

#MehrPlatzFürsRad!

JAHRESBERICHT 2019/2020





Der Landesvorstand des ADFC Hessen 2020: Stefan Janke (Vorsitzender), Robert Wöhler, Paul van de Wiel, Rolf Seemann, Paul Fremer.

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

angesichts der spürbar werdenden Klimakrise kann selbst die Autoindustrie nicht mehr den Blick davor verschließen, dass der motorisierte Individualverkehr in eine Sackgasse gefahren ist. Sinnfällig dafür waren die Proteste des #aussteigen-Bündnisses anlässlich der Frankfurter IAA und die verunsicherten Reaktionen der Automanager darauf. So wurde die Internationale Automobil Ausstellung 2019 zur letzten ihrer Art in Frankfurt am Main.

Das Fahrzeug für den Individualverkehr auf kürzeren Strecken ist nicht das Auto, es ist das Fahrrad. Es steht im Zentrum der Verkehrswende. Aber die Bedingungen fürs Radfahren entsprechen noch längst nicht der Bedeutung, die der Radverkehr für eine Mobilität der Zukunft haben muss. Deshalb hat es in vielen Städten

Initiativen für Radentscheide gegeben. Deshalb hat der ADFC die mit dem Politikaward ausgezeichnete Kampagne #MehrPlatzFürsRad initiiert. Unzählige ADFC-Aktive – auch in Hessen – haben diese Kampagne lebendig gemacht. Weil das noch immer nicht ausreicht, wollen wir jetzt auf Landesebene ein Verkehrswendegesetz auf den Weg bringen.

Es gibt Lichtblicke: Die Ohren in der Politik öffnen sich, finanzielle Spielräume weiten sich. Zum Teil kann man das bereits in gebauter Infrastruktur wie Hessens erstem Teilstück eines Radschnellwegs sehen. Als ADFC Hessen setzen wir uns dafür ein, dass noch mehr Dynamik in diese guten Ansätze kommt.

Euer Landesvorstand des ADFC Hessen

Inhalt

Grußwort des Landesvorstands	02	Fahrradklima-Test 2018	10
Mitarbeiter*innen und Aktivitäten der Landesgeschäftsstelle	03	bike+business-Kongress/Award	10
40 Jahre ADFC	03	Fahrradfreundliche Arbeitgeber	11
Mitgliederentwicklung im Landesverband	03	Radweg-Offensive mit ernüchternder Halbzeitbilanz	12
Volksentscheid für ein hessisches Verkehrswendegesetz	04	Frauenpower für den ADFC	12
Radschnellwege in Hessen	06	Interview mit Rebecca Peters	13
IAA-Demo und Sternfahrt	08	Neue Gesichter beim Landesverband	14
		Kampagne #MehrPlatzFürsRad in Hessen	15

Landesgeschäftsstelle

Alle Hände voll zu tun

Aktivenfortbildung, verkehrspolitisches Lobbying, Service für den Radtourismus, Verbraucherinformation, Radfahrkurse und Anlaufstelle für Presseanfragen: unsere Landesgeschäftsstelle in Frankfurt-Bornheim ist Dreh- und Angelpunkt vieler Aktivitäten des ADFC Hessen.

Wichtige Ansprechperson für Gliederungen und Aktive ist Petra Papendick, deren Aufgabenfeld außerdem in Buchhaltung/Controlling, Veranstaltungsorganisation und Sekretariatsarbeiten liegt. Als Bett+Bike-Regionalmanagerin betreut Beate Heiting nicht nur die fahrradfreundlichen Gastbetriebe in Hessen, sondern ist auch für Rheinland-Pfalz und das Saarland zuständig. Zum Team der Landesgeschäftsstelle gehören außerdem Christine Rhodes (Radfahrkurse für Erwachsene) Torsten Willner (Medien, Öffentlichkeitsarbeit), Jörg Dürrfeld (Bett+Bike), Klaus-Peter Armbrust (Infostände, Codierung) sowie als Geschäftsführer Norbert Sanden.



40 Jahre ADFC

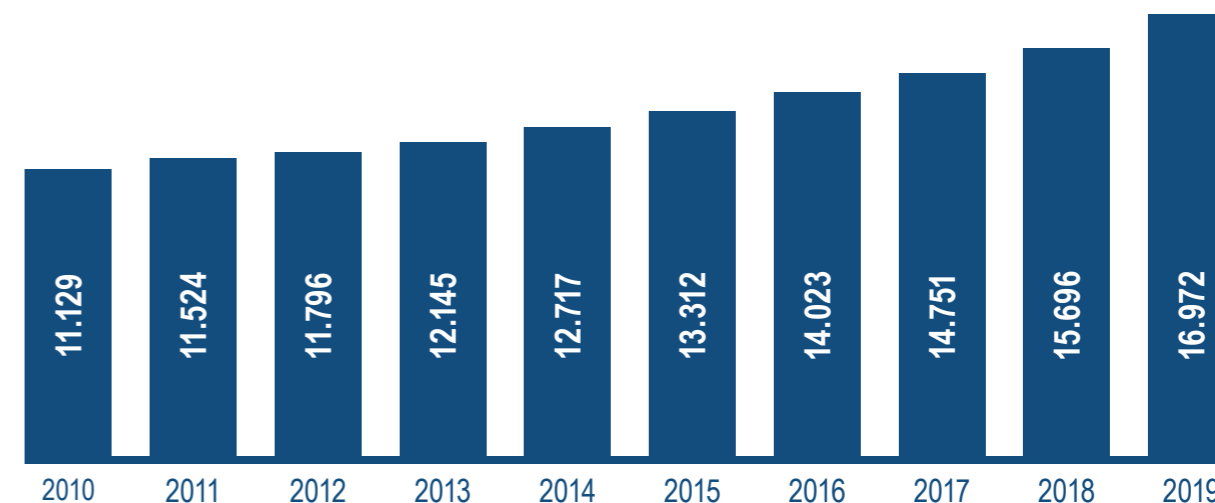
Der stellvertretende Bundesvorsitzende Frank Hofmann (rechts) feierte beim Frühlingsempfang des Landesverbands Hessen mit rund 90 weiteren Gästen das 40-jährige Jubiläum des ADFC. Die Wetterkarte vom 18. April 1979, dem Gründungstag des ADFC, war das originelle Geschenk des Deutschen Wetterdienstes, das Johannes Schick und Michael Mirsch überreichten.

