

Jahresbericht **2016**





Wir wollen mehr Menschen dazu bewegen, häufiger und für längere Strecken auf das Fahrrad zu steigen und Deutschland zu einem Fahrradland machen.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club



Politische Arbeit	
Moderner Radverkehr Radverkehr mit Leuchtkraft	04
Parlamentarischer Abend Radschnellwege Schneller vorankommen	06
Radwelt-Gastbeitrag des Verkehrsministers Investitionen aufgezählt	06
Bundesverkehrswegeplan 2030 Passus ergänzt	07
Vivavelo-Kongress Klare Forderungen	07
Grünes Fahrrad-Forum Der Bund ist gefragt	08
Kaufprämie für E-Autos Falsches Signal	08
StVO-Novelle Unzureichende Änderungen	08
Bundesverdienstorden für ADFC-Landesvorsitzende Engagement gewürdigt	09
Parlamentarische Radtour Fahrradparken im Visier	09
Velo-city 2016 Im Osten geht das Fahrrad wieder auf	10
Fahrradförderung im Ausland NRW-Verkehrsminister in Chicago	10
40. Sternfahrt des ADFC Berlin Gemeinsam zum Ziel	11
Fahrrad-Monitor 2015 Abwärtstrend	11
ADFC-Fahrradklima-Test 2016 Städtecheck	11
Menschen bewegen	
Mit dem Rad zur Arbeit Relaunch	12
ADFC-Betriebsberatung Fahrradfreundliche Arbeitgeber	12
Bike2Work Europaweites Projekt	12
Jugendarbeit im ADFC Kurs auf Mannheim	13
ADFC-Radfahrschulen Sicher aufs Rad	13
Flüchtlingsarbeit im ADFC Integrationsbeschleuniger	14
Aktive und Mitglieder	
ADFC-BundesForum Austauschen und stärken	16
Weiterentwicklung des Ehrenamts Neue Angebote	17
ADFC-Aktivenfortbildung Große Nachfrage Die neue Adressen-WebApp	17
ADFC-Pannenhilfe Vorankommen sichern Neue Mitgliedsausweise	18
ADFC-Förderkreis Zugewinn für politische und verbandliche Arbeit	19
Plakat ADFC in Zahlen	20
ADFC für alle Mitglieder- und Zielgruppenbefragung	22
Verbandsentwicklung	
Der Verband entwickelt sich Hilfe zahlt sich aus	24
Entwicklungsprozess Entwicklungen bündeln, Neues erreichen	25
Technik/Verbraucher	
Fahrradparken Gefragt und publik gemacht	26
Verbraucherberatung Guter Rat	26
Lastenräder und Beleuchtung Normen, Tests und Vorschriften	27
Straßenverkehrsordnung Mehr Sicherheit für Radfahrer	27
Tourismus	
Deutschland per Rad entdecken Im Fokus der Presse Vorbereitungen laufen	28
ADFC-Radreiseanalyse Zentrales Radtourenportal	30
Fachausschuss Fahrradtourismus ADFC-TourGuide	31
ADFC-Qualitätsradrouten und ADFC-RadReiseRegionen Qualitätsversprechen	32
Know-how des ADFC International gefragt	33
Bett+Bike GmbH gegründet	34
Radurlaub Planungshilfe kommt gut an	34
Presse	
Medienpräsenz des ADFC Ein Einerseits-Andererseits-Jahr	35
ADFC-Medien	
Radwelt – das ADFC-Magazin Erreicht die Zielgruppe	36
Internetauftritt Unangepasstes Infoportal	37
Twitter Täglich frisch	37
Facebook Rekord gebrochen	37
Haushalt	38
Impressum	40



Beispiele für modernen Radverkehr

Radverkehr mit Leuchtkraft

In der autogerechten Stadt wurden Radfahrer und Fußgänger verdrängt, doch nun platzt der ihnen zugewiesene Raum fürs Fahren, Laufen und Abstellen aus allen Nähten. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur, auf der Radfahrer gerne unterwegs sind und sich sicher fühlen, fehlt vielerorts in Deutschland. Damit alle Radfahrer zügig, sicher und komfortabel vorankommen, fordert der ADFC durchgängige Wegenetze in den Städten, um schnell und direkt vom Wohnort zum Job, in die Schule oder auf den Wochenmarkt zu gelangen. Am Ziel angekommen, dürfen Radfahrer auch diebstahlsichere und möglichst witterungsgeschützte

