

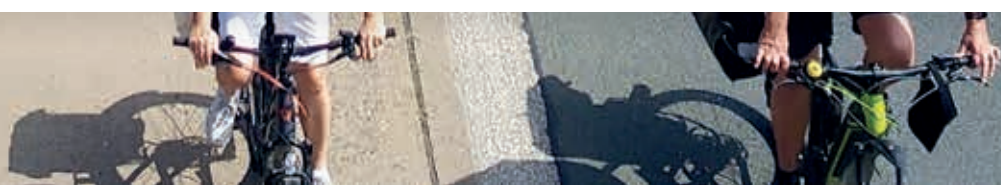


Mehr Verkehrswende wagen!

.....

Jahresbericht 2022

März 2023





Liebe Mitglieder,

ein ereignisreiches Jahr 2022 liegt hinter dem ADFC Hessen: Sofrony Riedmann (Beitrag Seite 4) hat als Landesgeschäftsführer die Nachfolge von Norbert Sanden angetreten, der nach 28 Dienstjahren in den verdienten Ruhestand gegangen ist.

Parallel zu diesem Generationswechsel wächst unser Landesverband weiter – 2022 abermals um knapp fünf Prozent (siehe Grafik rechts). In diesem Jahr wollen wir erstmals die Marke von 20.000 Mitgliedern übertreffen!

Herausragend im Berichtsjahr war zweifellos das Volksbegehren der Verkehrswende Hessen, für das der ADFC Hessen im Bündnis mit anderen treibende Kraft war. Die Seiten 6 – 9 widmen sich ausführlich diesem wichtigen politischen Projekt, von dem wir uns noch immer einen starken Impuls für die Verkehrswende – mit dem Rad im Mittelpunkt – versprechen.

Auch ökonomisch ist das Rad ein Faktor: Die EUROBIKE (Seite 5) zog 1.500 Aussteller aus 105 Ländern sowie

60.000 Besucher nach Frankfurt. Unternehmen erkennen die Vorteile des Rads (Seite 12), und viele Städte suchen Radverkehrsplaner:innen, seit einigen Jahren werden sie an hessischen Hochschulen ausgebildet. So entstehen Arbeitsplätze, die sich auch in der Pandemie als krisenfest erwiesen.

Apropos Pandemie: 2022 brachte die erhoffte Entspannung. Versammlungen und Radtouren konnten weitgehend wie gewohnt stattfinden. Die Aktiven des ADFC Hessen trafen sich wieder in Präsenz (Seite 13), und hier spielen Frauen erfreulicherweise eine immer größere Rolle (dazu auch der Beitrag auf Seite 14).

Was Corona uns auch lehrte: Radfahren ist für alle gesund, nicht zuletzt auch für Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Schule. Damit wollen wir 2023 einen Schwerpunkt im Kampf gegen die verbreitete Bewegungsarmut setzen.

Herzliche Grüße
Xavier Marc für den Landesvorstand des ADFC Hessen



Inhalt

Grußwort des Landesvorstands	2	Bett+Bike geht Herausforderungen an	11
Verbandsentwicklung	3	bike+business – Inspiration für viele Unternehmen	12
Sofrony Riedmann ist neuer Landesgeschäftsführer	4	Vielfältiges HessenForum 2022	13
Fahrrad-Großveranstaltungen 2022	5	Frauen Netzwerk trägt Früchte	14
Volksbegehren Verkehrswende Hessen	6	Großes Interesse an Radfahrkursen	15
Schleppender Ausbau der Radinfrastruktur	10	AG Mehrspurig gegründet	15