Entwicklung der Mitgliedszahlen

Rasanten Wachstum

Im Jahr 2019 wuchs der ADFC Hessen um 1.276 Mitglieder auf rund 17.000 – das entspricht einer Steigerungsrate von 8,1 Prozent. Besonders stark fiel das Wachstum mit 8,7 Prozent in Südhessen aus. Noch größere Zuwächse lassen sich in einigen Landkreisen feststellen: So legte der Kreisverband Limburg-Weilburg um 13,2 Prozent zu, im Kreis Groß-Gerau wuchs

der ADFC um 12,5 Prozent. Wiesbaden-Rüdesheim vergrößerte sich um 12,2 Prozent, der Kreisverband Werra-Meißner um 12 Prozent. Fast ein Drittel der Neumitglieder in Hessen (388) haben ihren Wohnsitz in Frankfurt am Main. Damit wuchs der mit weitem Abstand größte Kreisverband Hessens um sensationelle 11,5 Prozent.



Titelfoto: Foto-AG ADFC Frankfurt



Die Landesdelegierten sprechen sich einstimmig dafür aus, die Verkehrswende per Volksentscheid voranzutreiben.

Auf dem Weg zum Volksentscheid

Für ein hessisches Verkehrswendegesetz

Die Entwicklung zu einer nachhaltigen Mobilität mit besseren Bedingungen fürs Radfahren kommt nur schleppend voran: Für den Erfolg der Verkehrswende muss deutlich mehr getan werden – auch von uns. Ausgehend von der Dynamik, die Radentscheide in mehreren deutschen Städten, darunter drei in Hessen, freigesetzt haben, entwickelte der ADFC die Idee, das Instrument des Volksentscheids auch in Hessen zu nutzen, um eine bessere gesetzliche Grundlage für eine nachhaltige Mobilität und insbesondere das Radfahren in unserem Bundesland zu schaffen.

Jahrzehntlang bot die hessische Verfassung ausgesprochen ungünstige Voraussetzungen für ein landesweites Plebiszit. Eine Veränderung kündigte sich mit der parallel zu den Landtagswahlen 2018 durch-

geführten Abstimmung für eine Verfassungsreform an. Darin wurde unter anderem beschlossen, die direkte Demokratie zu stärken, indem die bislang sehr hohen Hürden für Volksentscheide zu senken sind.

Mit der Aussicht auf ein neues Landeswahlgesetz stimmten die Delegierten bei der Landesversammlung des ADFC Hessen im März 2019 einstimmig einem Antrag zu, der den Vorstand autorisiert, eine Initiative für einen „Mobilitätsentscheid“ auf den Weg zu bringen, sobald die rechtlichen Bedingungen den Vorgaben der Verfassungsreform angepasst wurden.

Diese Situation entstand im Herbst 2019. Der hessische Landtag beschloss ein neues Landeswahlgesetz, in dem das Zulassungsquorum für Volksbegehren nun

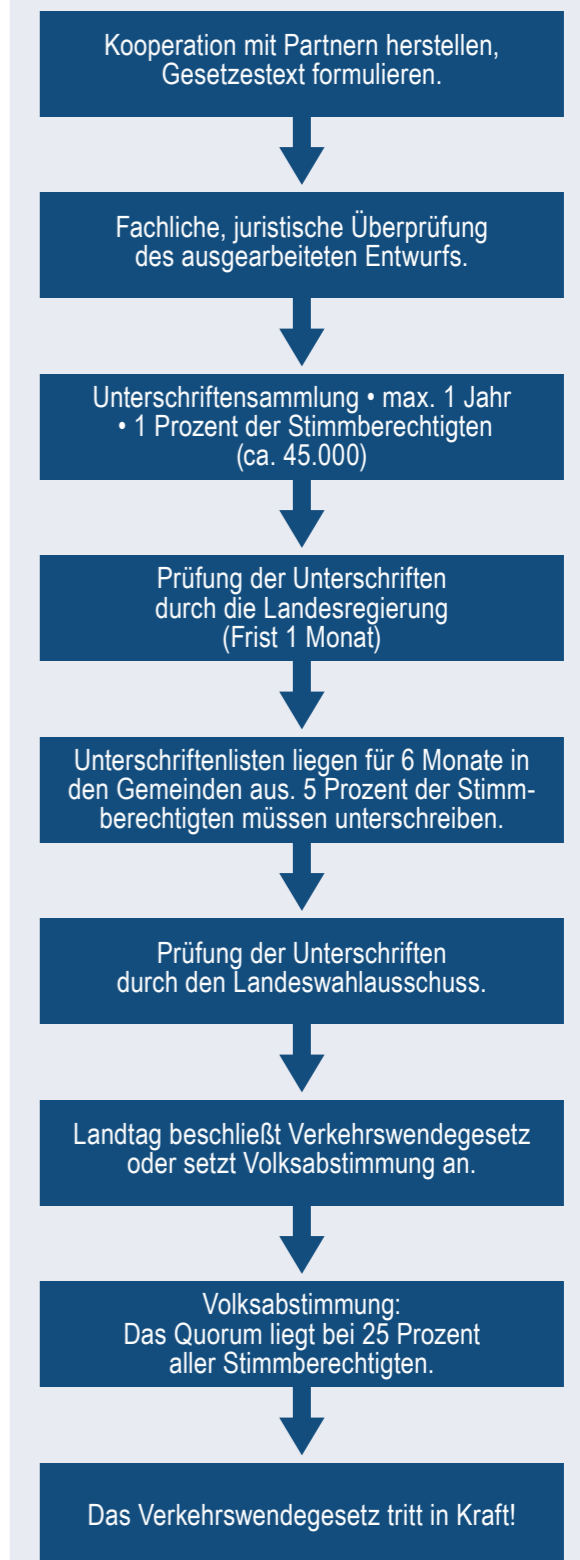
auf 1 Prozent abgesenkt, die Zustimmungquote von 20 auf 5 Prozent reduziert und die Frist zum Sammeln der Unterschriften von zwei auf sechs Monate verlängert wird. Damit bestehen formell deutlich bessere Voraussetzungen, die Verkehrswende in Hessen per Volksentscheid auf den Weg zu bringen!

