

Zeit für die Verkehrswende.

JAHRESBERICHT 2020/2021



Vorwort

Liebe Mitglieder,
liebe Freundinnen und Freunde des ADFC Hessen,

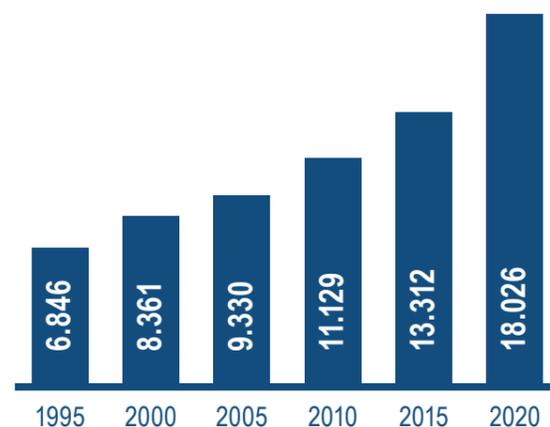
wie sehr ein Jahr Corona-Pandemie zur Verbreitung des Radfahrens beigetragen hat, ist bemerkenswert. Dabei hat die Situation lediglich einen Trend verstärkt, der ohnehin seit Jahren deutlich festzustellen ist: Die Menschen wollen eine andere, nachhaltigere Mobilität. Es ist Zeit für die Verkehrswende. Das gilt für Hessen und für jedes andere Bundesland. Auch der Blick über nationale Grenzen zeigt, dass menschenfreundlichere Städte mit einer modernen Fahrrad-Infrastruktur der Weg in die Zukunft sind. Wollen wir in Hessen nicht vorn dabei sein bei dieser Entwicklung? Die Corona-Pandemie wird nach und nach abklingen. Aber gegen die Klimaerwärmung und autozentrierte

Städte wird es keinen Impfstoff geben, hier benötigen wir einen Politikwechsel und eine Änderung des Verhaltens von uns allen. Deshalb starten wir gemeinsam mit unseren Partnern die Initiative für einen Volksentscheid, die Verkehrswende per Landesgesetz voranzubringen und so das Radfahren, zu Fuß gehen und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Euch, die Mitglieder, Freundinnen und Freunde des ADFC Hessen, bitten wir herzlich: Unterstützt uns dabei!

Euer Landesvorstand des ADFC Hessen

Mitgliederzahl wächst trotz Corona kräftig

Persönliche Kontakte und Begegnungen sind für den ADFC erfahrungsgemäß ein wichtiger Faktor bei der Ansprache und Gewinnung von Neu-Mitgliedern. Obwohl die meisten Veranstaltungen und Radtouren unter den Pandemie-Kontaktbeschränkungen 2020 nicht im gewohnten Rahmen stattfinden konnten, ist der ADFC Hessen erneut kräftig gewachsen: Zum Jahresende 2020 lag die Mitgliederzahl im Landesverband bei 18.026 – und damit 6,2 Prozent über dem Stand des Vorjahres. Trotzdem hat Corona in der ersten Jahreshälfte zu einer „Delle“ beim Wachstum geführt. Umso kräftiger war dann aber der Schub ab der Jahresmitte.



Inhalt

Grußwort des Landesvorstands	02	Fahrradklima-Test 2020	06
Mitgliederentwicklung im Landesverband	02	Zeit für die Verkehrswende	08
Rund um die Landesgeschäftsstelle	03	ADFC-Frauenetzwerk in Hessen	09
In der Digitalisierung angekommen	03	Entwicklung der Radverkehrspolitik in Hessen	10
Der ADFC Hessen in den Medien	04	Fahrradfreundliche Arbeitgeber	12
Rad-Demos in Zeiten von Corona	04	Bett+Bike	14
Rückblick auf Stefan Jankes erfolgreiche Zeit	05	Grüne Welle	15

Rund um die Landesgeschäftsstelle

Dreh- und Angelpunkt vieler Aktivitäten des ADFC Hessen ist die Landesgeschäftsstelle in Frankfurt-Bornheim. Im Frühjahr 2020 schloss auch sie aufgrund der Pandemie für einige Wochen ihre Türen. Als wichtige Ansprechperson für Gliederungen und Aktive ist Petra Papendick in ihrem Aufgabenfeld Buchhaltung/Controlling und Sekretariat seit Sommer 2020 wieder in den Büroräumen präsent, ebenso Bett+Bike-

Assistent Jörg Dürrfeld. Überwiegend oder teilweise im Homeoffice arbeiten Landesgeschäftsführer Norbert Sanden und Bett+Bike-Regionalmanagerin Beate Heiting. Zum Team der Landesgeschäftsstelle gehören außerdem Christine Rhodes (Radfahrkurse für Erwachsene) Torsten Willner (Medien, Öffentlichkeitsarbeit) und Klaus-Peter Armbrust (Infostände).

In der Digitalisierung angekommen

Aktive Verbandsarbeit in Form virtueller Begegnungen anstelle von Präsenztreffen? Was Anfang 2020 höchstens als Vision denkbar schien, ist innerhalb weniger Wochen Realität geworden. Vorstandssitzungen, Arbeitskreise, Mitgliederversammlungen und auch öffentliche Diskussionsrunden: all das hat nach kurzer Eingewöhnung mehr oder weniger selbstverständlich in digitalen Formaten stattgefunden. Auch wenn in dieser frühen Phase noch kein systematisch erfasstes Feedback der Nutzenden dieser Formate vorliegt, ist der ganz überwiegende Eindruck, dass die Treffen effizient verlaufen und der Austausch gut funktioniert. Ein wichtiger Vorteil: Durch die entfallende Anreise – dies gilt besonders bei landesweiten Veranstaltungen – schwinden auch Barrieren und Belastungen für die Teilnehmenden. Insofern unterstützen, erleichtern und intensivieren die digitalen Formate die Mit- und Zusammenarbeit im Verband.