Mitgliederentwicklung

Kontinuierliches, stabiles Wachstum über viele Jahre

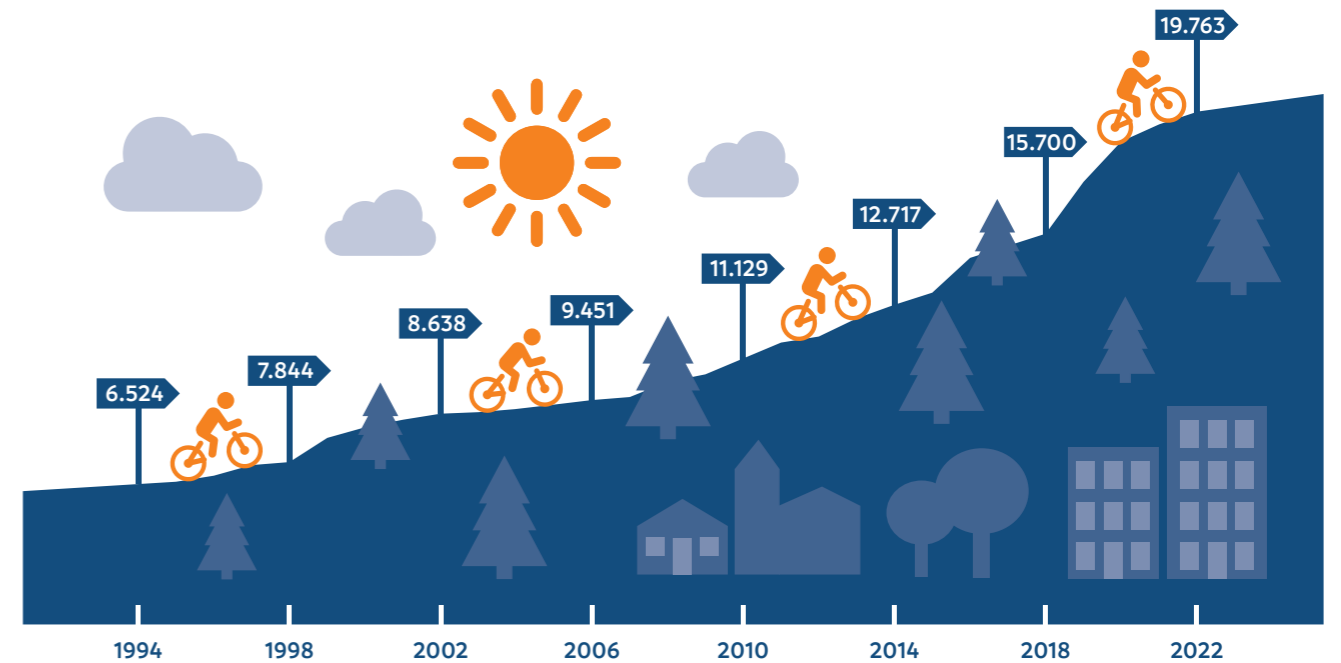


Foto: Carola Maul

Organisatorische Basis für den Landesverband

Landesgeschäftsstelle in Frankfurt-Bornheim

Wichtige Anlaufstelle des ADFC Hessen für Mitglieder, Aktive, Medien, Politik und Unternehmen ist die Landesgeschäftsstelle in Frankfurt-Bornheim. Sie bildet die organisatorische Basis für den Landesverband, um vielfältige Aufgaben zu erfüllen: Verkehrspolitisches Lobbying, Aktivenfortbildung, Service für den Radtourismus, Anmeldestelle für Radfahrkurse und Anlaufpunkt für viele Anfragen zu Fahrrad- und Mobilitätsthemen. Auch für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen nahm die Landesgeschäftsstelle 2022 eine wichtige Funktion ein.

Sofrony Riedmann ist seit Juli 2022 neuer Landesgeschäftsführer, er hat die Nachfolge von Norbert Sanden angetreten, der in den Ruhestand gegangen ist. Welche Schwerpunkte Sofrony Riedmann in diesem Amt für den ADFC Hessen setzen möchte – und einige Informationen zu seiner Person finden sich auf Seite 4 in diesem Jahresbericht.

Neue Leiterin der Landesgeschäftsstelle ist seit 2022 Petra Papendick. Damit hat sich ihr Verantwortungs- und Aufgabenbereich, der seit ihrem Einstieg beim ADFC Hessen im Jahr 2018 auf den Bereichen Buchhaltung/Controlling, Veranstaltungsorganisation und Sekretariatsarbeiten lag, beträchtlich ausgeweitet.

Für die Betreuung der fahrradfreundlichen Gastbetriebe in Hessen (siehe auch Seite 11) sowie für Rheinland-Pfalz und das Saarland ist weiterhin Beate Heiting als Bett+Bike-Regionalmanagerin zuständig. Jörg Dürrfeld unterstützt sie hierbei tatkräftig. Zum Team der Landesgeschäftsstelle gehören außerdem Christine Rhodes (Radfahrkurse für Erwachsene, siehe auch Seite 15) und Torsten Willner (Online-Redaktion, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit).

„Radfahren für alle, das ist mir wichtig!“

Liebe ADFC-Mitglieder,

seit Juli 2022 bin ich als Nachfolger von Norbert Sanden als Landesgeschäftsführer tätig. Mein erstes halbes Jahr war, neben der Einarbeitung in die vielfältigen Themenfelder unseres Landesverbandes, natürlich stark durch das Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“ geprägt. Durch das enorme Engagement beim Sammeln und die eindrucksvolle Sternfahrt nach Wiesbaden ist uns ein erster Erfolg gelungen: die Landesregierung wird ein Nahmobilitätsgesetz auf den Weg bringen, das kleine Verbesserungen für den Radverkehr enthält. Druck von unten wirkt und genau so sollten wir weitermachen, damit Hessen bis 2030 Fahrradland wird. Dazu braucht es eine gute, sicherere und flächendeckende Infrastruktur. Die Menschen auf dem Fahrrad kommen dann von ganz allein – das zeigen Blicke in unser Nachbarland Niederlande oder nach Dänemark. Dort sehen wir auch: wenn die Infrastruktur passt, dann ist Radfahren nicht mehr nur was für Überzeugungstäter:innen – dann steigen auch andere soziale Gruppen aufs Rad – inklusive der ganz Jungen und ganz Alten. Radfahren für alle, statt nur für die Überzeugten, das ist mir wichtig!

Um das zu erreichen, darf der ADFC gerne etwas lauter und sichtbarer werden. Dazu gehört neben einer neuen Homepage auch eine effektivere Kommunikation zwischen Landesverband und Gliederungen. Daran arbeiten der Landesvorstand und das Team der Landesgeschäftsstelle, z.B. indem wir regelmäßig zu Gliederungstreffen einladen. Und ich bin mir sicher, dass wir 2023 weitere konkrete Ergebnisse dieser Arbeit sehen werden.

Radfahren für alle bedeutet für mich auch, dass wir nicht nur an den urbanen, sondern auch an den Ländlichen Raum denken, wo der ADFC vielfach noch nicht so stark ist. Deshalb freue ich mich sehr, dass es uns gelungen ist, im Landkreis Waldeck-Frankenberg erste Schritte als ADFC zu machen. In 2023 wird es auch endlich wieder eine Nordhessenkonferenz geben. Auch das Thema TourGuide-



Zur Person:
 • 37 Jahre alt
 • Geboren und aufgewachsen in Schwerin
 • Geograf
 • Lebt mit seiner Familie (drei Kinder) seit 2017 in Frankfurt am Main

Sofrony Riedmann, Landesgeschäftsführer. Foto: ADFC Hessen

Ausbildung ist gerade für die ländlicheren Gliederungen wichtig und wird in den kommenden Jahren einen Schwerpunkt der Arbeit der Landesgeschäftsstelle darstellen.

Radfahren für alle bedeutet auch, an die zu denken, die das Radfahren in der Kindheit nicht erlernen konnten. In Deutschland sind das über ein Drittel der Erwachsenen – eine erschreckend hohe Zahl. Als ADFC Hessen sind wir seit Jahren mit Radfahrkursen für Erwachsene aktiv, können aber jedes Jahr nur einer kleinen Zahl von Menschen dieses tolle Angebot machen. Hier arbeite ich gemeinsam mit unserer Referentin für Radfahrkurse Christine Rhodes daran, dass wir zukünftig das Angebot ausbauen können.