Der ADFC Hessen hat bereits Kontakt mit anderen Verbänden und Initiativen – darunter VCD Hessen sowie den drei hessischen Radentscheiden – aufgenommen, um inhaltliche und formelle Anforderungen für einen abstimmungsfähigen Gesetzestext zu diskutieren und eine Unterschriftensammlung organisatorisch vorzubereiten. Übereinstimmung besteht darin, dass es bei dem angestrebten Volksentscheid nicht nur ums Fahrrad, sondern um alle Verkehrsarten gehen soll. Deshalb ist das Ziel ein hessisches Verkehrswendegesetz.

Anfang März 2020 ist festzustellen, dass bereits viele gute Ideen für dieses Gesetz vorgebracht wurden und dass sich der Kreis der Mitwirkenden – sowohl im Hinblick auf Einzelpersonen wie auf Gruppen – stetig vergrößert. Diese Erweiterungsphase, in der sich neue Akteure mit Vorschlägen und Expertise einbringen können, ist noch nicht beendet. Daher kann es derzeit auch noch keine abgeschlossene Liste mit Forderungen und Gesetzesvorschlägen geben. Einig ist man sich darin, dass Qualität vor Schnelligkeit geht. Das für den Volksentscheid vorzubereitende Verkehrswendegesetz muss inhaltlich eine sehr gute und hinsichtlich der beteiligten Akteure eine möglichst breite Basis haben. Die breite Unterschriftensammlung soll im Sommer 2020 starten.



In neun Schritten zu einem Verkehrswendegesetz für Hessen



Bau von Radschnellwegen in Hessen

Kühne Pläne, allmähliche Fortschritte



Im Juni 2019 war es soweit: In Hessen sind die ersten knapp vier Kilometer Radschnellweg fertig gebaut und feierlich eingeweiht worden! Noch ein, zwei Jahre zuvor hätte kaum jemand mit dem schnellen Erreichen dieses Meilensteins gerechnet.

Wer einmal auf der neuen Trasse unterwegs gewesen ist, zeigt sich begeistert: vier Meter breit, glatt asphaltiert, mit neuem grünen Radschnellweg-Logo und solaren Lampen für die nächtliche Ausleuchtung nach dem Bewegungsmelderprinzip. Das erste Teilstück zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen macht den Anfang – und natürlich Lust auf mehr!

Im Februar 2020 hat der Bau des zweiten Abschnitts begonnen, der bei Wixhausen südlich an das erste Teilstück anschließt. Der neue Abschnitt ist mit rund 700 Metern deutlich kürzer, aber immerhin geht es weiter. Insgesamt sind sieben Kommunen und das Land Hessen in das Projekt involviert, das die Regionalpark Südwest GmbH und ihr Geschäftsführer, der Kelsterbacher Bürgermeister Manfred Ockel, hervorragend koordiniert und vorantreibt. Hier scheint das komplexe Problem der unterschiedlichen Baulastträgerschaften erfolgreich gelöst zu sein, was sich bei der Realisierung der nächsten Bauabschnitte hoffentlich bestätigt.

Der Radschnellweg-Standard: Vier Meter breit, glatter Asphalt, beleuchtet und mit weißen Randmarkierungen.



Neun Radschnellwege für die Rhein-Main-Region

Auch der Regionalverband FrankfurtRheinMain hat entscheidend zur Verwirklichung von „FRM1“ beigetragen, wie die Verbindung mittlerweile auch bezeichnet wird. Denn inzwischen herrscht hier Mut zur Vision – nicht weniger als neun Radschnellwege sollen in einigen Jahren die Region erschließen:

FRM 1 Darmstadt – Frankfurt

über Langen, Dreieich und Neu-Isenburg

FRM 2 Groß-Gerau – Frankfurt

über Mörfelden-Walldorf und den Flughafen

FRM 3 Wiesbaden – Frankfurt

über Hofheim, Kriftel, Hattersheim

FRM 4 Taunushang

von Bad Soden über Schwabach nach Eschborn – mit Anschluss an den Radschnellweg Vordertaunus

FRM 5 Radschnellweg Vordertaunus

von Friedrichsdorf über Bad Homburg, Oberursel, Steinbach und Eschborn nach Frankfurt

FRM 6 Wetterau – Frankfurt

von Butzbach über Bad Nauheim, Friedberg, Wöllstadt, Karben, Bad Vilbel

FRM 7 Hanau – Frankfurt

nördlich des Mains über Maintal

FRM 8 Hanau – Frankfurt Süd

südlich des Mains über Mühlheim und Offenbach

FRM 9 Kreis Offenbach quer

von Seligenstadt über Rodgau, Dietzenbach, Dreieich, Neu-Isenburg bis zum Flughafen

Für FRM5 und FRM7 gibt es bereits Machbarkeitsstudien. Außerdem hat der Regionalverband im Sommer 2019 beschlossen, eine Koordinierungsstelle einzurichten, die für eine verbesserte Abstimmung der am Bau dieser Verbindungen beteiligten Kommunen sorgen soll.