Im Dezember 2020 fand bereits eine außerordentliche Landesversammlung, die aufgrund einer erforderlichen

Satzungsänderung einberufen werden musste, reibungslos in digitalem Format statt. Nach dem selben Modell findet auch die ordentliche Landesversammlung 2021 statt.

Trotzdem haben persönliche Treffen und Präsenzveranstaltungen einen so hohen sozialen und menschlichen Wert, dass sie selbstverständlich nie vollständig durch Web-Konferenzen ersetzt werden. Sobald die Pandemie abklingt, ist damit zu rechnen, dass beide Formate häufiger miteinander kombiniert werden.

Auch das Teilen und Bearbeiten von Dokumenten über Cloud-Lösungen ist inzwischen weit verbreitet im ADFC Hessen, viele wollen auf diese Form des Dateimanagements nicht mehr verzichten. Ein Weg, der sich in den kommenden Monaten und Jahren weiter verstärken wird. Auch die traditionell in den Aktivenbereich der Website des ADFC Hessen eingestellten Dokumente sind inzwischen in der Nextcloud zu finden.



Titel: Arbeitskreis Grüne Welle

Foto: Jäneb 13 / pixabay

Der ADFC Hessen in den Medien



Vorstandsmitglied Robert Wöhler per Skype in einem TV-Interview. Foto: rheinmaintv

Mit zahlreichen Redaktionen, Journalistinnen und Journalisten hat der ADFC Hessen in den vergangenen Jahren ein produktives Miteinander entwickelt. Radiosender, Tageszeitungen, aber auch Nachrichtenagenturen wie dpa bitten den Landesgeschäftsführer und den Landesvorstand regelmäßig um Stellungnahmen zu unterschiedlichen Aspekten der Verkehrspolitik und des Radfahrens, die als Agenturmeldungen in die aktuelle Berichterstattung der Tagespresse einfließen. Themen waren unter anderem: Radfahren in Zeiten von Corona, Bau und Weiterentwicklung von Rad-

schnellwegen und des Radwegenetzes, StVO-Reform, Beschaffenheit von Radwegen (Schlaglöcher), Unfallhäufigkeit und -vermeidung, Pedelec-Nutzung, Fahrraddiebstähle, Falschparker auf Radwegen, Überholabstände – bis hin zu den Vorbereitungen des vom ADFC Hessen mit Partnerorganisationen initiierten Volksentscheids Verkehrswende. Die größte – quasi flächendeckende – Resonanz erreicht die Pressearbeit mit Fahrradklima-Test, zu dem am 16. März 2021 eine gut besuchte Online-Presskonferenz stattfand.

Rad-Demos in Zeiten von Corona

Unter strengen Hygiene-Auflagen konnten im Spätsommer 2020 zwei große Fahrrad-Demos in Hessen stattfinden: Die 10. Frankfurter ADFC bike-night am 5. und die 7. Kasseler Radnacht am 11. September. Bei der Jubiläumsauflage der Frankfurter bike-night waren 2.000 Radfahrer:innen auf den unterschiedlichsten und mit Verkehrswende-Sprüchen dekorierten Velos unterwegs. Weil der Mainkai mehr Platz als der Römerberg bot, war er als Kundgebungsort – mit Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung – gewählt worden. Im Anschluss ging es auf die 13 Kilometer lange Strecke. Beim Fahren war das Tragen der Mund-Nase-Bedeckung optional, doch griffbereit musste sie sein. Auch die Kasseler Radnacht verlief erfolgreich und reibungslos: Hier schlossen sich 600 Radfahrer:innen der vom ADFC Kassel und MTB Kassel organisierten Fahrrad-Demo an, um für **#MehrPlatzFürsRad** einzutreten.



Fotos: Foto-AG ADFC Frankfurt, ADFC Hessen

Rückblick auf eine erfolgreiche Zeit als Landesvorsitzender

Danke, Stefan!

Nach acht sehr intensiven und erfolgreichen Jahren als Landesvorsitzender hat Stefan Janke sich entschlossen, bei der Landesversammlung 2021 nicht mehr für dieses Amt zu kandidieren. Das wird eine Lücke reißen. Aber inzwischen ist unser Landesverband – auch durch Stefans Arbeit – so gut aufgestellt, dass wir zuversichtlich sind, hier sehr schnell einen guten Übergang zu schaffen. Außerdem wird Stefan dem ADFC Hessen als Referent erhalten bleiben, was uns sehr freut.

Seit den frühen 90er Jahren ist Stefan ununterbrochen für den ADFC ehrenamtlich führend aktiv. Alle Aktivitäten, Erfolge und Verdienste aus 28 Jahren aufzuzählen, würde den Umfang dieses Jahresberichts bei weitem sprengen, daher nennen wir hier nur einige Schlaglichter.

Stefan gründete 1993 den Ortsverband Rodgau und war hier auch bis 2014 Vorsitzender. Den ADFC Kreisverband Offenbach Land entwickelte er als Mitbegründer und langjähriger Vorsitzender zu einer der mitgliederstärksten ADFC-Gliederungen in Hessen mit über 1800 Mitgliedern. A propos: In Stefans Amtszeit als Landesvorsitzender ist der ADFC Hessen von knapp 12.000 Mitgliedern um gut 50 Prozent auf über 18.000 Mitglieder gewachsen!