Bereits seit dem letzten Sommer bereiten der Landesvorstand und ich das Landtagswahljahr 2023 vor. In vielen Bereichen, wie zum Beispiel dem Bau von Radwegen an Landesstraßen und beim Thema Radschnellwege, kommt Hessen kaum voran. Umso wichtiger ist es, dass wir als ADFC durchdachte, umsetzbare und auch nachprüfbar Vorschläge machen, wie das Land hier mehrere Gänge hochschalten kann. Auf dem HessenForum und einem Gliederungstreffen Ende 2022 sprudelten die Ideen und das Feedback. Sie mündeten in einen Politischen Leitantrag mit dem wir im März den Landtagswahlkampf fürs Fahrrad einleiten werden. Ich freue mich darauf!

Euer Sofrony

Das Rad zieht viele Menschen an

Großveranstaltungen 2022



Trotz Regen gute Stimmung bei der Frankfurter ADFC bike-night. Foto: Thomas Fuchs

Mit Blick auf die Corona-Pandemie kann das Jahr 2022 als Übergangsjahr für Fahrrad-Großveranstaltungen bezeichnet werden. Eine immer noch hohe Zahl von Covid-Infektionen veranlasste viele, sich wie auch in den Vorjahren mit Masken zu schützen. Doch die staatlich vorgegebenen Maßnahmen und Beschränkungen bei Großveranstaltungen wurden weitgehend zurückgenommen.

Dies betrifft vor allem Fahrradmessens wie die VELOFrankfurt und die EUROBIKE, an denen der ADFC jeweils als Kooperationspartner beteiligt ist. Während die VELOFrankfurt 2021 noch vom Frühling in den Sommer verlegt werden musste, um unter strengen Hygiene-Auflagen überhaupt stattfinden zu können, gestaltete sich die Messe im Jahr 2022 von solchen Einschränkungen weitgehend unbeeinträchtigt.



Fröhliche Testfahrt auf dem Frankfurter Messegelände. Foto: EUROBIKE

Erstmals – und von nun an jährlich – kam die weltgrößte Fahrradmesse EUROBIKE nach Frankfurt am Main – und damit nach Hessen. Sowohl der Bundesverband wie auch der hessische Landesverband und der Kreisverband Frankfurt vertraten die ADFC-Farben bei dem Event, das sich nicht nur auf dem Messegelände, sondern auch am Mainufer ausbreitet hatte. Großes Interesse zogen die vielfältigen innovativen Lastenräder für alle denkbaren Cargo-Anwendungen auf sich.

Die Frankfurter ADFC bike-night gibt es bereits seit 2011, daher machte sie 2022 „das Dutzend voll“ (als spätsommerliches Freiluft-Event konnte sie, genau wie die Kasseler Radnacht, auch in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 stattfinden). Um die zeitliche Nähe zur Verkehrswende-Sternfahrt am 28. August nicht zu groß werden zu lassen, wurde zur bike-night nicht wie sonst üblich zum ersten, sondern erst zum zweiten Samstag im September eingeladen – es war einer der seltenen Regentage dieses Sommers. Trotz der wenig einladenden Witterung zeigte sich aber, was für eine populäre Veranstaltung die bike-night über die Jahre geworden ist. Denn es kamen immer noch 1.000 Teilnehmende, die sich am feuchten und kühlen Wetter nicht störten, so dass die Stimmung allgemein als sehr entspannt und fröhlich empfunden wurde. Fast genauso etabliert ist in Nordhessen inzwischen die Kasseler Radnacht. Sie fand – am 9.9. – zum 9. Mal statt und zog rund 600 Mitradelnde an.

Blütezeit und Krise der direkten Demokratie

Erkenntnisse aus einem turbulenten Jahr für die „Verkehrswende Hessen“

Nach zähem Start im zweiten Corona-Winter 2021/22 waren es unzählige Aktive von ADFC, VCD, Radentscheiden und anderen Verbänden, die das Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“ im Frühjahr und Sommer 2022 mit großem Engagement zunächst auf Kurs Richtung Quorum* brachten, um es dann mit über 70.000 Unterschriften Ende August ganz deutlich zu übertreffen. Mit diesen Unterschriften im Gepäck machten sich über 12.000 Verkehrswendebegeisterte am 28.8. mit Rädern aller Art über die Autobahn auf den Weg von Frankfurt nach Wiesbaden und übergaben sie Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und damit der hessischen Landesregierung.

Unter dem Eindruck dieser Entwicklung wurde im September auch die schwarz-grüne Landesregierung, die sich bis dahin gegenüber der Volksbegehrensinitiative passiv verhalten hatte, endgültig wach und lud erstmals Vertreter:innen unserer Initiative zu einem Gespräch nach Wiesbaden. Unter dem Druck von Sternfahrt, 70.000 Unterschriften, einer lebhaften Landtagsdebatte und Presseberichterstattung war weiteres Zuwarten nun keine Option mehr. Der Minister und Vertreter:innen von Grünen und CDU kündigten daher einen eigenen Gesetzentwurf an, der Inhalte unseres Verkehrswendegesetzes aufgreifen sollte. Obwohl dies zweifellos ein erster zählbarer Erfolg für unsere Initiative war und ist, war mit dieser Ankündigung im Grunde auch klar, was als nächstes folgen würde. Und genauso kam es dann auch:

Formale Ablehnung wird zu einem Ritual

Ende September, Tage nach dem Gespräch in Wiesbaden und genau einen Monat nach unserer fulminanten Sternfahrt, gab es Gewissheit: Die Landesregierung lehnte den Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens – unterstützt von über 70.000 Hess:innen – ab, da unser vorgelegter Gesetzentwurf verfassungswidrig sei. Es würde – zunächst – kein Volksbegehren und keinen Volksentscheid geben. Wer verfolgt hatte, wie es kommunalen Bürger:innenbegehren in Hessen in den vergangenen Jahren ergangen war, konnte nicht wirklich überrascht sein. Ob Radentscheid Darmstadt, Radentscheid Frankfurt, Radentscheid Kassel, Mietentscheid Frankfurt oder Radentscheid Offenbach: Immer war die Entscheidung der jeweiligen Stadtregierung: rechtlich unzulässig. Diesem Trauerspiel wurde mit



Ein Teil der 700 Kilogramm schweren gesammelten Unterschriftenbögen. Foto: ADFC Hessen

der Ablehnung unseres Zulassungsantrags für ein Volksbegehren nun ein weiterer Akt, nur auf höherer politischer Ebene, hinzugefügt.