Die Idee und Initiative zum Wetterau-Radschnellweg, den FRM6, hat maßgeblich der ADFC angestoßen. Christian Euler, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC Bad Vilbel ist es mit Unterstützung des ADFC Hessen gelungen, den Regionalverband von dem



Projekt zu begeistern – und bei der Deutschen Bahn AG ein offenes Ohr dafür zu finden. Denn der springende Punkt beim Wetterau-Radschnellweg ist die Idee, ihn parallel zur gerade entstehenden Ausbaustrecke der Main-Weser-Bahn verlaufen zu lassen, größten-



teils auf Unterhaltungswegen für die Bahntrasse. Dies schafft einzigartige Synergien und könnte zudem zur sehr raschen Realisierung der Vision führen.

Auch im Norden geht es voran

Nicht nur in der Rhein-Main-Region gibt es Bedarf für Radschnellwege. Die zweite Region in Hessen, die hier gerade voranschreitet, ist der Ballungsraum Kassel. Ende 2019 haben die Vorplanungen für den Bau der sieben Kilometer langen Raddirektverbindung von Kassel nach Vellmar begonnen. Mit dem tatsächlichen Baubeginn wird im Laufe des Jahres 2021 gerechnet. Für zwei weitere Verbindungen – von Kassel nach Baunatal sowie nach Kaufungen/Helsa – liegen jeweils Machbarkeitsstudien vor, in deren Entstehung der ADFC einbezogen gewesen ist.

Insgesamt hat Hessen laut aktuellen Analysen einen Bedarf an rund 350 Kilometern Radschnellwegen. Dass erst sehr wenige Kilometer gebaut sind, hängt auch damit zusammen, dass die Baulast für diese Strecken nicht beim Land, sondern bei den Kommunen liegt. Dies kritisiert der ADFC seit Jahren. Ein von der FDP-Fraktion in den Hessischen Landtag eingebrachter Gesetzesantrag sieht vor, dies zu ändern. Bei einer Anhörung im zuständigen Ausschuss des Landtages stieß der Vorschlag auf breite Zustimmung der eingeladenen Akteure – auch beim ADFC. Doch ausgerechnet das von Bündnis 90/Grüne geführte Verkehrsministerium hat sich dem vernünftigen Vorschlag der FDP-Fraktion nicht angeschlossen. Eine Lösung für das Problem ist momentan noch nicht in Sicht. Doch auch die Diskussion darüber ist noch lange nicht beendet.



Der Sternfahrt-Zug aus Darmstadt.



7.000 demonstrierten zu Fuß.



Hohes, klimafreundliches Verkehrsaufkommen am Messekreisel.

Der ADFC und die IAA-Proteste

Abgesang auf den PS-Wahnsinn

So einen Protest hatte die Rhein-Main-Region noch nicht erlebt: 25.000 Bürger*innen machten sich am 14. September 2019 auf Fahrrädern und zu Fuß auf den Weg Richtung Frankfurter Messegelände, um für die „Verkehrswende jetzt!“ zu demonstrieren. Zu den Protesten hatte das Bündnis #aussteigen aufgerufen, in dem sich ADFC, BUND, Campact, Deutsche Umwelthilfe, Greenpeace, NaturFreunde Deutschlands und VCD zusammen gefunden haben.

Die Vernetzung mit anderen gesellschaftlichen und politischen Akteuren ist dem ADFC schon immer wichtig gewesen. 2019 wurde in dieser Hinsicht aber noch einmal eine neue Ebene beschritten. Denn als Teil des

#aussteigen-Bündnisses war er erstmals in den Trägerkreis einer Großdemonstration eingebunden.

Die Abstimmung mit den durchaus recht unterschiedlich agierenden Gruppen stellte sich als aufwändig, aber letztlich sehr produktiv heraus. Der ADFC hat auf mehreren Ebenen Unterstützung für die IAA-Demo geleistet: So hat sich der Kreisverband Frankfurt in der Frühphase an der Konzeption und Routenplanung der Sternfahrt beteiligt. Zahlreiche Ordnerinnen und Ordner für die Sternfahrt-Routen kamen aus den Reihen des ADFC. Über Newsletter, Social Media sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit half der ADFC aktiv bei der Demo-Mobilisierung. Norbert Sanden, Paul Fremer

und Torsten Willner vertraten die Positionen und Interessen des ADFC Bundesverbandes im Trägerkreis sowie bei der Medienarbeit. Und in der heißen Phase stellte der ADFC Hessen der Kampagnenleitung einen Büroraum in der Landesgeschäftsstelle zur Verfügung.

Bereits im Vorfeld der IAA zeigte der Verband der Automobilindustrie (VDA) durch halbherzige Gesprächsangebote an seine Kritiker und die eilige Vorverlegung seiner Pressekonferenz um eine Woche, wie nervös ihn die Proteste machen. Das ohnehin große Medieninteresse erhielt so noch weiteres Futter. Zahlreiche Hörfunk- und Fernsehbeiträge wurden produziert, Live-Interviews im Radio gegeben, und Journalisten begleiteten die Aktivist*innen auf den Rädern.

Die Fahrrad-Sternfahrt war als größte angekündigt, die es je in Hessen gegeben hat – und das wurde sie auch: Insgesamt nahmen 18.000 Menschen daran teil. Die Routen führten teilweise über die Autobahnen A648 und die A661, die für die Sternfahrt gesperrt wurden. Auf der letzten Etappe schloss sich der Kidical Ride an, bei dem zahlreiche Familien mit Kindern einen eigenen Fahrrad-Block bildeten. Bei der Abschlusskundgebung vor der IAA-Messe forderte das

Demo-Bündnis Vorrang für den Fuß- und Radverkehr, den massiven Ausbau von Bus und Bahn und den klimaneutralen Verkehr bis 2035.

Sowohl bei der Sternfahrt als auch bei der Fuß-Demo mit weiteren 7.000 Protestierenden herrschte eine überaus fröhliche und friedliche Stimmung. Und wer an abgesperrten Straßen auf den nahenden Demonstrationen wartete, konnte erleben, wie leise es in einer Großstadt sein kann – wenn sie einmal für einige Stunden vom motorisierten Verkehr befreit ist.