Als Vorsitzender gab Stefan dem Landesverband eine strategische Neuausrichtung und sorgte mit klaren Strukturen und tragfähigen, soliden finanziellen Verhältnissen für erhöhte Effizienz, Transparenz und gute Zusammenarbeit. Stefan brachte die hauptamtlichen und ehrenamtlichen Strukturen des Landesverbands in besseren Austausch und Kontakt mit den Gliederungen auf Kreis- und Ortsebene. Das gelang durch zahlreiche persönliche Treffen, Regionalkonferenzen und Gliederungstreffen. Auch bei der Gründung des wissenschaftlich-verkehrspolitischen Beirats des ADFC Hessen spielte Stefan eine entscheidende Rolle.

Unter seiner Führung brachte sich der Landesverband stärker ins öffentliche Leben in Hessen ein und baute sein fachliches und politisches Netzwerk weiter aus. Stefan wirkte bei der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) mit.



Als Fortsetzung dieses Engagements gehört er zu den Initiatoren des Volksentscheids Verkehrswende für Hessen, das der ADFC Hessen seit 2019 zusammen mit mehreren Verbänden und Initiativen aus dem Bereich des Umweltverbundes auf den Weg gebracht hat.

Auch auf der ADFC-Bundesebene ist Stefan kaum wegzudenken – als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der ADFC Bett + Bike Service GmbH, als Mitglied des Bund-Länder-Rates bis 2019 oder durch seine Mitarbeit über vier Jahre in der Steuerungsgruppe beim Verbandsentwicklungsprozess, die ihn auch zur Halbzeit des Prozesses, als die grundlegenden Fragen zum zukünftigen ADFC geklärt waren, in die Satzungskommission brachte. Der Erfolg dieses Prozesses führte 2018 zur komplett neu gefassten Satzung des ADFC und 2020 zur Auszeichnung des ADFC als „Verband des Jahres“ in der Kategorie „Reform und Management“ durch die Deutsche Gesellschaft für Verbandsmanagement (DGVM).

Herzlichen Dank, lieber Stefan, für Deinen unermüdlichen Einsatz und Dein umfangreiches Werk und auch für Deinen weiterhin guten Rat, den Du uns als Referent geben willst!

Xavier Marc, Stellvertretender Landesvorsitzender

Fahrradklima-Test 2020

Großer Nachholbedarf in Hessens Städten



Bad Hersfeld schneidet beim Fahrradklima-Test 2020 besonders schlecht ab. Foto: Martin Engel, ADFC Bad Hersfeld

Trotz mäßiger Gesamtnoten ragen Frankfurt am Main (Note 3,72) und Wiesbaden (3,92) beim Fahrradklima-Test 2020 in Hessen heraus. Die beiden größten Städte des Landes erringen den Titel als beste „Aufholer“ in ihrer jeweiligen Städtekatgorie, weil sie sich im Vergleich zum Jahr 2018 klar verbessert haben. Auf den absolut besten Notenwert in Hessen kommt Baunatal (2,39).

Die größte Verbesserung ließ sich jedoch nicht für eine Stadt, sondern für die wachsende Bedeutung des Radfahrens messen: In Hessen nahmen mit 20.000 gut 54 Prozent mehr Bürgerinnen und Bürger teil als vor zwei Jahren (13.000). Auf 108 (2018: 71) wuchs die Zahl der Kommunen, die auf mindestens 50 Befragungen gekommen sind, um in die Auswertung zu gelangen. Bundesweit beteiligten sich 230.000 Rad-

fahrerinnen und bewerteten dabei 1.024 Kommunen, auch dies sind Rekordwerte.

Radverkehr ist heute ein Megathema

Nach Auffassung des ADFC-Landesvorstands zeigt der Teilnahmerecord beim Fahrradklima-Test, wie wichtig der Radverkehr für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger geworden ist. Sei es wegen Corona, der Klimakrise oder aus dem Wunsch nach lebenswerteren Städten: Radfahren ist jetzt überall ein Megathema. Die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, gehört heute zu den großen Aufgaben der Politik.

Frankfurt am Main scheint dies erkannt zu haben und ist nicht nur bester Aufholer bei den Städten mit einer Bevölkerung von mehr als 500.000 (den anderen 13 Städten dieser Kategorie gelingt keine signifikante



Während Frankfurt am Main #MehrPlatzFürsRad schafft...

Verbesserung), sondern belegt hier auch erstmals den dritten Platz hinter Bremen und Hannover (2018: 4. Platz). Frankfurts Verbesserung (2018: 3,94) ist im Zusammenhang der Einigung der Stadt mit dem 2019 formal gescheiterten Radentscheid zu sehen. Seither hat die Stadt aufsehenerregende Maßnahmen wie die Umwidmung einer Kfz-Spur auf einer Hauptverkehrsachse zu einem breiten, teilweise geschützten Radstreifen realisiert. Die Ende 2019 eingerichtete Fahrradstaffel der Frankfurter Verkehrspolizei dämmt überbordendes Falschparken auf Radwegen ein. Dies war einer der Hauptkritikpunkte im Fahrradklima-Test 2018.

Das Fahrradklima lässt sich auch mit kleinen Budgets verbessern

Um das Fahrradklima zu verbessern, müssen nicht immer aufwändige Bauprojekte gestartet werden. Sehr effizient und schnell geht es, Fuß- und Radwege von falsch parkenden Autos frei zu halten, Radverkehr sicherer um Baustellen zu führen, gute Abstellmöglichkeiten zu schaffen und Einbahnstraßen zu öffnen. All das lässt sich mit geringem Budget und wenig Planungsaufwand realisieren.

Wiesbaden trug 2014 und 2016 die rote Laterne beim Fahrradklima-Test. Inzwischen hat die Landeshauptstadt erheblich mehr Radwege und ein effektives Radbüro eingerichtet. Im Ranking der Städte mit einer Bevölkerung von 200.000 bis 500.000 steigt Wiesbaden auf Platz 7 (2018: 25). Mit 3,92 ist die Gesamtnote erstmals besser als eine 4.