Für das alles mag es im Einzelnen durchaus nachvollziehbare Argumente geben. Betrachtet man das Große und Ganze, wird jedoch deutlich: die direkte Demokratie in Hessen steckt in einer tiefen Krise. Und das nicht, weil sie von den Bürger:innen nicht genutzt wird, sondern im



Gegenteil: weil sie so viel genutzt wird wie nie und sich nun zeigt, dass das, was direkte Demokratie verspricht, leider nicht eingehalten wird. Bürger:innen sollen mit direkter Demokratie ja eigenständige und verbindliche demokratische Entscheidungen unter Umgehung der (von ihnen) Gewählten treffen können. Dies gelingt nicht, denn in allen oben genannten Fällen kommen die Gewählten in dem Moment wieder ins Spiel, in dem das kommunale Bürger:innen- oder das landesweite Volksbegehren für rechtlich unzulässig erklärt wird.

Inzwischen ist aus diesem Ablauf eine Art Ritual geworden an dessen Ende – im besten Fall – politische Gespräche zwischen Initiatoren und Gewählten stehen. Auf die Dauer, so muss man wohl befürchten, wird dieser immer gleiche Verlauf zu einem Vertrauensverlust gegenüber den Instrumenten der direkten Demokratie führen und ihre aktuelle Blütezeit, gemessen an der Häufigkeit ihrer Nutzung, könnte schon bald zu Ende gehen. Der Landtagswahlkampf 2023 sollte daher unbedingt auch für eine politische Diskussion um Reformen der direkten Demokratie in Hessen genutzt und diese müssen nach der Wahl zügig angegangen werden.

Noch vor der Landtagswahl wollen Grüne und CDU ihr „Nahmobilitätsgesetz“ verabschieden. Im Koalitionsvertrag nicht vereinbart, wurde es als Reaktion auf unser Volksbegehren von Koalitionsfraktionen und Verkehrsministerium entwickelt. Für sich genommen ist dies sicherlich anzuerkennen, wengleich diese Vorgehensweise natürlich auch als Taktik zu durchschauen ist: Vor einer Landtagswahl möchte man verständlicherweise nicht als Landesregierung dastehen, die zivilgesellschaftliches Engagement bloß mit juristischen Argumenten abwehrt und ansonsten ignoriert.

Nahmobilitätsgesetz ist eine vertane Chance

Die inhaltliche Bewertung des Gesetzentwurfs, der unserem Bündnis gegen Jahresende vorgelegt wurde, fällt jedoch leider ernüchternd aus. Während der ÖPNV gänzlich außen vor gelassen wurde, obwohl er für eine effektive Verkehrswende unverzichtbar ist, schreibt das Gesetz in wesentlichen Teilen Elemente der bestehenden schwarz-grünen Fuß- und Radverkehrspolitik gesetzlich fest, ohne wirklich relevante Fortschritte zu bringen.

So werden die Mittel für den Radwegebau an Landesstraßen auf genau dem Niveau gesetzlich festgeschrieben, das für den Haushalt 2024 ohnehin bereits beschlossen wurde. Das Problem ist: diese Mittel werden nicht ausreichen, um landesweit ein leistungsfähiges Alltagsradnetz entstehen zu lassen. Auch die Unterstützung der Kommunen durch die AGNH und Fachzentren sowie die betriebliche Radverkehrsförderung stehen im Gesetz. Alles sinnvoll, jedoch auch alles bereits seit Jahren Praxis. Ebenso die Qualitätsstandards und Musterlösungen, die jetzt verbindlich für Fuß- und Radverkehrsanlagen sein sollen. Dies wurde bisher jedoch schon sehr weitgehend über die Förderbedingungen der Nahmobilitätsrichtlinie sichergestellt. Die Nahmobilitätskoordinator:innen in den Landkreisen, die das Land nun laut Gesetz verbindlich fördert, waren bereits Bestandteil des Klimaplanes Hessen, der 2022 beschlossen wurde.

Wirklich über den Status quo hinaus geht das Gesetz leider nur in wenigen Punkten: So verpflichtet sich das Land, seine Dienststellen bis 2030 mit einer ausreichenden Zahl an wettergeschützten Abstellanlagen auszustatten. Die landeseigenen Nutzfahrzeuge werden bis 2028 mit Abbiegeassistenzsystemen nachgerüstet, und Kommunen wird es erleichtert, über eine sogenannte „Teileinziehung“ Straßen z.B. für den Autoverkehr zu sperren. Kurzum: Das Gesetz ist eine vertane Chance, denn es wird Hessen nicht auf Kurs in Richtung Fahrradland bringen, auch wenn es einige Mini-Fortschritte enthält. Den Willen von 70.000 Unterzeichnenden für eine zügige, umfassende Verkehrswende spiegelt es nicht wider.

Und das Volksbegehren und unsere Klage gegen die Einstufung des Verkehrswendegesetzes als unzulässig, sind sie mit dem Nahmobilitätsgesetz vom Tisch? Eindeutig nein. Über die Beschwerde beim Staatsgerichtshof wird (hoffentlich) in der zweiten Jahreshälfte 2023 entschieden. Wird ihr stattgegeben, wird es eine zweite Phase des Volksbegehrens geben. In jedem Fall bietet der Wahlkampf 2023 jedoch viele Gelegenheiten, um unsere ADFC-Forderungen für ein Fahrradland Hessen in die Öffentlichkeit zu bringen und der Landespolitik deutlich zu machen, wie breit und bunt die Unterstützung für eine Verkehrswende mit dem Fahrrad weiterhin ist.

