. **INFO** [bettundbike.de](http://bettundbike.de)

## Problematisches Buchungsverhalten

Radfahrkurse für Erwachsene bleiben trotz vieler Herausforderungen im Tritt

2023 fanden insgesamt sieben Radfahrlernkurse statt: Fünf waren frei zugänglich auf dem Alten Flugplatz in Frankfurt. Leider bleiben hier die Probleme mit dem Buchungsverhalten bei den Interessierten weiter bestehen. Das heißt, es wird immer später gebucht und auch sehr kurzfristig wieder abgesagt – trotz des ausdrücklichen Hinweises auf die Verbindlichkeit der Buchung. Da es am Alten Flugplatz keine Unterstellmöglichkeit für die Ausstattung mehr gibt, lässt sich diese Problematik auch nicht über höhere Teilnehmendenzahlen auffangen. Wegen dieses Buchungsverhaltens mussten dann leider auch zwei geplante, frei zugängliche Kurse mit Oliver Moschner-Schweder im Oktober ausfallen.

Erfreulich waren die Buchungen für zwei komplette Gruppenkurse: einmal aus Karben, wo wir inzwischen zum dritten Mal einen Kurs durchführen konnten. In Dietzenbach fand nach drei Jahren Unterbrechung ebenfalls wieder ein Kurs statt. Insgesamt macht sich natürlich auch bei den Radfahrkursen bemerkbar, dass viele nach den Coronabeschränkungen bei ihrem Budget wieder andere Schwerpunkte setzen. Zusätzlich sind die Budgets durch Inflation, insbesondere steigende Energiekosten unter Druck. Sehr begrüßenswert ist, dass sich aus dem ADFC Fulda eine Aktive in die Ausbildung zur zertifizierten moveo ergo zum Radfahrlehrerin begeben hat und diese voraussichtlich 2024 abschließen wird.



Foto: Peter Münchhoff / ADFC Bundesverband

## Radtouristisch nicht zu unterschätzen

Hessen wartet mit gut beschildertem Wegenetz und vielfältiger Infrastruktur für Radreisende auf

Hessen ist ein Flächenland mit vielen Flüssen und Seen, Ebenen und Mittelgebirgen, Wäldern und Feldern, historischen und modernen Städten. Von daher schon bietet sich an, Hessen per Rad zu bereisen. Noch dazu ist Hessen wegen seiner zentralen Lage das Bundesland, durch das alle auf einer weiten Radreise irgendwo mal durchradeln müssen. Die Radwege-Infrastruktur soll die Gäste dann willkommen heißen und nicht gleich wieder hinter die Landesgrenze vertreiben.

Das hessische System der Radfernwege R1 – R9 sowie fünf weiterer Themenradwege wird seit 2004 vom ADFC Hessen begleitet, mit Streckenplanung, Beschilderung und Qualitätskontrolle. Mittlerweile sind auch alle D-Netz-Routen und Eurovelo-Routen auf hessischem Gebiet in dieses System integriert. Die tadellose Qualität der Beschilderung ist deutschlandweit anerkannt. Die Streckenführung wird im Detail laufend optimiert. Hessen ist nun mal ein Mittelgebirgsland, nicht alle Radwege können daher steigungsfrei verlaufen.

Wir arbeiten eng zusammen mit der in Marburg ansässigen Dienststelle bei Hessen-Mobil, die für die touristischen Radwege zuständig ist und in der ausgewiesene Fachleute

mit ADFC-Hintergrund tätig sind. In nächster Zukunft gibt es da eine große Aufgabe zu bewältigen, denn das ganze System wird digital neu aufgestellt und mit den FGSV-konformen (grün-weißen) Alltags-Radwegweisungen verknüpft.

Ebenfalls beim ADFC Hessen liegt die Verantwortung für das Bett+Bike-Regionalmanagement in den Ländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland. Es ist Deutschlands zahlenmäßig größtes Qualitätslabel in der Beherbergungsbranche. Das Renommee für den ADFC durch dieses Zertifikat kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Beate Heiting führt das Regionalmanagement aus unserer Geschäftsstelle heraus – kundenorientiert, zielstrebig und erfolgreich (siehe auch Beitrag auf Seite 12).

Nicht zuletzt ist der ADFC – auch in Hessen – der größte Anbieter von Radtouren. Alle Kreisverbände bieten Touren an, viele erstellen teils umfangreiche Tourenprogramme, über die Touren lernen tausende Menschen jedes Jahr den ADFC kennen. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Qualität dieses Tourenangebots zu steigern, unter anderem durch Fortbildungsangebote für die Tourenleiter:innen.