Vorreiter Baunatal und Nachzügler Bad Hersfeld

Die beste Gesamtnote in Hessen erhielt Baunatal (2,39). Wie bereits vor zwei Jahren weist die nordhessische Stadt in der Kategorie von 20.000 bis 50.000 Einwohner:innen bundesweit das beste Fahrradklima auf. Baunatal treibt den Bau moderner Fahrrad-Infrastruktur, wie den Radschnellweg nach Kassel, voran.



...baut Bad Hersfeld eine Bushaltestelle auf einem Radweg.

Sehr schlecht schneidet Bad Hersfeld (4,53) ab. Das trübe Fahrradklima ist hier von fehlenden oder zu schmalen Radwegen gekennzeichnet. Die Verkehrsführung an Kreuzungen gefährdet oder behindert Radfahrer:innen oft. Bad Hersfeld zeigt seit Jahren kein Engagement, die Problemstellen anzugehen.

Die Verkehrswende muss überall stattfinden

Von den 108 hessischen Kommunen in der Auswertung sind 96 kleiner als 50.000 Einwohner:innen, 57 Kommunen sind sogar kleiner als 20.000 Einwohner:innen – ein starkes Signal, den Radverkehr nicht nur in den größeren Städten, sondern überall im Land massiv zu fördern: „Bei der Verkehrswende darf man nicht nur auf die Metropolen und Ballungsräume schauen, sie muss überall stattfinden – natürlich auch im ländlichen Raum, in dem die Hälfte der hessischen Bevölkerung lebt“, fordert der stellvertretende Landesvorsitzende Xavier Marc.

Ernüchternd ist, dass das Gros der Kommunen in Hessen beim Fahrradklima-Test nicht über eine Note 4 hinauskommt. Dabei sind die finanziellen und konzeptionellen Voraussetzungen für eine Verbesserung des Fahrradklimas noch nie so gut gewesen wie heute. Sowohl die EU, der Bund und das Land haben vielfältige Fördermittel bereitgestellt, die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) hat viel Rüstzeug zur Planung entwickelt und bietet zahlreiche Fortbildungsveranstaltungen an.

Es kommt auf den politischen Willen in den Rathäusern an

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass in den allermeisten Kommunen noch sehr viel zu tun ist. Eine gute Rad-Infrastruktur muss heute in Hessen nicht mehr am Mangel an Geld und Kenntnissen scheitern. Jetzt kommt es auf den politischen Willen in den Rathäusern und auf beschleunigte Planungs- und Umsetzungsverfahren an.

Vom aufwändigen Prozess, ein Gesetz zu formulieren

Zeit für die Verkehrswende

Die Vorbereitung für eine landesweite Volksabstimmung über die Verkehrswende war ein langwieriger, aber konstruktiver und notwendiger Prozess. Nach der sorgfältigen gesetzestechnischen Ausarbeitung des Projekts wächst die Spannung auf die Kampagne zur Unterschriftensammlung.

Die ersten konkreten Ideen, in Hessen auf Landesebene eine Volksabstimmung für einen Rad- oder Mobilitätsentscheid vorzubereiten, gehen auf das Hessen-Forum im Herbst 2018 zurück. Das Thema stieß damals auf so viel Zustimmung, dass dem Landesvorstand angetragen wurde, sich um das Thema zu kümmern.

Daraufhin legte der Landesvorstand bei der Landesversammlung im März 2019 den Antrag „Radentscheid Hessen/Mobilitätsentscheid Hessen“ zur Abstimmung vor, den die Delegierten nahezu einstimmig beschlossen.

Der nächste Schritt war die Schaffung eines ADFC-internen Arbeitskreises, der sich mit der Formulierung von Zielen beschäftigte. Im Laufe der Zeit wurden der VCD Hessen und der FUSS e.V. sowie die Radentscheide Darmstadt, Frankfurt und Kassel einbezogen. Dabei erfolgte eine inhaltliche Erweiterung der Perspektive zu einem „Volksentscheid Verkehrswende“, dessen Kern das „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende des Landes Hessen (Verkehrswendegesetz)“ ist.

Der dahin führende Prozess war insbesondere aufgrund der Komplexität der rechtlichen Materie mühselig und aufwändig. Die Zusammenarbeit innerhalb des Arbeitskreises sowie mit den Partner-Organisationen und dem beauftragten Anwaltsbüro war sehr konstruktiv.

Bei Redaktionsschluss dieses Jahresberichts hatte das Anwaltsbüro den Gesetzestext fertig ausformuliert. Im Laufe des April 2021 entsteht unter Einbeziehung der beteiligten Gruppen eine finale Fassung, welche dann die Basis für die weitere Kampagne, einschließlich Unterschriftensammlung sein wird. Parallel zur Ausarbeitung des Gesetzestextes ist bereits ein Kampagnenlogo entwickelt worden. Die Kampagne startet voraussichtlich im Mai 2021.

Ziel des Gesetzes ist die Förderung und Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbunds sowie die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in Hessen. Die Mobilität soll bis 2030 umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei gestaltet werden. Allen Menschen in Hessen soll eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur gewährleistet werden. Umweltfreundliche Verkehrsträger sollen verstärkt ausgebaut und gefördert werden, um die Aufenthalts- und Bewegungsqualität im öffentlichen Raum sowie die Lebensqualität für den Menschen merklich zu steigern.



Foto: ADFC / Marcus Gloger

ADFC-Frauen Netzwerk in Hessen

Ein Raum für Vielfalt



Foto: ADFC / Dirk Michael Deckbar

Keine Frau muss ADFC-Mitglied sein, um sich auf den E-Mail-Verteiler setzen zu lassen oder an einem Meeting teilzunehmen.