SAMMELAKTIONEN, HESSENTOUR, STERNFAHRT, FESTIVAL

Nach dem Start der Unterschriftensammlung im September 2021 setzte die „heiße Phase“ für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen im Frühjahr und Sommer 2022 ein. Um 70.000 Unterschriften zu sammeln, fanden vielfältige Sammelaktionen auf öffentlichen Plätzen, Bahnhöfen, Großveranstaltungen – oder einfach an Radwegen statt.

Gemeinschaftsaktionen mit Lastenrädern, eine Tour durch mehrere hessische Städte und kreative Sammelorte zogen immer wieder das mediale Interesse auf die Sammelkampagne. Unterstützung erhielt das Volksbegehren auch von Prominenten, zum Beispiel von Professor Harald Lesch.

Kampagnenhöhepunkt war die Sternfahrt am 28. August, deren letzte Etappe 12.000 Teilnehmende auf Fahrrädern über die Autobahn A 66 nach Wiesbaden führte. Mit dabei in Lastenrädern: Die 70.000 Unterschriften hessischer Bürger:innen, die sich dringend eine echte sozial-ökologische Verkehrswende wünschen. Ziel war das Verkehrswende-Festival ganz nahe am Dienstsitz des Landeswahlleiters, dem die Unterschriften offiziell überreicht wurden.



Die Richtung stimmt, das Tempo nicht

Der Radwegbau kommt weiterhin nur schleppend voran



So lässt sich auch für 2022 zusammenfassen, was sich beim Ausbau des Radverkehrs im Land tut. Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität wächst weiter und hat inzwischen über 300 Mitglieder, die von dem engen Austausch und vielfältigen Angeboten zur Radverkehrsförderung profitieren. Ein weiteres Positivbeispiel ist die flächendeckende Erfassung des Radverkehrs durch Zählstellen, mit der 2022 begonnen wurde, um Daten für den weiteren Ausbau des Radwegenetzes zu gewinnen. Seit März 2022 gingen 270 automatische Zählstellen an Straßen und Radwegen in Betrieb. Die erfassten Daten lassen sich online für alle Bürger:innen einsehen. Zumindest beim Erfassen des Radverkehrs ist Hessen führend. Um dieses Potenzial zu nutzen, müsste das Land nun noch ein Konzept entwickeln, das Schlussfolgerungen aus den gewonnenen Daten für Verkehrspolitik und -planung ableitet.

Online-Daten aller hessischen Zählstellen:

adfc-hessen.de/=zPcn

Radschnellwege sind dagegen weiter ein Beispiel dafür, dass es in Hessen meist nur im Zeitlupentempo vorangeht. Es blieb auch 2022 dabei, dass nur an einem der 19 geplanten Radschnellwege gebaut wird (Frankfurt-Darmstadt) und auch dort geht es nur sehr langsam vorwärts, so dass weit über die Hälfte des Weges erst in den kommenden Jahren entstehen wird. Hier bleibt es aus ADFC-Sicht vorrangige Aufgabe des Landes, die Umsetzungshemmnisse zu überwinden, damit der Ausbau endlich vorankommt.

Großer Nachholbedarf im ländlichen Raum

Von den 7.200 Kilometern **Landesstraßen** in Hessen sind nur rund 820 Kilometer, also 12 Prozent, mit Radwegen ausgestattet. Weiterhin werden pro Jahr nie mehr als 10 Kilometer, meistens weniger, neu gebaut, so dass ein leistungsfähiges Radwege-Netz in Hessen, gerade auch in den vielen ländlichen Regionen, weiter fehlt. In fast allen Landkreisen gibt es ein Radverkehrskonzept oder es entsteht gerade. In der Regel sehen diese Konzepte auch den Ausbau von Radwegen an Landesstraßen vor, da nur so attraktive Verbindungen von Ort zu Ort möglich sind. Auch hier muss die hessische Verkehrspolitik eine Vervielfachung des jährlichen Zubaus bewirken, um eine Umsetzungsperspektive für die regionalen Radverkehrsnetze zu schaffen.

Um Radwege in gutem Zustand zu halten, sind Daten über die aktuelle Qualität nötig: Wo gibt es Wurzelaufbrüche, Absenkungen oder Risse im Belag? Zwischen 2019 und 2021 hat das Land Hessen den Zustand der Hessischen Radfernwege, des Rad-Hauptnetzes und der Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Hessen systematisch erfasst und bewertet. Ein Zustandsbericht der 4.300 Strecken-Kilometer ist seit Ende 2022 öffentlich zugänglich. Für alle Landkreise und kreisfreien Städte stehen Karten mit den Zustandsklassen zu Gebrauchs-, Substanz und Gesamtbewertung online bereit. Wie bei den Zählstellen, kommt es nun auch hier darauf an, wie der Datenfundus genutzt wird, um die Radinfrastruktur zu verbessern.

Zustandsbericht hessischer Radwege:

adfc-hessen.de/=emex

Im Landtagswahljahr 2023 wird es für den ADFC Hessen darum gehen, eigene Vorschläge zu machen, wie die Bremsen gelöst und Hessen auf Kurs in Richtung Fahrradland gebracht werden kann.

Radtouristisches Wegenetz

Die radtouristische Infrastruktur bildet mit der für den Alltagsradverkehr meist nur eine geringe Schnittmenge. Trotzdem stellen Freizeit-Radwege einen positiven Faktor für die Verkehrswende dar, weil sie dazu anregen können, das Radfahren auch für die Alltagsmobilität zu entdecken.

Seit Einführung der **Hessischen Radfernwege** unterstützt der ADFC das Land bei der Sicherung der Qualität und der Weiterentwicklung der Wege. Die Hessischen Radfernwege erhalten jetzt eine neue Wegweisung. Sie entspricht den Erfordernissen an ein modernes und benutzungsfreundliches Wegweisungssystem und ist der erste Schritt, unterschiedliche Radrouten mit einheitlicher Beschilderung zu vernetzen. Das betrifft besonders das jetzt entstehende Radhauptnetz Hessen. Mit der Neubeschilderung entsteht auch ein landesweites Wegweisungskataster.