„Deutschland ist das Land der Ideen – der Bund muss endlich innovative Leuchtturmprojekte fördern und den Kommunen zeigen, wie moderner Radverkehr aussehen kann und welche Vorteile er bringt.“

Ulrich Syberg

Parkplätze erwarten. Nur mit vielen gut gemeinten, aber kleinen Projekten wird der Schritt zu einer modernen, zukunftsfähigen Infrastruktur nicht gelingen. Es wird Zeit, in Deutschland visionär und ambitioniert zu denken. Wie moderner Radverkehr aussehen kann, zeigen Beispiele aus Dänemark, den Niederlanden und auch aus Deutschland.

Blick über den Gartenzaun

Musterbeispiel der Fahrradfreundlichkeit ist Kopenhagen, wo der Straßenraum seit den 1960er-Jahren kontinuierlich zugunsten von



Der Hovenring in den Niederlanden.

Radfahrern und Fußgängern umverteilt wurde. Die dänische Hauptstadt gilt heute mit gut ausgebautem Radwegenetz, Fahrradbrücken und auf Radfahrer abgestimmten Ampeln als Vorbild für moderne Großstädte weltweit.

Dass sich ambitionierte Verkehrsprojekte zügig durchsetzen lassen, zeigt Utrecht: Vor etwa zehn Jahren hat sich die Verwaltung durch Beteiligungsverfahren die breite Rückendeckung der Bevölkerung für einen massiven, fahrradfreundlichen Umbau der Infrastruktur gesichert. Mit dem futuristischen Hovenring ziehen die Niederlande die Blicke der Fahrradwelt auf sich

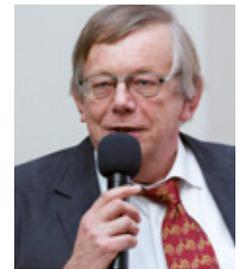
„Der Bund könnte Ländern und Kommunen deutlich öfter unter die Arme greifen. Stattdessen stiehlt er sich damit aus der Verantwortung, dass er für die Verkehrspolitik und Infrastruktur vor Ort nicht zuständig sei.“

Ludger Koopmann



Ulrich Syberg

ADFC-Bundesvorsitzender



Ludger Koopmann

Stellvertretender ADFC-Bundesvorsitzender

und mit verschiedenen Projekten zeigen sie, wie Radfahren sicherer und schöner wird und sich Radverkehrsflächen zusätzlich nutzen lassen: Der Van Gogh Radweg speichert tagsüber Sonnenenergie, die ihn nachts beleuchtet. Ein Solar-Radweg produziert umweltfreundlich Strom und ein beheizter Radweg bringt durch einen Wärmespeicher Schnee und Eis zum Schmelzen.

Vertane Chancen

Auch in Deutschland gibt es einige gute Ansätze und Ideen: Im Ruhrgebiet und in Göttingen sind die ersten Kilometer Radschnellweg gebaut und freigegeben. Sie sollen Pendler vom Auto aufs Rad holen und damit Straßen entlasten. Wie modernes Fahrradparken aussehen kann, zeigt das automatische Fahrradparkhaus am Bahnhof Offenburg. Dank einer speziellen Paletten-Technik bietet es auf relativ geringer Fläche Platz für 120 Räder und verknüpft Rad- und Zugverkehr.

Innovative Idee können sich aber nur entwickeln, wenn Fragen der Finanzierung und Zuständigkeiten nicht im Weg stehen, wie beispielsweise bei den Radschnellwegen. Als vergleichsweise neue Radinfrastruktur fallen sie bei finanziellen Fragen noch aus dem rechtlichen Rahmen. Daran hat der ADFC 2016 mit seiner Arbeit gedreht. Gute Ideen haben schließlich Leuchtkraft und Radschnellwege sind ein Gewinnerthema.

INFO:

Moderner Radverkehr war auch Thema des Symposiums im Vorfeld der ADFC-Bundeshauptversammlung im November 2016 in Mannheim.



NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD), die Parlamentarischen Staatssekretäre Rita Schwarzelühr-Sutter MdB (SPD) und Norbert Barthle MdB (CDU), Ludger Koopmann vom ADFC und Prof. Dr. Stefan Klinski von der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin bei der Podiumsdiskussion (v.l.n.r.).