Erfahrungsaustausch

Das Rad muss nicht in jedem Kreisverband neu erfunden werden. Im Frauennetzwerk wollen wir uns austauschen und voneinander lernen – z. B. über Erfahrungen mit Radtouren für Frauen oder gendersensible Verkehrspolitik.

Raum für Vielfalt

Zugleich will das Frauennetzwerk im ADFC ein kultureller Ort sein, an dem ein Umgang miteinander ermöglicht wird, der Vielfalt befördert. Diesen Raum wollen wir bieten.

Vielfältige Führung

Das Frauennetzwerk tritt für einen bunteren ADFC ein, der für verschiedene Gruppen attraktiv ist – Frauen, junge Menschen, Menschen mit Migrationshintergrund. Dies fängt mit mehr Vielfalt im Vorstand an. Bei der Landesversammlung 2021 wird wieder eine Frau zur Wahl in den Landesvorstand kandidieren. Die drei Koordinatorinnen des Frauennetzwerkes stehen zur Mitarbeit in der geplanten Steuerungsgruppe – ein Instrument für mehr Vielfalt im ADFC – bereit.

Überregionale Vernetzung

Derzeit entstehen in vielen Landesverbänden Frauennetzwerke. Weil sie voneinander sehr stark profitieren können, soll die Vernetzung nicht an den Grenzen Hessens haltmachen. Die Teilnahme an den virtuellen Treffen anderer Frauennetzwerke schafft die Möglichkeit zur überregionalen Vernetzung.

Darin wird sich das hessische Frauennetzwerk jedoch nicht erschöpfen. Welche besonderen Themen und Schwerpunkte gesetzt werden sollen, ist ebenso zu diskutieren wie die organisationale Anbindung an den Landesverband. Das Frauennetzwerk befindet sich in einer Phase, in der noch vieles offen ist und gestaltet werden kann. Allerdings stößt das Engagement der drei Aktiven als Ehrenamtliche zeitlich an seine Grenzen. Weitere Mitstreiterinnen sind herzlich willkommen. Kontakt: frauen@adfc-hessen.de

Nach dem Auftakttreffen für das Frauennetzwerk, das im Februar 2020 auf Einladung des ADFC Hessen mit rund 40 Frauen in Frankfurt zustande kam, erklärten sich als erstes Ergebnis einige Frauen bereit, eine zentrale Mailadresse zu betreuen. Von Beginn an wurde deutlich, dass sich viele Frauen im ADFC nur wenig zuhause fühlen. So unterschiedlich die teilnehmenden Frauen auch waren, sie einte der Wunsch nach einem bunteren ADFC und der weiteren Vernetzung.

In der Pandemie ist es bereits schwierig genug, bestehende Strukturen fortzuführen. Noch schwieriger ist es, etwas Neues aufzubauen. Die Koordinatorinnen des jungen Frauennetzwerkes sind: Dagmar Förster (KV Hochtaunus), Monika Schmidt (KV Frankfurt) und Helga Hofmann (KV Darmstadt-Dieburg).

In den zurückliegenden Monaten kam es mit Unterstützung durch den Landesvorstand und eine Aktive des KV Frankfurt zu zwei sehr gut besuchten virtuellen Treffen. Perspektivisch – sobald es das Pandemiegeschehen zulässt – strebt das Frauennetzwerk an, zweigleisig zu fahren: Mit realen Treffen in gewissen Abständen und der Fortsetzung der virtuellen Kommunikation. Fünf Grundsätze sind für die Arbeit des Frauennetzwerkes bestimmend:

Offenheit

Das Frauennetzwerk versteht sich als offene Plattform für Frauen, um sich an den ADFC heranzutasten.

Landesregierung, Hessen Mobil, AGNH, Regionalverband FrankfurtRheinMain und Zweckverband Raum Kassel sind wichtige Akteure für die Entwicklung des Radverkehrs in Hessen. Wichtige Neuigkeiten der letzten 12 Monate im Überblick.

Mehr Fördergeld, neue Strukturen

Bis 2023 können zusätzlich 43 Millionen Euro in die hessische Radinfrastruktur fließen. Das Geld stammt aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ der Bundesregierung. Auch das **Land Hessen** hatte die Mittel für den Radwegebau zuletzt aufgestockt. Laut Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir stehen aus Landesmitteln in Hessen jährlich weitere 23,5 Millionen Euro für Radverkehrsprojekte zur Verfügung. Al-Wazir rief die Kommunen dazu auf, „diese Chance jetzt zu ergreifen und mit mutigen Schritten voranzugehen.“

Nach Ansicht von Xavier Marc, stellvertretender Vorsitzender des ADFC Hessen, muss der Bau einer guten und zeitgemäßen Radverkehrsinfrastruktur in Hessen nicht mehr am Geld scheitern: „Entscheidend ist heute der politische Wille vor Ort: Wo bessere Radwege wirklich gewünscht sind, lassen sie sich jetzt auch bauen.“

Für die Mittelvergabe des Sonderprogramms „Stadt und Land“ zuständig ist **Hessen Mobil**. Seit Anfang 2021 hat die Landesstraßenbaubehörde die Zustän-

digkeit für die Autobahnen an den Bund abgetreten und in ihrer neuen Struktur nun eine Abteilung „Mobilität und Radverkehr“ ins Leben gerufen, die von Torsten Bertram geleitet wird. Im [Gespräch](#) mit Paul van de Wiel, Vorstandsmitglied ADFC Hessen, erläuterte Bertram, dass die Abteilung künftig Themen zur Umsetzung der Verkehrswende forcieren wird.

Eine herausragende Rolle spielt hierbei die Vernetzung sämtlicher Verkehrsträger, nicht zuletzt im Bereich der Digitalisierung. Für das hessische Rad-Hauptnetz hat Hessen Mobil 2020 eine Dringlichkeitsbewertung in Angriff genommen, deren Ergebnisse in der zweiten Jahreshälfte 2021 vorliegen sollen. Im ADFC Hessen sieht Bertram einen wichtigen Partner, unter anderem weil er bei der Qualitätssicherung der Wegweisung auf den hessischen Radfernwegen unverzichtbar sei.