2022 sind die südlich der Mainlinie gelegenen Strecken der Radfernwege R3, R4, R6 und R8 neu beschildert worden. Hinzu kommen der R3 zwischen Höchst und Rüdesheim und der gesamte R3a im Rheingau.

Foto: ADFC Hessen

Qualität sichern, Zertifizierungszahlen steigern

Prüfer und Prüferinnen spielen eine wichtige Rolle für Bett+Bike



Ausgefallene Unterkünfte liegen im Trend. Foto: Crispin Iven Mokry

Wie schon das Jahr zuvor war auch 2022 mit Herausforderungen für das Bett+Bike-Qualitätssiegel verbunden. Im Vergleich zu anderen Zertifikaten und Klassifizierungen blieb die Zahl der fahrradfreundlichen Betriebe jedoch stabil, dank der steigenden Beliebtheit von Fahrradurlaube in Deutschland.

Die aktuelle Situation mit steigenden Preisen sowie der Mangel an Fachkräften ist für viele Gastbetriebe weiterhin eine große Herausforderung. Als häufigste Kündigungsgründe wurden Betriebsaufgaben oder Betriebsverkäufe genannt.

Demgegenüber gibt es Unterkünfte, die sich im Radtourismus neu aufstellen wollen. Dazu gehören insbesondere große Hotels, auch Hotelketten, denen durch die Coronapandemie die Geschäftskunden und Gäste aus aller Welt weggebrochen sind. Auch gibt es neue Konzepte, die zum einen nachhaltig sind und sich zum anderen auf die Zielgruppe der naturbewussten Urlauber eingestellt haben. Dazu gehören zum Beispiel Tinyhouse-Siedlungen.

Qualitätsüberprüfungen der Bett+Bike-Betriebe konnten in den Jahren 2020 und 2021 nahezu nicht durchgeführt werden. Diese müssen in den kommenden drei bis vier Jahren nachgeholt werden. Ziel ist es, alle Betriebe in einem

Turnus von drei Jahren zu überprüfen, damit Bett+Bike auch künftig als ein hochwertiges Qualitätszertifikat des ADFC wahrgenommen wird.

Vor diesem Hintergrund war und ist es eine wichtige Aufgabe, neue Prüfer und Prüferinnen in den touristischen Regionen zu gewinnen, die zum einen die Qualitätsüberprüfungen übernehmen, zum anderen aber auch als Ansprechpartner und Ansprechpartnerinnen für Bett+Bike verfügbar sind und das Interesse haben, weitere Betriebe als fahrradfreundliche Unterkünfte in ihrer Region zu gewinnen. Diese Kooperation hat sich in einigen Regionen bereits bewährt und wird von beiden Seiten als gewinnbringend beurteilt.

Durch das Angebot neuer Bett+Bike-Online-Schulungsformate wurden 2021 und 2022 viele neue Prüfer und Prüferinnen sowie Bestandsprüfer ausgebildet und zertifiziert bzw. rezertifiziert. Die Bett+Bike-Webseite wurde optimiert. Die verschiedenen Zielgruppen – einerseits Radurlauber:innen, andererseits Unterkünfte – werden jetzt eindeutig angesprochen. Die gesamte Seite ist übersichtlicher gestaltet. Auch die mobile Seite der Webseite ist verbessert worden.

INFOS: bettundbike.de



Inspiration für viele andere Unternehmen

Kooperation mit dem Landesprojekt bike+business

Immer mehr Unternehmen erkennen die Vorteile, von denen sie als fahrradfreundlicher Arbeitgeber profitieren. 2022 gab es in Hessen neun weitere Neuzertifizierungen, die je nach Anzahl der im Audit erreichten Punkte mit drei unterschiedlichen Prädikaten – Gold, Silber und Bronze – verliehen werden.

Die 2022 ausgezeichneten Unternehmen sind die Emtron electronic GmbH in Riedstadt (Gold), Helmut Herbert GmbH & Co (Silber) in Bensheim, die Hessische Arbeitsgemeinschaft für Gesundheitsförderung – HAGE (Bronze) in Frankfurt am Main, der Landeswohlfahrtsverband Hessen in Darmstadt (Gold), die Micromata GmbH in Kassel (Bronze), msg systems ag (Silber), Payone GmbH (Bronze) und RTO GmbH (Gold) alle in Frankfurt am Main sowie die Stadt Mörfelden (Silber).

Im Rahmen des Landesprojekts bike+business werden kleine und mittlere Unternehmen durch die Übernahme der Zertifizierungskosten vom Land Hessen unterstützt. Aber auch den seit 2012 verliehenen bike+business-Award zu gewinnen, stellt einen beträchtlichen Anreiz für die Unternehmen dar. 2022 ging diese Auszeichnung an die Emtron electronic GmbH und den Kasseler Digitalisierungs-Dienstleister Micromata GmbH. Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir verlieh die Auszeichnung im November 2022 auf dem bike+business-Kongress in Kassel: „Sie haben das Potenzial des Fahrrads innerhalb des Unternehmens erkannt und sich vorbildlich für eine nachhaltige Mobilität eingesetzt. Ich hoffe, sie inspirieren viele andere Unternehmen in Hessen“, sagte der Minister.

„Wir haben die Idee von Patinnen und Paten eingeführt, sie dienen als Ansprechpartner bei allen Themen rund um das Radfahren und helfen bei der Nutzung von Fahrradapps. Dadurch motivieren die Erfahrenen die Neueinsteiger und wir stärken die Rad-Kultur im Unternehmen“, berichtete Felix Behrend, Radverkehrsbeauftragter der Emtron GmbH. Die Micromata GmbH verfügt sogar über eine eigene Fahrradwerkstatt. Durch die betriebliche Radverkehrsförderung möchte das Unternehmen Umweltschutz und Zufriedenheit der Mitarbeitenden gleichermaßen voranbringen, erklärte Micromata-Geschäftsführer Alexander Podlich.



Arbeitskreis Fahrrad der Messe Frankfurt.

Drei große Arbeitgeber in Hessen standen 2022 zur Re-zertifizierung an, weil sie drei Jahre zuvor erstmals ausgezeichnet wurden: Die Messe Frankfurt GmbH (Silber), das Statistische Bundesamt (Bronze) in Wiesbaden sowie die Fraport AG (Silber) mit weit über 20.000 Mitarbeitenden.