In ihrer Rede bei der Abschlusskundgebung sagte die stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende Rebecca Peters: „Wir haben heute ein Super-Zeichen dafür gesetzt, dass es auch anders geht. Wir brauchen mehr Tage wie diesen, an denen wir zeigen, wie Mobilität aussehen kann. Schöner Städte, weniger Lärm und Abgase, mehr Lebensqualität – es gibt jede Menge positive Botschaften für eine aktive Verkehrswende. Früher oder später kommt man daran einfach nicht mehr vorbei.“

Die IAA 2019 war die letzte ihrer Art in Frankfurt am Main.

Fahrradklima-Test 2018

Etwas Licht und viel, viel Schatten



Kaum Kontrollen von Falschparkern: Viele Städte kassierten eine Fünf.

Immer mehr Menschen möchten Radfahren, und immer mehr geben sich mit der „Ach-und-Krach“-Infrastruktur, wie sie in den meisten Städten vorherrscht, nicht mehr zufrieden: Das drückt die Noten beim Fahrradklima-Test 2018. Im April 2019 haben ADFC und das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse bekannt gegeben, der ADFC Hessen im Rahmen einer gut

besuchten Pressekonferenz in Frankfurt am Main. Entgegen dem Abwärtstrend bei den Noten steigt die Zahl der Teilnehmenden an der Befragung, und es erreichen immer mehr Städte die Mindestzahl an Befragungen. Diesmal waren es 71 in Hessen. Auch die Medienresonanz nimmt immer noch zu.

Offenbach und Wiesbaden, die sich zu einer starken Förderung des Radverkehrs, kombiniert mit viel Öffentlichkeitsarbeit entschließen, erreichen Notenverbesserungen und dürfen sich „Aufholer“ nennen. Die „rote Laterne“ hat Hessens Landeshauptstadt an Bad Homburg weitergereicht. Baunatal, das hessenweit schon länger vorn platziert ist, glänzte in seiner Städte-kategorie sogar als bundesweiter Sieger. Schneller als durch langwierige Infrastruktur-Projekte können Städte ihre Noten verbessern, wenn sie Falschparker besser kontrollieren.

10. bike+business Kongress in Wiesbaden

Corporate Social Radverkehr

Weitsichtige Unternehmen haben die Förderung des Radverkehrs als Handlungsfeld im Rahmen der sogenannten Corporate Social Responsibility (CSR) erkannt. Unter CSR werden verschiedene Aspekte der Unternehmensverantwortung subsumiert, etwa Personal und Umwelt. Dass sich das „R“ darin inzwischen auch als Radverkehr buchstabieren lässt, hat viel mit der aktuellen Klimadebatte zu tun.

Auch die Wiesbadener SOKA-BAU beruft sich bei der Begründung der betrieblichen Förderung des Radverkehrs auf ihre CSR-Strategie, erklärt Vorstand Manfred Purps. Das Engagement hat der Sozialkasse für das Baugewerbe den bike + business Award 2019 eingebracht. In den eigenen Räumen nahm die SOKA-BAU die Auszeichnung im Rahmen des 10. bike + business-Kongresses aus den Händen von Verkehrsminister Tarek Al-Wazir entgegen. Der Preis wird vom Regionalverband FrankfurtRheinMain, dem Zweckverband Raum Kassel und dem ADFC Hessen vergeben.

Die SOKA-BAU hat den bike + business Award verdient, denn sie hat einen Radverkehrsbeauftragten installiert, eine E-Bike-Ladestation eingerichtet, bietet Fahrrad-Leasing an und einen Zuschuss für die Nutzung des Fahrradmietsystems in Wiesbaden. Regelmäßig finden Fahrrad-Check-Tage und gemeinsame Befahrungen von sicheren Fahrradstrecken zur Firma statt. Eine Besonderheit ist, dass SOKA-BAU auch andere Unternehmen über betriebliche Mobilität informiert und überzeugen will, aufs Rad zu setzen: Ein wichtiger Multiplikator für die Ziele von bike + business.

Doch auch andere Unternehmen engagieren sich, zeigt der bike + business-Kongress: Die Fraport AG, in deren Geschäftsmodell ein weniger klimafreundliches Verkehrsmittel die Hauptrolle spielt, hat sich zum „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ zertifizieren lassen, berichtet CSR-Manager Sebastian Linzbauer. Über 80.000 Menschen kommen Tag für Tag nicht wegen einer eigenen Flugreise zum Airport, sondern um zu



Tarek Al-Wazir, Manfred Purps, Kai Georg Bachmann, Alexander Lapp-Thoma (SOKA-BAU), Stefan Janke und Rouven Kötter.

arbeiten – ein riesiges Potenzial für mehr Radverkehr. Da die Wege dorthin nicht leicht zu finden sind, hat die Fraport AG eine Fahrradkarte produziert.

Für den Deutschen Wetterdienst in Offenbach, bereits Träger des bike + business Award 2011, kündigte dessen Vizepräsident Norbert Wetter an, dass sich die Institution deutschlandweit als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren lassen möchte.

An die 50 Betriebe sind in Hessen seit 2002 durch bike + business zur systematischen Radverkehrsförderung gekommen. Das ist erfreulich, aber bei nicht ausreichend. Das unter anderem mit den Erfahrungen des bike + business-Projekts vom ADFC und der EU entwickelte Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ soll eine größere Breitenwirkung entfalten. Rückenwind bei der Ansprache der Unternehmen wird künftig das Land Hessen geben.