Torsten Bertram

Bedürfnisorientierte Radnetze

Zum Jahresende 2020 hat die **Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)** eine erweiterte und aktualisierte Neuauflage des Handbuchs mit Qualitätsstandards und Musterlösungen herausgegeben. Sie gelten für die von Hessen Mobil umgesetzten Projekte an Bundes- bzw. Landesstraßen und unterstützen Kreise, Städte und Gemeinden dabei, eine hochwertige Infrastruktur für den Radverkehr vor Ort zu schaffen.

Die Einsatzbereiche der unterschiedlichen Führungsformen (baulich getrennte Radwege, Fahrradstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Tempo-30-Zonen) werden dabei abhängig vom jeweiligen Netz (Schulnetz, Radnetz, Radzusatznetz) und den darauf zu erwartenden Radler:innen definiert.

Je nach Geschwindigkeiten und Anzahl der Kraftfahrzeuge an einer Straße wird für den Radverkehr eine bestimmte Führungsform empfohlen. Die niedrigste Schwelle für eine Separierung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr weist das Schulnetz auf, gefolgt vom Radnetz. Beim Radzusatznetz ist die Schwelle am höchsten. Ziel dieses Ansatzes ist es, die objektive Sicherheit ebenso wie das Sicherheitsempfinden zu berücksichtigen.

Der ADFC Hessen begrüßt den Ansatz, dass für Radverbindungen, die besonders von Schülerinnen und Schülern genutzt werden, höhere Anforderungen gelten sollen. Landesgeschäftsführer Norbert Sanden: „Wo immer möglich, sollte der Radverkehr auf breiten Radwegen mit genügend Abstand zu Fahrstreifen geführt werden. Die Musterlösungen zeigen, wie das gehen kann. Wir setzen uns dafür ein, dass die Kommunen diese Handreichung aufgreifen.“ Der ADFC Hessen gehört zu den Initiatoren der AGNH und arbeitet in deren Lenkungsreis mit.

Pragmatische Mobilitätsstrategie

Der **Regionalverband FrankfurtRheinMain** hat 2020 eine neue [Mobilitätsstrategie](#) beschlossen. Das Papier beinhaltet Maßnahmen für ein lückenloses überörtliches Radnetz, neun Radschnellwege durch die Region, mehr Bike+Ride-Stationen, Stärkung des Fußverkehrs und eine bessere Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und schienengebundener Mobilität.

Mit der Mobilitätsstrategie zielt der hierfür beim Regionalverband zuständige Erste Beigeordnete Rouven Kötter auf die Verbesserung der „Bewegungsqualität“ der in der Region lebenden Menschen, mit „Bausteinen, die sofort angepackt und umgesetzt werden können“. Dabei soll von jedem besiedelten Ort innerhalb von fünf Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen sein. Besser durchmischte Siedlungsstrukturen sollen helfen, unnötigen Verkehr zu vermeiden. Nach der Beauftragung durch die Verbandskommission 2018 entwickelte das Team um Georgios Kontos, Leiter der Stabsstelle Mobilität, die Strategie mit ihren 19 Maßnahmen.

Die Maßnahmen beinhalten vielfältige kleinere Ansätze mit konkreten Verbesserungen für die Alltagsmobilität in der Rhein-Main-Region. So soll ein lückenloses überörtliches Radwegenetz entstehen. Hierfür sind vor allem die bestehenden Lücken zu schließen.

Auch die bereits angekündigten neun Radschnellwege sollen die Region mit weiteren überörtlichen Radrouten besser erschließen.

Mobilitätsstationen und mehr Bike+Ride-Anlagen werden für eine umweltfreundlichere Verkehrsinfrastruktur angestrebt. Auch die Schiene spielt eine bedeutende Rolle: Neue Siedlungen sollen bevorzugt entlang vorhandener Bahnstrecken entstehen.

Der ADFC Hessen begrüßt die konkret realisierbaren, pragmatischen Maßnahmen des Papiers, insbesondere die beabsichtigte Schaffung eines lückenlosen überörtlichen Radwegenetzes und den Bau der neun Radschnellwege in der Region. Der **Regionalverband FrankfurtRheinMain** und der ADFC Hessen kooperieren seit 2003 intensiv im Rahmen des Radforum Rhein-Main miteinander. Der ADFC Hessen hat den Regionalverband auch in der frühen Konzeptionsphase von Radschnellwegen in der Rhein-Main-Region beratend unterstützt.



Leuchttürme und Lückenschlüsse

Die Region Kassel will nicht nur radtouristisch attraktiv sein, sondern auch die Bedingungen für den Alltagsradverkehr deutlich verbessern. In einem [Gespräch](#) mit Paul van de Wiel und Robert Wöhler aus dem Landesvorstand hat Verbandsdirektor Kai Georg Bachmann vom **Zweckverband Raum Kassel (ZRK)** erläutert, wie der Verkehr sich in den kommenden Jahren in der Region entwickeln soll.

Von den drei geplanten Raddirektverbindungen (Kassel-Vellmar, Kassel-Baunatal, Kassel-Kaufungen) soll die Route Kassel-Vellmar zuerst realisiert werden. Hierzu hat der ZRK die Federführung als Auftraggeber übernommen. 2020 ist die sieben Kilometer lange Strecke in fünf Genehmigungsabschnitte aufgeteilt worden, in drei Abschnitten hat bereits eine Bestandsvermessung stattgefunden.