Besondere Motivation für die Messe Frankfurt war der Umstand, ab 2022 Standort der Fahrradleitmesse EUROBIKE geworden zu sein. Als eines der ersten zu rezertifizierenden Unternehmen in Hessen und früherer Preisträger des bike+business-Award (2017) ist die Messe Frankfurt kein Neuling bei der Fahrradförderung. Einer Mitarbeitenden-Initiative ist auch der „Arbeitskreis Fahrrad“ zu verdanken, der viele konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Radverkehrssituation angestoßen hat und dessen Wirken auch die Unterstützung der Unternehmensleitung genießt.

INFOS: bikeandbusiness.de

Blicke über den Tellerrand

HessenForum 2022 in Bad Homburg

Zum ersten Mal seit 2019 fand nach längerer Corona-Unterbrechung das HessenForum im November 2022 wieder in Präsenz statt. 52 Teilnehmende von Kassel bis zur Bergstraße waren der Einladung des Landesvorstands in die Jugendherberge Bad Homburg gefolgt – übrigens gleich viele Frauen wie Männer. Die Moderation an den drei Tagen übernahmen Helga Hofmann und Ansgar Hegerfeld.

Wie in den Jahren zuvor bot das Programm ein sehr breites thematisches Spektrum: Von Marcus Gottlebens Vortrag über die Tour de Natur, einer mehrtägigen Fahrrad-demo zu umweltpolitischen Themen, über ein von Ansgar Hegerfeld gezogenes Zwischenfazit zum Volksbegehren Verkehrswende Hessen bis zu den Aktivitäten des Frauennetzwerks, etwa Reparaturkurse von und für Frauen, über die Helga Hofmann und Linda Frey berichteten, zeigte sich bereits in der ersten Hälfte des Treffens die Vielfalt, die es im ADFC Hessen gibt. Dabei standen stets die Wichtigkeit des Netzwerks und das gegenseitige Verständnis für die unterschiedlichen Belange im Vordergrund.

Amelie Döres aus dem Bundesvorstand informierte über die Fünfjahres-Strategie des ADFC Bundesverbands, die dazu beitragen soll, Deutschland bis 2030 zum Fahrradland zu machen. Die Messlatte dafür ist ein deutlich höherer Radverkehrsanteil – konkret sollen 30 Prozent aller Wege dann mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.



„Deutschland soll Fahrradland werden!“

Amelie Döres, Mitglied im ADFC-Bundesvorstand

Traditionell ist die Arbeit in Kleingruppen essentiell für jedes HessenForum. Gewählt werden konnte zwischen den Themen Alltagsradeln im Ländlichen Raum – Was will der ADFC? mit Oliver Sollbach, Mehr werden ist leicht – wie Kreis- und Ortsverbände Mitglieder werben können mit Anne Wehr



Zum HessenForum kamen gleich viele Frauen und Männer.

sowie ADFC-Tourguide macht Spaß! mit Amelie Döres. Und im zweiten Block waren die Alternativen: Kommunale Radverkehrskonzepte im Ländlichen Raum mit Nicole Sude aus der Kreisverwaltung Waldeck-Frankenberg, Konflikte um neue Autobahnen mit Alexis Passadakis (attac Frankfurt) und Willy Breder (BUND Frankfurt) sowie Mitarbeit im Landesverband mit Xavier Marc, Sofrony Riedmann und Ansgar Hegerfeld.

Zum entspannteren Teil eines HessenForums trugen Radreiseberichte wie der von Ute Pfeffer und Konrad Hötschel bei: 2016 waren sie per Tandem zu einer Reise aufgebrochen, die sie durch 35 Länder bis nach Neuseeland führte. Die beiden berichteten von Pannen, brenzligen Situationen, aber auch von überwältigender Hilfsbereitschaft, Gastfreundlichkeit und kuriosen Begegnungen.

Zum Abschluss blickte Landesgeschäftsführer Sofrony Riedmann auf die anstehende hessische Landtagswahl 2023 und stellte die Forderungen des ADFC hierfür vor, worauf eine lebendige Diskussion einsetzte. Die Teilnehmenden lobten sowohl die Organisation des HessenForums 2022 wie auch die Auswahl der Themen, durch die es gelang, über den ADFC-Tellerrand zu blicken. Mehr Raum sollte künftig noch der Gruppenarbeit gegeben werden.

Fotos: ADFC Hessen

Das Frauennetzwerk trägt Früchte

Ein neuer Spirit, der hessenweit ausstrahlt



Erstes Präsenztreffen des Frauennetzwerks nach über zwei Jahren Corona-Zwangspause. Foto: Dagmar Förster

Das Frauennetzwerk im ADFC Hessen ist angetreten, die Sichtbarkeit von Frauen im ADFC Hessen zu steigern und den Anteil von Frauen unter den Aktiven und in Führungspositionen zu erhöhen. Dass dies auch unter den Herausforderungen der Pandemie gelingen kann, hat das Netzwerk in den vergangenen zwei Jahren bewiesen. Woran lässt sich dies ablesen? Zuallererst einmal am regen Zuspruch zu den digitalen Treffen, die das Netzwerk immer wieder veranstaltet und in ganz besonderem Maße an der hohen Teilnehmerinnenzahl beim ersten Präsenztreffen seit Beginn der Pandemie im September 2022 in Darmstadt. Auf der Agenda standen Impulsvorträge, ein gemeinsamer Workshop, eine Radtour und natürlich Raum für die Vernetzung untereinander. Zu den Erkenntnissen dieses Tages zählt aus Sicht des siebenköpfigen Organisationsteams in ganz besonderem Maße, dass die Anstrengungen nicht verpuffen. Der angestrebte Kulturwandel hin zu einem diverseren ADFC braucht solche erfahrbaren Höhepunkte – sie wirken nach. Im Nachklapp haben wir von einigen Frauen erfahren, die anschließend aktiv wurden und sich zum Beispiel für die TourGuide-Ausbildung entschieden.