Auch wenn Abstellmöglichkeiten, Duschen oder Fahrrad-Leasing wichtig für die betriebliche Radverkehrsförderung sind: Ob die Mitarbeiter tatsächlich das Rad zwischen Wohnung und Arbeitsplatz wählen, hängt davon ab, wie sicher sie sich auf dem Weg fühlen, sagt Heinrich Strößenreuther, Initiator des Berliner Radentscheids. Zwei bis drei Meter breit soll ein Radweg sein, möglichst mit Pollern vom Autoverkehr getrennt – und auf jeden Fall so, dass Eltern ihre Kinder hier unbesorgt alleine Rad fahren lassen möchten. Auch die meisten Erwachsenen schätzen so einen Sicherheitsstandard. Nur dann besteht die Chance, wirklich viele Menschen aufs Rad zu bringen.

Dass in Hessen durch Nahmobilitätsstrategie, konkrete Handlungshilfen und materielle Förderung des Landes

einiges für den Radverkehr in Gang gekommen sei, rückte Verkehrsminister Al-Wazir in den Vordergrund. Rouven Kötter, Erster Beigeordneter des Regionalverbands FrankfurtRheinMain schilderte, welche Rad-schnellverbindungen um die Mainmetropole entstehen sollen. Und Kai Georg Bachmann, Direktor des Zweckverbands Raum Kassel berichtete vom Normalwerden des Radfahrens in Nordhessen auch außerhalb des Tourismus. Etwas für das Rad bewegen können nicht nur Land, Kommunen und Radentscheide, sondern auch die Betriebe. Etwas wenn sie ihr Gewicht als Arbeitgeber und Gewerbesteuerzahler auch dazu nutzen, vor Ort bessere Wege für ihre Rad fahrenden Mitarbeiter durchzusetzen.



Fahrradfreundliche Arbeitgeber in Hessen

Neben der SOKA-BAU sind in Hessen gegenwärtig das ebenfalls in Wiesbaden ansässige Statistische Bundesamt, die Frankfurt University of Applied Sciences, die Fraport AG, die Messe Frankfurt GmbH, der Mieterschutzbund Offenbach e.V., die Biolebensmittel-Kette Alnatura, die Stadtwerke Dreieich GmbH und die Baugesellschaft Hanau GmbH als fahrradfreundliche Arbeitgeber zertifiziert.

www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de

Radwegebau an Landesstraßen Kollabierende Offensive

Nach dem Beschluss der Landesregierung zur Sanierungsoffensive Radwege 2016 -2022 im Frühjahr 2016 hat sich der ADFC Hessen sehr positiv geäußert und Minister Tarek Al-Wazir auf dem richtigen Weg gewährt. Doch das Halbzeit-Fazit fällt sehr enttäuschend aus. In der Antwort von Minister Al-Wazir vom 16. Oktober 2019 auf eine kleine Anfrage der SPD vom 2. August 2019 hieß es mit Verweis auf lange Planungs- und Genehmigungsverfahren, dass erst acht der geplanten 59 Einzelmaßnahmen gebaut worden seien. Von den 96,8 angestrebten Kilometern Radweg wurden lediglich 8,77 Kilometer umgesetzt.

Schon zu Beginn der Offensive hätte klar sein müssen, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren dauern und dass die Ziele nur erreicht werden können, wenn genügend Personal dafür eingesetzt wird. Dies ist aber in den letzten drei Jahren nicht ausreichend geschehen. Ein Teil der Maßnahmen besteht zudem aus Kleinstprojekten wie Querungshilfen oder Fahrbahn-Markierungen. Selbst diese wurden nicht realisiert.

Mehr Diversität wagen

Frauenpower für den ADFC!

Die Leistungen und Erfolge des ADFC sind ohne das Engagement unserer ehrenamtlichen Aktiven nicht denkbar. Bei aller Freude über dieses Engagement ist jedoch festzustellen, dass Frauen hier deutlich unterrepräsentiert sind. Lebenswerte Städte, sichere und umweltfreundliche Mobilität, Spaß am Radfahren sind aber Themen, die alle bewegen – und zu denen auch Impulse von allen gebraucht werden!

Aus diesem Grund will der Landesverband Hessen gezielt Frauen dazu ermutigen, eine aktive Rolle im ADFC einzunehmen. Als Initialzündung lud er dazu alle weiblichen ADFC-Mitglieder in Hessen am 1. Februar 2020 in den Saalbau nach Frankfurt-Bockenheim ein, um sich über Möglichkeiten des Engagements zu informieren, sich miteinander zu vernetzen und möglichst viel Schwung von dem Treffen mitzunehmen. Rund 40 Frauen folgten der Einladung.



Typische Landesstraße in Hessen: Weder ein Radweg, noch eine Baustelle für einen Radweg in Sicht.

„Verkehrsminister Tarek Al-Wazir spricht viel von der Verkehrswende und wir unterstützen ihn dabei. Der bevorstehende Kollaps seiner Offensive zeigt aber, dass die Verkehrswende nur halbherzig angegangen wird“, kritisiert ADFC-Landesvorsitzender Stefan Janke: „Wir fordern von der Landesregierung endlich die finanziellen und personellen Voraussetzungen zu schaffen, damit jährlich 100 Kilometer Radwege an Landesstraßen gebaut werden können. Verkehrswende geht nur mit mehr Radverkehr und es wird nur dann mehr Rad gefahren, wenn die Sicherheit merkbar besser wird.“

Rebecca Peters (Bundesvorstand) und Johanna Drescher (Bundesgeschäftsstelle) leiteten diese Veranstaltung von Frauen für Frauen. Nach einer kurzen Darstellung der Ist-Zustände zum ehrenamtlichen Engagement von Frauen auf Landes-, Kreis- und Ortsverbandsebene startete die Arbeitsphase. In Workshops hielten sie die Do's and Don'ts fest, das heißt sowohl Aspekte, die sie bei ihrem ehrenamtlichen Engagement im ADFC positiv empfinden, als auch die Dinge, die sie für störend und verbesserungsbedürftig halten. Die Ergebnisse der Workshops bilden – nicht nur für den Landesverband Hessen – die Basis für die weitere Förderung und Ermutigung von Frauen, sich im ADFC ehrenamtlich zu engagieren. Dieses kann sowohl auf Landesebene, als auch auf Ebene der Kreis- und Ortsverbände passieren. Als erstes Ergebnis ist eine Kontaktmöglichkeit für Frauen, die an einer Vernetzung interessiert sind, eingerichtet worden: frauen@adfc-hessen.de



Das Projekt Frauenpower für den ADFC ist auf Dauer angelegt, hierzu bildete das Treffen am 1. Februar 2020 den Auftakt. Mindestens eine Folgeveranstaltung wird es zeitnah geben.