Über diese Leuchtturm-Projekte hinaus kann sich Bachmann für die Stadt Kassel einen Radring vorstellen, der viele Nahziele besser erreichbar macht. Schließlich soll in der Region auch ein Alltagsradnetz ausgebaut werden. Der ZRK hat einen Vorschlag für Lückenschlüsse im Rahmen von Herstellungsrad-

wegen erarbeitet und steht dazu mit Hessen Mobil in Kontakt.

Großes Potenzial erkennt Bachmann im Raum Kassel für Pedelecs. Damit sie auch für den Arbeitsweg genutzt werden, sei es wichtig, dass viele Arbeitgeber sich als fahrradfreundlich zertifizieren lassen und sichere Abstellmöglichkeiten für die hochpreisigen Elektroräder bieten.

An Mobilitätshubs sollen künftig verschiedene Verkehrsträger zusammenkommen und es für die Menschen so leichter machen, aufs Auto zu verzichten. Außerdem gelte es, den elektromobilen Individualverkehr, den Linienverkehr und den On-Demand-Verkehr, der künftig die Bürgerbusse ersetzen wird, miteinander zu verknüpfen.

Auch mit dem Zweckverband Raum Kassel verbindet den ADFC Hessen eine langjährige konstruktive Zusammenarbeit, zunächst vor allem bei „bike + business“, inzwischen bei der Zertifizierung fahrradfreundlicher Arbeitgeber.



Kai Georg Bachmann

Fahrradfreundliche Arbeitgeber in Hessen

Viel Zuspruch für das Qualitätssiegel

Trotz einer völlig veränderten Situation durch Lockdown und die weit verbreitete Umstellung auf Homeoffice hat sich das Qualitätssiegel Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Hessen seit Frühjahr 2020 sehr gut entwickelt. Erstmals sind auch Betriebe in Nordhessen unter den Zertifizierten.

Um die Fahrradfreundlichkeit von Arbeitgebern zu fördern, hat der ADFC Hessen bereits 2003 mit dem Regionalverband FrankfurtRheinMain das Projekt *bike + business* ins Leben gerufen, etwas später kam der Zweckverband Raum Kassel dazu. Hier konnten sich Unternehmen und Kommunen beraten lassen, was zu verbessern ist, damit Beschäftigte öfter das Rad auf dem Weg zur Arbeit nutzen. Seit einigen Jahren gibt es das von EU und ADFC initiierte Qualitäts-



siegel *Fahrradfreundlicher Arbeitgeber*, mit dem sich Unternehmen nach einem festgelegten Kriterienkatalog zertifizieren lassen können. Die Anzahl der erfüllten Kriterien entscheidet, ob das Zertifikat in Gold, Silber oder Bronze vergeben wird.

Die eingeführte Marke *bike + business* hat inzwischen das Land Hessen übernommen, um ihr zu mehr Schlagkraft zu verhelfen. Der ADFC Hessen bleibt



Auch bei den Stadtwerken Neu-Isenburg lassen sich Räder gut parken.



Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir beim Deutschen Wetterdienst in Offenbach.

Fotos: ADFC Hessen



Reparatursäule an einem überdachten Fahrradparkplatz der R+V-Versicherung in Wiesbaden. Foto: Hannes Davieds, R+V-Versicherung

natürlich weiterhin involviert. Eine neue Servicestelle für Unternehmen wurde vom Land geschaffen, die neu gestaltete Internetseite bikeandbusiness.de geht im Frühjahr 2021 online. Darüber hinaus fördert das Land Hessen Zertifizierungskosten für *Unternehmen*, die *Fahrradfreundlicher Arbeitgeber* werden wollen.

Im Berichtszeitraum (Frühjahr 2020 bis Frühjahr 2021) haben sich elf Betriebe in Hessen neu als *Fahrradfreundliche Arbeitgeber* zertifizieren lassen. In der gesamten vorhergehenden Zeit waren es neun Betriebe. Trotz Pandemie hat somit die Zahl der neu zertifizierten Betriebe stark zugelegt.

Mit der Wiesbadener SOKA-Bau hat sich im März 2021 erstmals ein drei Jahre zuvor zertifiziertes Unternehmen ihr Qualitätssiegel bestätigen lassen. „Die Kriterien sind in vorbildlicher Weise erfüllt worden, die Zusammenarbeit mit SOKA-Bau war sehr professionell und angenehm“, lobte ADFC-Landesgeschäftsführer Norbert Sanden, der die Re-Zertifizierung als Auditor betreute. Damit hat die SOKA-Bau für drei weitere Jahre das Gold-Zertifikat errungen. Insgesamt sind drei weitere Auditoren in Hessen für den ADFC tätig. Auch sie schildern die Zusammenarbeit mit den betreuten Unternehmen als überaus produktiv.

Die elf neu zertifizierten Betriebe sind die R+V-Versicherung, Standort Frankfurt am Main (Gold), der Deutsche Wetterdienst, Standort Offenbach (Gold), die Stadtwerke Neu-Isenburg (Silber), das Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main (Gold), der Landeswohlfahrtsverband Hessen in Kassel (Bronze), die Nassauische Heimstätte in Frankfurt am Main (Bronze), der Regionalverband FrankfurtRheinMain (Bronze), der Landkreis Kassel (Bronze), die Kasseler Verkehrs- und Versorgungs-GmbH (Bronze), das Hessische Umweltministerium (Gold) und die R+V-Versicherung, Standort Wiesbaden (Gold).

Aufgrund des langjährigen Engagements, auch als Partner im *bike + business*-Projekt, ragt unter den neu zertifizierten Unternehmen in Hessen der Deutsche Wetterdienst noch ein Stück heraus. 180 der 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommen hier bereits regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit. Das wollte auch der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir würdigen, weswegen er im August 2020 das errungene Qualitätssiegel coronakonform [persönlich überreichte](#). Ehrungen weiterer fahrradfreundlicher Unternehmen waren für den im November 2020 geplanten *bike + business*-Kongress vorgesehen. Wegen der Pandemie musste die Veranstaltung verschoben werden – voraussichtlich auf den 25. November 2021 in Kassel.