## Einzigartige Expertise

Rolf Seemann trieb 13 Jahre die Entwicklung der Radfernwege voran

Der Landesvorstand den aus diesem Gremium ausgeschiedenen Rolf Seemann im Rahmen der 37. Landesversammlung feierlich verabschiedet. Ohne Rolf Seemann wären die Hessischen Radfernwege nicht, was sie heute sind: 13 Jahre lang hat er sich im Vorstand des ADFC Hessen sehr kompetent und engagiert um die Entwicklung der „HRFW“ gekümmert. Rolf Seemann ist aber auch heute noch sehr präsent und gut vernetzt mit den tourismuspolitischen Akteuren auf Landesebene. Seine Expertise ist nach wie vor enorm wichtig für den ADFC, um im Sinne der Radreisenden in Hessen erfolgreich zu bleiben!

Rolf Seemann nahm Abschied aus dem Landesvorstand.



## Ehrenbriefe des Landes Hessen...

...für Stefan Janke

Im ehemaligen Benediktinerkloster in Seligenstadt erhielt Stefan Janke im Juli 2023 aus den Händen von Claudia Jäger (Erste Beigeordnete des Landkreises Offenbach) den Ehrenbrief des Landes Hessen. Auf Landesebene ist Stefan Janke vor allem durch seine achtjährige Amtszeit als ADFC-Landesvorsitzender 2013 bis 2021 bekannt. Aber auch auf Bundesebene in diversen Gremien und vor allem im kommunalen Bereich hat er eine jahrzehntelange ehrenamtliche Tätigkeit für unseren Radfahrverband vorzuweisen. Eine ausführliche Darstellung seines umfassenden Engagements für den ADFC ist in unserem Jahresbericht 2020/2021 auf Seite 5 nachzulesen.



Von links: Rodgauer Bürgermeister Max Breitenbach, Kreisbeigeordnete Claudia Jäger, Stefan Janke und Landtagsvizepräsident Frank Lortz. Foto: Axel Hampe / Kreis Offenbach

...und für Holger Küst

Seit 1997 ist Holger Küst Erster Sprecher des ADFC Hofheim/Eppstein/Kriftel. Von 2003 bis 2014 war er auch Erster Sprecher des Kreisverbands ADFC Main-Taunus, dem er seit 2022 wieder angehört. In den Jahren 2015 bis 2017 war er zudem als stellvertretender Vorsitzender des Vorstands im Landesverband sehr aktiv. In dieser Zeit hat sich Holger Küst sachkundig und unermüdlich für die Radfahrenden eingesetzt. Der Eppsteiner Bürgermeister Alexander Simon brachte es in seiner Laudatio anlässlich der Ehrenbriefverleihung sehr schön auf den Punkt: „Was hätte Hessen Besseres passieren können, als dass Holger nach seiner Studienzeit in Freiburg in den MTK zog – und dort blieb?!“



Von links: Landrat Michael Cyriax, Dr. Holger Küst, Eppsteins Erste Stadträtin, Sabine Bergold, und Bürgermeister Alexander Simon. Foto: Gabriele Wittendorfer



## Netzwerke für mehr Vielfalt

Die Aktivitäten von Frauennetzwerk, Familiennetzwerk und AG Mehrspurig

Im ADFC Hessen gibt es inzwischen mehrere Netzwerke, die sich die Sache der Vielfalt auf die Fahnen geschrieben haben. Sie sehen mehr Diversität als Potenzial und Chance für die Entwicklung des ADFC und den Radverkehr insgesamt.

Bereits 2020 gründete sich das Frauennetzwerk im ADFC Hessen, das seither eine einzigartige Erfolgsgeschichte geschrieben hat. Eine sichtbare Auswirkung ist die inzwischen paritätische Besetzung unseres Landesvorstands. Ein Besuch des Frauenmuseums Wiesbaden Anfang April – natürlich per Rad – oder die Frauenradtour am Tag der Landtagswahl im Oktober um Dreieich herum mit 30 Teilnehmerinnen waren 2023 die herausragenden Offline-Events des Frauennetzwerks, online trifft es sich nahezu monatlich. Dabei geht es darum, wie Frauen alleine gut mit dem Rad verreisen können, wie sich Reparaturkurse für Frauen organisieren lassen oder welche Radfahrerfahrungen Frauen in anderen Teilen der Welt gesammelt haben.