Parlamentarischer Abend Radschnellwege

Schneller vorankommen

Beim Parlamentarischen Abend des ADFC-Bundesverbands zum Thema Radschnellwege Ende Mai informierten sich die über 100 Gäste aus Politik, Wissenschaft und Verbänden über das Potenzial und die Finanzierungsmöglichkeiten von Radschnellwegen. Der Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, Michael Groschek, stellte den RS1 und die Bedeutung der für Deutschland neuen Form der Infrastruktur vor und berichtete, dass NRW per Gesetz Radschnellwege den Landesstraßen gleichgestellt hat, um die Finanzierung von Landesseite zu vereinfachen und den Kommunen bei der Baulast unter die Arme zu greifen. Dr. Wolfgang Röhling von der TCI Röhling Transport Consulting International stellte zentrale Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse des Radschnellwegs vor. Verkehrsplaner Stefan Bendiks sprach über die Wirkung von Radschnellwegen in den Niederlanden und über Radschnellwege als

Alternative zum Autobahnausbau. Bei der abschließenden Podiumsdiskussion war sich die Runde über die Vorteile und den Nutzen von Radschnellwegen einig, über die Möglichkeiten zur Finanzierung entspann sich aber ein reges Streitgespräch.

Während sich der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Norbert Barthle, auf die Position zurückzog, dass aufgrund der Gesetzeslage eine direkte Finanzierung vom Bund kaum möglich sei, wiesen die anderen Diskussions Teilnehmer darauf hin, dass gerade die Regierung in der Lage sei, Gesetze entsprechend zu ändern, und dass es viele Beispiele gebe, bei denen der entsprechende Wille auch Wege gefunden habe. So stand am Ende der Veranstaltung die Hoffnung, dass in Zukunft auch der Bund eine größere Rolle spielen könnte.

INFO:

www.adfc.de/15546

Radwelt-Gastbeitrag des Verkehrsministers

Investitionen aufgezehlt

Der ADFC hatte in seinem Mitgliedermagazin Radwelt den mangelnden Gestaltungswillen des Verkehrsministers Alexander Dobrindt massiv kritisiert, nach einem Gespräch mit dem Minister bot der Verband ihm einen Gastbeitrag an. Dieser wurde in der Radwelt 4.2016 veröffentlicht. Dobrindt sieht darin das Fahrrad vor einem neuen Innovationssprung, mit dem es das Verkehrsmittel der Zukunft werden und die Smart City maßgeblich mitgestalten könne. Dafür setze Deutschland auf drei Punkte: die Investition von 100 Millionen Euro für den Erhalt und Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen, die rund 3,2 Millionen Euro Förderungen im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans und die Unterstützung der Elektromobilität im Radverkehr, u.a. durch neue Regeln und Schilder wie „E-Bikes frei“. Zudem informierte er über den Radweg „Deutsche Einheit“ und die digitalen Radstätten.



Bundesverkehrswegeplan 2030

Passus ergänzt

Der ADFC kritisierte in seiner Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, dass der vorgelegte Entwurf einer zukunftsfähigen Infrastrukturplanung nicht gerecht wird und weder Mensch noch Umwelt entlastet. Er forderte, dass Radschnellwege als eigenständige Wegekategorie in den BVWP aufgenommen werden und dass vor dem Ausbau einer städtischen Autobahn geprüft wird, ob ein Radschnellweg nicht mehr Entlastung bringt. Um nachhaltig Verkehrswege zu verlagern, benötigt Deutschland auch für den Radverkehr eine angemessene überregionale Infrastrukturkonzeption, die mit den anderen Bundesverkehrswegen und bestehenden Rad-

wegenetzen verknüpft ist. Weitere Forderungen waren eine Überarbeitung des Fernstraßengesetzes und die Aufnahme des Radschnellwegs Ruhr (RS1) in den BVWP 2030. Tatsächlich wurde auf Initiative von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ein Passus im BVWP 2030 zur Zukunft des Radverkehrs ergänzt: „Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.“ Der ADFC geht davon aus, dass die Radschnellwege-Projekte durch das Signal des Bundes zusätzlichen Schub bekommen.



Angela Kohls,
Leiterin Verkehr und
Interessenvertretung
beim ADFC-Bundes-
verband, ist Ansprech-
partnerin.