Interview mit der stellvertretenden Bundesvorsitzenden Rebecca Peters

„Wir brauchen buntere Strukturen“

Welche Qualitäten können Frauen in den ADFC einbringen, über die Männer oft nicht verfügen?



Frauen bringen oft wertvolle „Soft Skills“ mit, die sich insbesondere in Gruppen oder bei der Organisation von Veranstaltungen bemerkbar machen. Sie sind sehr empathisch und sensibel, merken also früh, wenn Dinge nicht stimmig sind, Menschen ungleich behandelt werden oder es Konflikte gibt.

Weil sie sehr kommunikativ sind, können sie auch direkt die Lösung liefern, sich mit den Betroffenen unterhalten, Konflikte schlichten oder moderieren. Ich habe außerdem erlebt, dass Frauen öfter bereit sind, Kompromisse zu finden und Harmonie und eine gemeinsame Lösung von großer Bedeutung sind.

Lässt sich der Führungsstil von Frauen grundsätzlich von einem männlichen unterscheiden?

Natürlich ist das immer abhängig von der jeweiligen Person, das kann man nicht pauschalisieren. Ich erlebe es selber oft so, dass Frauen mehr Schleifen drehen, öfter Rücksprachen benötigen oder haben möchten und sich gerne richtig absichern. Zwar dauern Prozesse dann ab und an ein wenig länger, dafür bekommt man gut abgestimmte Ergebnisse, die sorgfältig erarbeitet wurden. Frauen arbeiten genau deswegen auch gerne in Teams, delegieren Arbeiten, sparen dadurch Zeit und eigene Kraft. Die Arbeit wird auf mehrere Schultern und Zuständigkeiten verteilt und am Ende zu einem großen Ganzen zusammengeführt.

Woran liegt es, dass aktive Frauen beim ADFC deutlich unterrepräsentiert sind?

Immer wieder hört man von Stammtischen, die abends und unter der Woche stattfinden und wo sich über lange Touren unterhalten wird. Recht bekommt in Diskussionen der, der am lautesten ist. Neue werden eher kritisch beäugt, Informationen zu Aktivitäten und Möglichkeiten,

sich zu engagieren, sind oftmals schwer zu finden. Gerade Frauen, die oft unsicherer sind als Männer, brauchen mehr Informationen, um eine Aufgabe anzunehmen. Sie wissen gerne, worauf sie sich einlassen. Wir dürfen nicht vergessen, dass Frauen außerdem häufig noch familiäre Aufgaben und Verpflichtungen haben.

Konnten im Workshop Ansatzpunkte herausgearbeitet werden, das zu ändern?

Insgesamt braucht es flexiblere und buntere Strukturen. Natürlich soll es auch weiterhin Radlerstammtische geben, aber eben nicht nur. Wir müssen über neue Veranstaltungsformate nachdenken, beispielsweise durch Variationen in Tagen, Zeiten und Dauer. Bei längeren Veranstaltungen kommt eine Kinderbetreuung sehr gut an. Es sollte immer möglich sein, auch projektbezogen mitzuarbeiten, sich also nicht direkt für lange Zeit an die aktive Arbeit zu binden, sondern einem kurzfristigen Interesse zu folgen. Wir haben festgestellt, dass es gerade an Informationen oft mangelt. Inhalte, Zeitaufwand oder eine Ansprechperson, an die man sich bei Fragen wenden kann, sind einfach einzurichten und sehr hilfreich, um neue Menschen, egal welchen Geschlechts, willkommen zu heißen. In einem weiteren Schritt kann es sehr helfen, Veranstaltungen zum Netzwerken und Austausch anzubieten, das geht ganz einfach und ist sehr effektiv.

Was hast Du persönlich vom Treffen mit den ADFC-Frauen in Frankfurt mitnehmen können?

Ich habe wieder einmal gemerkt, wie angenehm es ist, mit Frauen zusammenzuarbeiten. Ich würde mir wünschen, das im ADFC viel öfter tun zu können. Der Austausch und die vielen guten Gespräche haben mir nochmal Impulse mitgegeben, woran wir auf Bundesebene arbeiten können. Ich durfte aber zum Glück auch feststellen, dass an vielen Stellen schon einiges getan wird und erste Schritte in die richtige Richtung erkennbar sind. Noch ein paar mehr Schritte, dann ist der ADFC auf diesem guten und wichtigen Weg bald deutlich weiter.

Zur Person

In früheren Jahresberichten haben wir unseren Landesvorstand, den Beirat und unsere Referent*innen vorgestellt. Seither sind neue Gesichter hinzugekommen, über die wir auf dieser Seite berichten.



Alexander Böhn gehört seit 2018 dem Beirat des ADFC Hessen an. Der Diplom-Bauingenieur und Master of Environmental Sciences begann seine berufliche Laufbahn in der Bauwirtschaft, wechselte danach zum Bundesrechnungshof und Hessen Mobil. Seit 2017 ist er Bürgermeister von Hainburg. Seine vielfältigen beruflichen und politischen Erfahrungen möchte er in den Beirat zugunsten einer besseren Nahmobilität einbringen. Alexander Böhn ist verheiratet und hat zwei Söhne.



Bernd Dippel ist seit 2019 Referent des ADFC Hessen für Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit Nordhessen. Der Diplom-Bauingenieur war zunächst in der freien Wirtschaft, von 1978 bis 2015 in der Hessischen Straßenbauverwaltung in Kassel tätig. Bernd Dippel hat sich drei Jahrzehnte lang mit Radverkehrsplanung befasst und gehörte von 1999 bis 2019 dem Vorstand des ADFC Hessen an. Er ist verheiratet, hat zwei Söhne und drei Enkel.