Aber auch die 2022 ins Leben gerufene AG Mehrspurig setzt sich für Gruppen ein, die oft zu wenig Aufmerksamkeit sowohl in der Öffentlichkeit wie auch in unserem Verband erhalten: Ältere und Personen mit Handicap, die wegen körperlicher Einschränkungen nicht oder nicht mehr mit herkömmlichen Rädern unterwegs sein können, dafür aber Fahrräder mit drei Rädern für sich entdeckt haben. Sie benötigen für ihre Wege eine besondere Infrastruktur: breite, glatte Wege ohne Barrieren wie Poller und Umlaufsperrungen sowie gut ausgeführte Bordsteinabsenkungen. Dasselbe gilt für alle, die mit Anhängern – sei es, um die Kinder zur Kita oder Getränkekisten nach Hause zu bringen – unterwegs sind.

Radfahrende Eltern und Kinder haben noch einmal etwas andere Bedürfnisse und Wünsche an die Verkehrsplanung. Hierum geht es im neu gegründeten Familien-Netzwerk des ADFC Hessen, das sich im Oktober 2023 erstmals im Rahmen einer Online-Konferenz getroffen hat. Wo Ecken und Kreuzungen so zugesperrt werden können, dass Kinder von Autofahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden hinter den



Frauenradtour im Oktober. Foto: Helga Hofmann

gefährlich und illegal abgestellten Kraftfahrzeugen nicht mehr gesehen werden, ist sicheres Radfahren als Familie faktisch nicht möglich. Auch die Drosselung der innerstädtischen Kfz-Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h oder möglichst noch darunter ist ein Anliegen des Familiennetzwerks. Es kommt aber beispielsweise auch zur Sprache, welche Lauf-, welche Lastenräder gut geeignet sind.

Allen, die interessiert sind und sich durch die Ausrichtung eines der Netzwerke angesprochen fühlen, steht die Teilnahme offen.

### KONTAKT

frauen@adfc-hessen.de  
mehrspurig@adfc-hessen.de  
familie@adfc-hessen.de



## Neuer Kreisverband gegründet

Seit September 2023 gibt es den ADFC Waldeck-Frankenberg



Am 22. September 2023 fand in Korbach die Gründungsversammlung für den ADFC Waldeck-Frankenberg statt. Über 20 ADFC-Mitglieder und Interessierte kamen zusammen, um endlich auch für den äußersten Nordwesten Hessens eine starke Interessenvertretung für den Radverkehr zu gründen. Mehrere Interessierte nutzten die Gelegenheit, um direkt vor Ort in den ADFC einzutreten. Nach der Verabschiedung einer Satzung stellten sich Dorothea Gutekunst, Peter Frese, Wolfgang Kratzert und Gitta Röth zur Wahl und wurden einstimmig zum ersten Vorstand des ADFC Waldeck-Frankenberg gewählt. Damit ist der ADFC nun in allen fünf kreisfreien Städten und in 20 der 21 hessischen Landkreise mit einer eigenen Gliederung vertreten und engagiert sich vor Ort für den Radverkehr.

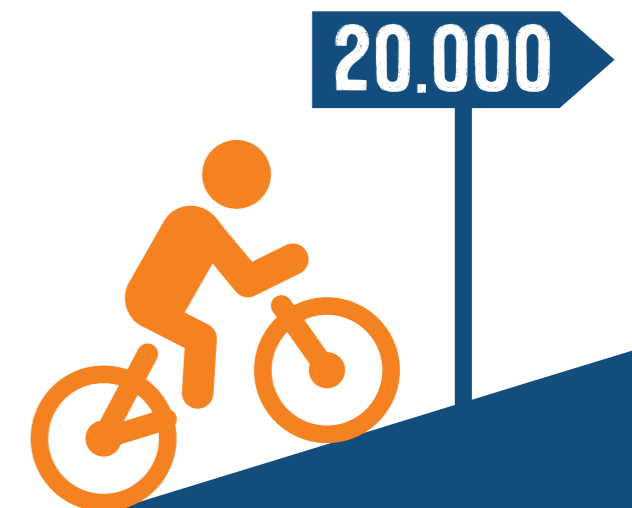
Der erste Vorstand des ADFC Waldeck-Frankenberg – von links: Peter Frese, Dorothea Gutekunst, Gitta Röth, Wolfgang Kratzert.