**KOMPLETTES
DOKUMENT:**
www.adfc.de/14919

Vivavelo-Kongress

Klare Forderungen

Beim Vivavelo-Kongress der Fahrradbranche im April 2016 referierte ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork über die Rolle des Radverkehrs in Städten. Zum Abschluss verabschiedeten die Teilnehmer ein Sechspunkte-Programm mit Forderungen an Politik und Verwaltung:

- gerechte Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs
- bundesweites Investitionsprogramm von Bund, Ländern und Kommunen zum Erhalt und Ausbau der Radinfrastruktur
- Aufstockung des Radverkehrsetats des Bundesverkehrsministeriums von aktuell rund 100 Mio. Euro auf 1 Milliarde Euro
- Förderung von Radschnellwegen auch durch den Bund



Ulrich Syberg (Mitte) bei der Podiumsdiskussion auf dem Vivavelo-Kongress.

- Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsklimas, z. B. durch Verringerung der innerörtlichen Kfz-Geschwindigkeiten und Maßnahmen gegen das Zuparken von Radwegen
- nationale Öffentlichkeitskampagne fürs Radfahren

INFO: [www.vivavelo.org/
kongress/vivavelo-2016/](http://www.vivavelo.org/kongress/vivavelo-2016/)

Grünes Fahrrad-Forum

Der Bund ist gefragt

Beim ersten Grünen Fahrrad-Forum der Grünen-Bundestagsfraktion im April in Berlin tauschten sich Vertreter aus Politik und Fahrradbranche sowie Verkehrsexperten über die Handlungsmöglichkeiten des Bundes zur Radverkehrspolitik aus. Laut eines Rechtsgutachtens gibt es mehr potenzielle Handlungsfelder, als der Bund bislang nutzte. Die Podiumsdiskussion zeigte, dass noch dicke Bretter zu bohren sind – doch, so das Fazit, profitieren am Ende alle vom Radverkehr: Verkehr, Städte und Wirtschaft.

INFO: www.gruene-bundestag.de/themen/verkehr/hochschalten-statt-ausbremesen.html



Podiumsdiskussion mit Anton Hofreiter (Vorsitzender der Grünen-Bundestagsfraktion), Norbert Barthle (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), Matthias Gastel (Bündnis 90/Die Grünen), ADAC-Vizepräsident für Verkehr Ulrich Klaus Becker und ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork (v.l.n.r.).

Kaufprämie für E-Autos

Falsches Signal

2016 hat die Bundesregierung beschlossen, den Kauf eines Elektroautos mit bis zu 4.000 Euro zu fördern. 1,2 Milliarden Euro werden dafür insgesamt zur Verfügung gestellt. Der ADFC kritisierte die staatlichen, auch aus Steuergeldern bereitgestellten Subventionen für den Kauf von privaten Elektroautos als fatales verkehrspolitisches Signal und forderte Ausgleichszahlungen für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr. Ulrich Syberg: „Mehr Fußverkehr, mehr Fahrrad, mehr öffentlicher Verkehr und mehr geteilte Fahrzeuge: Das sind Antworten auf die Probleme unserer Zeit. Eine Kaufprämie für E-Lastenräder – das wäre mal ein innovatives Signal gewesen!“

INFO: www.adfc.de/14886

StVO-Novelle

Unzureichende Änderungen

Der vorgelegte Entwurf des Bundesverkehrsministeriums sieht Änderungen zur Straßenverkehrsordnung (StVO) vor, u. a. soll die Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und Altenheimen erleichtert werden. Da Kinder und ältere Menschen nicht nur dort unterwegs sind, fordert der ADFC erneut: Tempo 30 muss die Regelgeschwindigkeit in Städten sein – und nur Hauptverkehrsstraßen können davon befreit werden. Außerdem will die Novelle es Eltern erlauben, Rad fahrende Kinder auf dem Gehweg zu begleiten. Auch hier sieht der ADFC Nachbesserungsbedarf und warnt vor mehr Konflikten mit Fußgängern,

wenn der Radverkehr auf Gehwegen zunimmt. „Was fehlt ist eine familienfreundliche Fahrrad-Infrastruktur. Neben Tempo 30 brauchen wir durchgängige Radverkehrsnetze von hoher Qualität, mehr Fahrradstraßen ohne Durchgangsverkehr und Radschnellwege, damit Radfahrer jeden Alters sicher und komfortabel unterwegs sein können“, stellt Dr. Jens Schütte vom ADFC-Bundesvorstand fest.