Christian Euler ist seit 2019 Referent für Verkehrspolitik und Recht beim ADFC Hessen. Der Rechtsanwalt gehört dem Vorstand des ADFC Bad Vilbel an und ist dessen verkehrspolitischer Sprecher. Neben viel beachteten Beiträgen zur Debatte um rechtliche Aspekte der Radentscheide hat der begeisterte MTB- und Rennradfahrer den Arbeitskreis für einen Rad-schnellweg durch die Wetterau entlang der S-Bahn-Strecke 6 initiiert. In Hessen wünscht er sich mehr Tempo bei der Verkehrswende.



Jürgen Johann vertritt den ADFC Hessen seit 2018 im Fahrgastbeirat des RMV und den ADFC Frankfurt im Fahrgastbeirat von traffiQ. Seit 1989 lebt er in Frankfurt, seit 1992 ist er ADFC-Mitglied. Hier engagierte er sich als Tourenleiter und im Kreisvorstand. Die guten Bedingungen für die Kombination von Fahrrad und ÖPNV, insbesondere die kostenlose Fahrradmitnahme im RMV, möchte Jürgen Johann festigen und erweitern. Verbessern sollen sich die Abstellmöglichkeiten.



Pia Merten ist seit 2019 Referentin für die TourGuide-Ausbildung beim ADFC Hessen. Mit Anfang 20 zog sie von Fulda in die Rhein-Main-Region, wo sie das Radfahren und den ADFC neu für sich entdeckte. Aktiv wurde sie im ADFC Kreis Offenbach Land, wirkte im Kreis- und im Landesvorstand mit. Durch ihre Tätigkeit möchte Pia Merten noch mehr Menschen vom Radfahren begeistern und zeigen, wie schön es ist, jeden Tag und auf fast allen Wegen mit dem Rad unterwegs zu sein.



Maria Christina Nimmerfroh gehört seit 2019 dem Beirat des ADFC Hessen an. Sie arbeitete zunächst als Journalistin und ist heute als Diplom-Psychologin in Forschung und Lehre tätig. Maria Christina Nimmerfroh hat drei Söhne, lebt in Frankfurt-Bockenheim und ist hier seit 2016 für die FDP im Ortsbeirat. Ihre Erfahrungen als vielradfahrende Politikerin möchte sie einbringen, um das Leben für alle Radfahrer auf der Straße angenehmer, zügiger und sicherer zu machen.



Robert Wöhler wurde 2019 in den Vorstand des ADFC Hessen gewählt. Er studiert Philosophie und Politikwissenschaften an der Universität Kassel und engagiert sich vielfältig in der Hochschul- und Kommunalpolitik. Seit 2017 gehört er dem Vorstand des ADFC Kassel Stadt und Land an. Die Erfahrungen aus seiner Mitarbeit beim Radentscheid Kassel will Robert Wöhler nutzen, um einen hessenweiten Volksentscheid zur Umsetzung der Verkehrswende voranzubringen.

Der ADFC entwickelt seine Kampagnenfähigkeit

#MehrPlatzFürsRad in Hessen

Radfahren mit Abstand-Schwimmnudeln in Frankfurt am Main und Kassel, Dankeschön-Brötchentüten und ein Pop-up-Radschnellweg in Oberursel und eine Fahrrad-Demo mit geschütztem Radstreifen in Edermünde-Grifte – ADFC-Aktive in ganz Hessen fordern mit bunten und phantasievollen Aktionen #MehrPlatzFürsRad.

Den Auftakt der #MehrPlatzFürsRad-Kampagne in Hessen bildete eine Schwimmnudel-Aktion des ADFC Frankfurt in der Schloßstraße im Stadtteil Bockenheim. Hier werden Rad Fahrende auf dem Radstreifen permanent mit zu geringem Seitenabstand überholt. Zumindest kurzzeitig war das aufgrund der auf die Räder montierten bunten Abstandhalter aus Schaumstoff nicht möglich. Wo die Fahrbahn breit genug war, überholten die Autos vorsichtig mit angemessenem Abstand, an schmaleren Stellen blieb ihnen nichts anderes übrig, als das Tempo auf Radfahr-Geschwindigkeit zu senken und hinter den Schwimmnudel-Rädern zu bleiben. Eine ähnliche Aktion führt der ADFC Kassel anlässlich des Verkehrssicherheitstages am 15. Juni durch.

Aktion mit Schwimmnudeln in Frankfurt-Bockenheim.

Bei Nieselregen verteilte der ADFC Oberursel/Steinbach am 17. Mai - dem „Bike-to-Work“-Day (Mit-dem-Rad-zur-Arbeit-Tag) Brötchentüten an alle, die sich auf dem Rad in Richtung Betrieb oder Büro gemacht haben. Die kleine Stärkung aus den #MehrPlatzFürsRad-Papiertüten kam super an. Und auch den Aktiven hat die Aktion sichtlich Spaß bereitet.

Der ADFC Oberursel/Steinbach war zum Weltfahrradtag am 3. Juni bereits wieder mit einem „Pop-up-Radschnellweg“ vor dem Gymnasium Oberursel aktiv: Der vier Meter breite Radweg sollte Appetit auf den hoffentlich bald entstehenden Radschnellweg Vordertaunus machen und zeigen, dass besonders in der Nähe von Schulen #MehrPlatzFürsRad das Gebot der Stunde ist.

Seit dem Frühsommer sind diesen Aktionen viele weitere in ganz Hessen gefolgt – und auch im Jahr 2020 wird die Kampagne #MehrPlatzFürsRad fortgesetzt.



#MEHRPLATZ #FÜRSTRAD



FRANKFURT AM MAIN



BAD HOMBURG



KASSEL



EDERMÜNDE-GRIFTE



OBERURSEL



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