## Landesverband ist 20.000 Mitglieder stark

Im Frühjahr 2023 war es soweit: Die Mitgliederzahl des ADFC in Hessen überschritt die Marke von 20.000. Das galt es gebührend zu feiern. Zur EUROBIKE CITY PARADE begrüßte der ADFC Hessen Marco Kosinski als offizielles 20.000 Mitglied. Er und seine Partnerin Isabel Hohle aus Wiesbaden sind dem ADFC beigetreten, weil sie die Verkehrswende unterstützen und seit zwei Jahren autofrei leben. Für den Fall einer Panne mit dem als Autoersatz angeschafften Lastenrad vertraut Marco Kosinski auf den Fahrrad-Pannenservice des ADFC. Dass sie zur Parade nach Frankfurt per Rad gekommen sind, hat sich auch wegen der praktischen Radtasche gelohnt, die Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld beiden überreichte.

Seit seiner Gründung 1986 ist der ADFC Hessen kontinuierlich gewachsen. In den letzten 15 Jahren hat sich die Mitgliederzahl verdoppelt.



## Mitreißende Premiere

### 1.500 Radfahrende bei der ersten EUROBIKE CITY PARADE in Frankfurt

Unter dem Motto „Alle fahren Rad!“ kamen am Sonntag vor der Eröffnung der EUROBIKE rund 1.500 Radfahrende, darunter zahlreiche Familien, Ältere und Menschen mit Behinderung zusammen, um sichere, breite und barrierefreie Radwege sowie ein zeitgemäßes Verkehrsrecht zu fordern.

Rad fahren zu können ist nicht nur eine Willensentscheidung – und es sollte auf keinen Fall eine Frage des Mutes sein. Worauf es ankommt, damit alle Rad fahren, ist vor allem eine inklusive Verkehrsinfrastruktur und ein – nicht nur auf dem Papier geltendes – Verkehrsrecht, das Verkehrsteilnehmende ohne Kraftfahrzeug wirksam vor dem Fehlverhalten der Motorisierten schützt. Bevor der große Radkorsor, angeführt vom britischen Fahrrad-DJ Dom Whiting auf die rund 15 Kilometer lange, für den Autoverkehr gesperrte Strecke startete, stellten Redner:innen, darunter Rebecca Peters, zum Zeitpunkt der Parade noch ADFC-Bundesvorsitzende, bei der Auftaktkundgebung auf dem Vorplatz der Frankfurter Festhalle die Dringlichkeit einer klimaschützenden, sozialen und inklusiven Verkehrswende heraus.

Für den ADFC Hessen ist gerade auch die Teilhabe von Menschen mit Behinderung und Mobilitätseinschränkungen fester Bestandteil der dringend benötigten Verkehrswende.



Harry Herrmann-Hubert, Sprecher der AG Mehrspurig, auf der Kundgebung der EUROBIKE CITY PARADE 2023.

„Immer mehr Menschen nehmen mit Dreirädern, Lastenrädern oder anderen Spezialrädern am Straßenverkehr teil. In einem Radwegenetz, das durch Schlaglöcher, Baumwurzeln, Drängelgitter und viel zu geringe Wegebreiten kaum passierbar ist, kann von Barrierefreiheit keine Rede sein. Die Zeit drängt. Die Verkehrswende muss endlich Wirklichkeit werden.“

Harry Herrmann-Hubert

Gleichzeitig zeigte die EUROBIKE CITY PARADE, kurz ECP, auch, was für eine entspannte und fröhliche Atmosphäre entsteht, wenn Menschen auf Rädern zusammenkommen, die nicht durch den Autoverkehr beeinträchtigt werden: Kurz nach 14 Uhr schwang sich Dom Whiting auf sein mit einem DJ-Pult ausgerüstetes Lastenrad, führte die Parade an und sorgte mit seinen Beats auf der gesamten Strecke für ausgelassene Stimmung. „Make some noise, Frankfurt!“ animierte er immer wieder, worauf mit lautem Klingeln und ausgelassenem Rufen geantwortet wurde. So erzielte die Demonstration ein Maximum an Aufmerksamkeit bei den Umstehenden. Mit etwas Abstand zu Dom Whiting fuhren weitere Soundbikes, die mit sogenannten Transpondern ausgestattet waren, durch die sie das Signal vom DJ-Pult empfangen und ihrerseits lautstark verbreiteten. So zog sich die Rave-Atmosphäre über weite Teile der Parade.