Bett+Bike – Fahrradfreundliche Gastbetriebe

Radreise-Boom als ein Weg aus der Krise

Kaum ein Wirtschaftsbereich war und ist von den Kontakt- und Reisebeschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie so stark betroffen wie das Beherbergungsgewerbe. Das wirkt sich unmittelbar auf die Entwicklung von **Bett+Bike** – das Qualitätssiegel der fahrradfreundlichen Gastbetriebe – aus.

Während vieler Monate war es den Häusern nicht möglich, Einnahmen zu erzielen, was dort zwangsläufig an der Substanz zehrt, häufig auch die wirtschaftliche Existenz gefährdet – und sogar schon zu Betriebsaufgaben geführt hat. Ein Hoffnungsfunkel zeigte sich im Sommer 2020, als der inländische Radtourismus einen wahren Boom erlebte. Dies hing zum einen mit den internationalen Reisebeschränkungen, allerdings auch mit dem seit Jahren festzustellenden Trend zu einem nachhaltigen, klimaverträglichen Tourismus zusammen. Das ist aber auch auf den hervorragenden Zustand der Hessischen Radfernwege zurückzuführen. Angeführt werden sie von dem Lahntalradweg und dem Eder Radweg, die als ADFC Qualitätsradrouten mit vier von fünf Sternen ausgezeichnet wurden.

ABSEITS RADELN Der ADFC schob in dieser Phase vor allem über Social Media die Kampagne **#Abseitsradeln** an. Ziel ist, Routen und Unterkünfte in gewisser Entfernung zu den Hauptdestinationen ins Blickfeld der Radtourist:innen zu rücken. Dies hat sich auch in Hessen als erfolgreich erwiesen – allerdings konnte die Gästebelegung in den Wochen mit niedrigen Infektionszahlen in der Bevölkerung nicht die Verluste der Lockdown-Phasen kompensieren.

In dieser Situation half das für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland zuständige Bett+Bike-Team mit Projektleiterin Beate Heiting und Assistent Jörg Dürrfeld mit unbürokratischen Stundungen oder der Aussetzung der Bett+Bike-Mitgliedschaft, die in vielen Gastbetrieben brisante Lage zu entspannen.

Aufgrund der schwierigen Situation hat die Zahl der zertifizierten Gastbetriebe abgenommen und liegt derzeit für die drei Bundesländer bei etwa 760. Wie sich die weiteren Folgen der Pandemie und auch die zögerlichen staatlichen Unterstützungszahlungen auf den Fortbestand der Bett+Bike-Betriebe auswirken werden, kann derzeit nicht seriös prognostiziert werden. Ein Hoffnungsschimmer ist, dass immer mehr Beherbergungsbetriebe den Radtourismus als vitalen Wachstumssektor erkannt haben – und sich in dieser Richtung neu orientieren. So ist es bereits zu entsprechenden Neuaufnahmen und zahlreichen Anfragen interessierter Betriebe gekommen.

Ausgerechnet im Coronajahr 2020 beging Bett+Bike sein 25-jähriges Jubiläum. Betriebe der „ersten Stunde“ – in Hessen, Rheinland-Pfalz und im Saarland waren es 11 – erhielten als Dankeschön eine Wetterstation.



Foto: Michael Dickmann



Eine Rheinbrücke für den Rad- und Fußverkehr würde sich harmonisch ins Landschaftsbild einfügen. Bild: Arbeitskreis Grüne Welle

Ein Sinnbild für die Verkehrswende

Grüne Welle – mit diesem Namen bewirbt eine lokale Initiative die Idee einer Rheinbrücke für den Fuß- und Radverkehr zwischen Rudesheim und Bingen. Der Bedarf für eine Querungsmöglichkeit ist groß an dieser Stelle: Auf einer Länge von rund 90 Kilometern zwischen Mainz und Koblenz gibt es keine Rheinbrücke. Vorhandene Fährverbindungen stellen bei Niedrigwasser den Betrieb ein. Anders als bei den immer wieder diskutierten Vorschlägen für ökologisch umstrittene Autobridgen über den Rhein wird es sich bei der **Grünen Welle** um eine deutlich leichtere Konstruktion handeln, die sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügt und ihrerseits zur Touristenattraktion wird. Neben der Verbesserung der nachhaltigen Alltagsmobilität würde die Brücke dem regionalen Radtourismus starke Impulse geben und könnte das architektonische Highlight der für 2029 im Mittelrheintal geplanten Bun-

desgartenschau werden. Der ADFC Hessen hat eine [Petition für die Grüne Welle](#) beworben und unterstützt die Initiative durch aktive Pressearbeit. **Die Grüne Welle** würde die längste Fahrradbrücke in Europa sein und damit auch über die Region hinaus zu einem Sinnbild der Verkehrswende werden.

Im September 2020 haben sich die Stadtverordnetenversammlungen von Rudesheim und Bingen mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen, das Projekt anzugehen. Anfang 2021 gab es auch positive Signale aus der rheinland-pfälzischen Landespolitik. Für einen offiziellen Startschuss genügt das aber längst noch nicht, denn es sind nach wie vor Baulast, Finanzierung und Förderung des Projektes durch Mittel der Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen sowie der Landkreise zu klären.



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
www.adfc-hessen.de

 www.facebook.com/adfc.hessen.ev
 twitter.com/ADFC_Hessen

Herausgeber:
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Landesverband Hessen e.V.
Redaktion: Norbert Sanden, Torsten Willner
Gestaltung: Volker Eckhardt