Dass der Spirit, der sich im Netzwerk entwickelt hat, ausstrahlt, sieht man auch im Chattengau südlich von Kassel.

Dort ist ein lokales Frauennetzwerk entstanden, das mit ersten Aktivitäten nach außen ging. Beeindruckend!

Auch beim HessenForum im November 2022 in Bad Homburg zeigten die Frauen Präsenz. Zwei Aktive stellten das Netzwerk vor und gingen der Frage nach, wie wir mehr Frauen dafür gewinnen können, im ADFC aktiv zu werden. Zuletzt waren die bevorstehenden Vorstandswahlen ein Thema im Landesverband und im Netzwerk. Nach teilweise intensiv geführten Gesprächen und einem virtuellen Treffen mit Xavier Marc und Ansgar Hegerfeld beschlossen vier Frauen – Eva Henniges, Helga Hofmann, Sigrid Hubert und Silke Westermeier – ihren Hut bei der Wahl zum Landesvorstand in den Ring zu werfen. Wir wissen von weiteren Frauen, die sich – empowered durch das Frauennetzwerk – für eine Führungsposition im ADFC entschieden.

Wie viel zählen solche Erfolge? Diese Frage stellen sich die Frauen, die das Netzwerk koordinieren, immer wieder. Blickt man auf das Jahr 2022 zurück, so kann die Antwort nur lauten: Das Netzwerk wirkt, es nimmt im Veränderungsprozess hin zu einem diverseren Landesverband eine aktive Rolle ein. Oder, um Amelie Döres – Mitglied im Bundesvorstand – zu zitieren: „Um den Landesverband Hessen mache ich mir keine Sorgen. Er ist auf einem guten Weg.“

Großes Interesse und vielfältige Herausforderungen

Radfahrkurse für Erwachsene: fahrrad-cr.de

Die ADFC-Radfahrkurse für Erwachsene in Hessen erfreuen sich auch 15 Jahre nach Start dieses Angebots einer großen Nachfrage. Im Jahr 2022 gab es am Alten Flugplatz in Frankfurt-Bonames zwei Kursstaffeln mit insgesamt 45 Teilnehmenden.

Gleichzeitig sieht sich die Kursorganisation einer Vielzahl von Herausforderungen gegenüber: So musste die Gruppengröße der Kurse wegen der fehlenden Unterstellmöglichkeit für Roller und Räder weiterhin auf acht Personen beschränkt bleiben.

Bei beiden Kursstaffeln mussten Termine verschoben beziehungsweise nachgeholt werden: Im Frühjahr wegen Erkrankung der Kursleiterin, im August wegen zu großer Hitze.

Der Klimawandel führt dazu, dass im Hochsommer künftig keine Nachmittagskurse angeboten werden können. Die Augustkurse werden somit nur noch zu zwei Anfangszeiten, vormittags und abends, stattfinden.

Leider setzte sich der schon 2021 zu beobachtende Trend fort, dass immer mehr Kursinteressierte ihre Anmeldung als vorläufig und unverbindlich betrachten, was für die Kursorganisation einen erheblichen Zusatzaufwand bedeutet. Damit die Kurse ökonomisch wieder an die „schwarze Null“ herankommen, sind für 2023 bereits Änderungen eingeführt worden.



Wenn ein Fahrrad mehr als zwei Räder hat

Gründung AG Mehrspurig

Ein Fahrrad mit (nur) zwei Laufrädern genügt nicht allen Anforderungen, die an Radfahrmobilität gestellt werden können – so sind zahlreiche Lastenräder, Liegeräder oder Anhänger oft als mehrspurige Vehikel konstruiert. Nichtsdestotrotz vertritt der ADFC selbstverständlich auch Nutzer:innen dieser Räder, darunter oft Familien mit jüngeren Kindern oder Menschen mit Handicap, die auf ein speziell angepasstes Dreirad oder Tandem angewiesen sind.

Da Nutzende solcher mehrspurigen Räder immer wieder vor Barrieren und besonderen Herausforderungen stehen, hat sich hierfür nun eine eigene Arbeitsgruppe im ADFC Hessen gegründet. Ihr Name – AG Mehrspurig – war schnell gefunden. Moderiert wird sie von Harry Herrmann-Hubert, Tourguide Dreiräder und Monika Schmidt, Mitglied im Landesvorstand.

Nach einem Aufruf im September 2022 haben sich in Hessen 33 Interessierte mit mehrspurigen Fahrzeugen gemeldet, was ermutigend ist. Viele Interessierte sind im Rhein-Main-Gebiet angesiedelt, einige im Raum Fulda sowie in Nordhessen.



Die AG Mehrspurig kommt etwa alle zwei Monate zu Onlinekonferenzen zusammen. Nachdem sich die AG konstituiert hat, wobei großer Wert auf die die Vorstellung der Teilnehmenden gelegt wurde, ist ein Themenspeicher gefüllt worden, der nach und nach bearbeitet wird. Auf der Agenda stehen die Themen Pannenhilfe, Mitnahme des Dreirads im ÖPNV, Anmerkungen vom ADFC-Rechtsexperten Roland Huhn, Kataster für barrierefreie Zughaltestellen und Beihilfen für die Anschaffung. Die AG Mehrspurig freut sich über die Kontaktaufnahme weiterer Interessierter: mehrspurig@adfc-hessen.de

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

adfc-hessen.de

 facebook.com/adfc.hessen.ev

 twitter.com/ADFC_Hessen

 youtube.com/@adfc_hessen

 hessen.social/@adfc_hessen

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Landesverband Hessen e.V.

Redaktion: Sofrony Riedmann, Torsten Willner

Textbeiträge: Beate Heiting, Helga Hofmann,

Donata Kirchner, Xavier Marc, Christine Rhodes,

Sofrony Riedmann, Monika Schmidt,

Rolf Seemann, Torsten Willner

Gestaltung: Volker Eckhardt

Titelfoto: Torsten Willner

Stand: März 2023

Der Druck dieser Broschüre

erfolgte klimaneutral.