Während der Messeveranstalter EUROBIKE vor allem für die kulturellen Attraktionen und die Infrastruktur am Platz vor der Festhalle sorgte, brachte sich der ADFC durch die inhaltliche Ausrichtung der Demonstration ein, sprach die Redner:innen der Kundgebung an, plante die Demonstrationstrecke, holte die erforderlichen 75 Ordner:innen an Bord und wies sie ein und war für die Pressearbeit zuständig.

Nach der Frankfurter ADFC-bike-night und der Kasseler Radnacht gibt es mit der ECP nun eine dritte große regelmäßige Fahrrad-Demo, an deren Entstehung der ADFC entscheidenden Anteil hat. Die ECP ist ein gemeinsames Projekt von EUROBIKE und ADFC. Neben dem Landesverband ist der Kreisverband Frankfurt maßgeblich beteiligt, weitere Gliederungen in der Rhein-Main-Region engagieren sich mit Werbung und geführten Touren zur ECP. Die EUROBIKE CITY PARADE 2024 findet am 30. Juni statt.

INFO [eurobike.com](https://www.eurobike.com)

Der Landesvorstand v.li.n.re:  
Sigrid Hubert, Silke Westermeier, Bertram Giebeler,  
Xavier Marc, Eva Henniges, Ansgar Hegerfeld,  
Paul van de Wiel und Helga Hofmann



## Der Landesvorstand

### BERTRAM GIEBELER

Mein Ressort im Landesvorstand ist das Thema Radtourismus, mit dem ich bereits von 2006 bis 2012 im Bundesvorstand tätig gewesen bin. Die Leitung von über 50 ADFC-Radreisen im In- und Ausland gibt mir genug Erfahrung, um in allen diesbezüglichen Themen mitreden zu können. Außerdem springe ich als Allrounder oft themenunabhängig in Sachen Organisation und Terminwahrnehmung ein. Wer 11 Jahre lang im ADFC eine hauptamtliche Funktion bekleiden durfte, für den ist es Zeit, dem Verband dafür ehrenamtlich etwas zurückzugeben.

### ANSGAR HEGERFELD (Landesvorsitzender seit 2023)

Mein Schwerpunkt ist die Verkehrspolitik. Die Politik braucht leider viel Druck von außen, damit der Radverkehr nicht unter die Räder gerät und die Menschen in Hessen endlich frei ihr Verkehrsmittel wählen können. Dazu gehört für mich, neben Gesprächen hinter verschlossenen Türen auch eine deutliche Kommunikation unserer Standpunkte nach außen. Zusätzlich versuche ich Bereiche zu finden, in denen wir als Verband, etwa mit IT-Infrastruktur Zeit und Arbeit sparen können. Wo immer möglich, sollen davon auch die Kreisverbände und Ortsgruppen profitieren.

### EVA HENNIGES

Mein Schwerpunkt ist das Radfahren im Alltag. Das Unspektakuläre als spektakuläres Ziel und Vision; im fairen Mobilitätsmix der diversen Gesellschaft auf sicheren Wegen. Wo habe ich Einfluss, welche Kontakte sind förderlich, wie kann ich aus der Rolle heraus wirksamer sein und werden? Digital, analog, lernend und unbedingt in konstruktiver Vernetzung. Dafür stehe ich, daran arbeite ich.

### HELGA HOFMANN (stellv. Landesvorsitzende seit 2023)

Als Newbie im Landesvorstand und gleich als stellvertretende Landesvorsitzende habe ich mich zunächst in die Rolle der Lernenden begeben. Man braucht etwas Zeit um hineinzukommen. Inzwischen habe ich den ADFC einige Male in der Öffentlichkeit vertreten, etwa bei Pressekonferenzen. Mich interessiert, wie wir als ADFC bunter und diverser werden können. Deshalb engagiere ich mich auch im Frauennetzwerk. Außerdem beschäftigt mich das TourGuide-Thema. Ich möchte dazu beitragen, dass weiterhin viele Menschen bereit sind, für den ADFC Radtouren anzubieten. Daran arbeite ich mit, im Landesvorstand, als TourGuide und als TourGuide-Trainerin.

### SIGRID HUBERT

Meine Arbeitsschwerpunkte liegen auf den Themen Fahrradcodierung, der Erstellung der neuen Webseite und neuerdings dem Thema Radfahrkurse für Erwachsene. Hessen ist eine Codier-Hochburg, diesen Stand möchte ich gerne festigen und erweitern. Von großer Bedeutung ist auch die Neugestaltung der Webseite, die sehr zeitaufwändig ist. Ein großes Augenmerk lege ich zudem auf das Thema Radfahrkurse für Erwachsene, für die die Nachfrage stark angestiegen ist.

### XAVIER MARC

Ich bin seit 2020 Mitglied des Landesvorstands und wurde bereits ein Jahr später für zwei Jahre zum Landesvorsitzenden gewählt. Heute beschäftige ich mich als Mitglied des Landesvorstands schwerpunktmäßig mit den Finanzen und dem Personalwesen des Landesverbands sowie mit Verkehrspolitik insbesondere für den ländlichen Raum und den Schulverkehr. Ich vertrete Hessen im Bund-Länder-Rat des ADFC und auf der Gesellschafterversammlung der ADFC Bett+Bike Service GmbH. Außerdem bin ich seit 2021 regelmäßig Delegierter des Landesverbands zur Bundeshauptversammlung gewesen.

### PAUL VAN DE WIEL

Ich bin seit fünf Jahren im Landesvorstand und setze meine Schwerpunkte vor allem in der Verkehrspolitik. In meiner Rolle als Vorstandsmitglied vertrete ich den ADFC Hessen u. a. bei der HAGE, der hessischen Arbeitsgemeinschaft für Gesundheitsförderung e.V., im ADFC-Beirat, im Fahrgastbeirat des RMV und bei der Verbraucherzentrale.

### SILKE WESTERMEIER

Im Landesvorstand habe ich das Familiennetzwerk mitinitiiert und kümmere mich um alle Themen rund um Rad und Familie. Außerdem gebe ich Starthilfe für unseren Nachwuchs beim „Junger ADFC Hessen“. Hier können sich alle zwischen 16 und 27 engagieren und miteinander vernetzen. In der Arbeitsgruppe zum Umgang mit rechtsextremen Parteien erarbeiten wir Empfehlungen für den Bundesverband, die in ihrer finalen Ausfertigung allen Gliederungen zur Verfügung gestellt werden.

# Dreh- und Angelpunkt für den Verband

Die Landesgeschäftsstelle in Frankfurt-Bornheim  
hält Vieles im ADFC Hessen am Laufen

Die Landesgeschäftsstelle in Frankfurt-Bornheim ist der zentrale Dreh- und Angelpunkt des ADFC Hessen und ein Anlaufpunkt für Mitglieder, Aktive, Medien, Politik und Unternehmen. Als organisatorische Basis für den Landesverband werden von hier aus vielfältige Aufgaben wahrgenommen: Verkehrspolitisches Lobbying, Aktivenfortbildung, Service für den Radtourismus, Anmeldestelle für Radfahrkurse und die Beantwortung vieler Anfragen zu Fahrrad- und Mobilitätsthemen.

Sofrony Riedmann ist als Landesgeschäftsführer für die politische Interessenvertretung, Kommunikation innerhalb und außerhalb des Verbands sowie die Steuerung der Verbandsprojekte und zum Teil für deren Leitung zuständig.

Als Leiterin der Landesgeschäftsstelle ist Petra Papendick zuständig für Buchhaltung/Controlling, Veranstaltungsorganisation, Anfragen von Mitgliedern und Gliederungen sowie für die Verwaltung und Verteilung der Publikationen des Landesverbands.

Die fahrradfreundlichen Gastbetriebe in Hessen (siehe auch Seite 13) sowie für Rheinland-Pfalz und das Saarland betreut Beate Heiting als Bett+Bike-Regionalmanagerin. Jörg Dürrfeld unterstützt sie dabei. Zum Team der Landesgeschäftsstelle gehören außerdem Christine Rhodes (Radfahrkurse für Erwachsene, siehe ebenfalls Seite 13) und Torsten Willner (Online-Redaktion, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit).

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)  
Landesverband 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  
adfc-hessen.de

**Redaktion:** Helga Hofmann und Torsten Willner

**Mit Beiträgen von:** Bertram Giebeler, Beate Heiting, Helga Hofmann, Sigrid Hubert, Hannah Kessler, Christine Rhodes, Sofrony Riedmann, Torsten Willner und Gabriele Wittendorfer

**Fotos:** ADFC Hessen, soweit nicht anders angegeben.

**Gestaltung:** Volker Eckhardt

**Titelfoto:** Torsten Willner

**Stand:** April 2024

Der Druck dieser Broschüre  
erfolgte klimaneutral.



facebook.com/adfc.hessen.ev



youtube.com/@adfc\_hessen



hessen.social/@adfc\_hessen