Der Entwurf wurde im Juni ohne große Änderungen im Bundeskabinett beschlossen. Damit die Novelle in Kraft treten kann, muss der Bundesrat noch zustimmen. (Stand: August 2016)



Dr. Jens Schütte
Stellvertretender
ADFC-Bundesvor-
sitzender

INFO zu Tempo 30:
www.adfc.de/8034

Bundesverdienstorden für ADFC-Landesvorsitzende

Engagement gewürdigt

Anfang März verlieh Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann den Verdienstorden des Bundes an die ADFC-Landesvorsitzende Dr. Gudrun Zühlke. Sie habe sich in vielfacher Weise um die Stärkung des Radverkehrs verdient gemacht und „darum, Baden-Württemberg zur Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu machen“, so Hermann während des Festaktes im Stuttgarter Rathaus.

Gudrun Zühlke ist seit 1990 ADFC-Mitglied und seit 2010 Landesvorsitzende. Sie war maßgeblich am Entwurf für das Landesradverkehrsnetz beteiligt, das Grundlage für das beschlossene RadNETZ ist. „So gut wie sie kennt das RadNETZ niemand im Land“, sagte Hermann.

INFO: www.adfc-bw.de



Parlamentarische Radtour

Fahrradparken im Visier

Im Mai fand in Berlin die 6. Parlamentarische Radtour statt, die von den Bundestagsabgeordneten Gero Storjohann (CDU) und Stefan Zierke (SPD) organisiert wurde. Unterstützt wurden sie vom ADFC Berlin, dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin. Etwa 150 Bundestagsabgeordnete, Mitarbeiter des Bundestags, Verkehrsexperten und Verbändevertreter hatten 2016

besonders das Fahrradparken im Blick. Entsprechend zeigte die Route positive wie negative Beispiele für Abstellanlagen. ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork sagte, dass der Einzelhandel oft an den Autoparkplätzen festhalte, obwohl Radfahrer als Kunden die Umsätze steigen lassen. Deshalb wünschte er sich, dass die Bundestagsabgeordneten zu Hause in ihren Wahlkreisen kräftig für die Förderung des Radverkehrs eintreten.



Auftakt der Parlamentarischen Radtour mit (v.l.n.r.) der Radverkehrsbeauftragten Birgitta Worrigen, Burkhard Stork, Eva-Maria Scheel (ADFC Berlin), Michael Thews (SPD), Michaela Engelmeier (SPD), Gero Storjohann (CDU), Petra Pau (Die Linke), Stefan Zierke (SPD) und die Parlamentarischen Staatssekretäre Norbert Barthle (CDU) und Rita Schwarzelühr-Sutter (SPD).

Velo-city 2016

Im Osten geht das Fahrrad wieder auf

Auf der Velo-city-Konferenz Ende Februar in Taipeh trafen sich mehr als 1.000 Regierungsvertreter, Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Forschung und Gesellschaft aus 43 Ländern, um den Radverkehr weltweit voranzubringen. Der ADFC präsentierte sich als Gründer und Vertreter der Deutschen Fahrradbotschaft® und teilte sein Wissen in Sachen Fahrradtourismus mit dem internationalen Publikum (siehe Seite 31).

Im Vorfeld der Konferenz hatte sich der ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork Zeit genommen, um die Radinfrastruktur vor Ort zu begutachten und besuchte neben Taiwan auch Shanghai und Hangzhou: „Es ist beeindruckend zu sehen, dass sich viele Städte im asiatisch-pazifischen Raum im Aufbruch befinden und tolle Ansätze im Radverkehr zu verzeichnen haben – gerade auch solche Städte, in denen der Radverkehr völlig untergegangen war.“

INFO: www.velocity2016.com,
www.deutsche-fahrradbotschaft.de

Sein Fazit: „Auch in chinesischen Städten gibt es innovative, moderne Lösungen für den Radverkehr.“



Am ADFC-Stand auf der Velo-city-Konferenz trafen sich Prof. S. K. Jason Chang, Burkhard Stork, King Liu (Gründer von Giant), Bernhard Ensink (ECF), Charles Lin (Stellvertretender Bürgermeister Taipei), Manfred Neun (Präsident ECF), Michael Cramer (Die Grünen/MdEP) und Ulrich Syberg (v.l.n.r.).

Fahrradförderung im Ausland

NRW-Verkehrsminister in Chicago



Die deutsche Delegation hat gemeinsam mit den Gastgebern eine Radtour durch Chicago gemacht, um die Infrastruktur kennenzulernen.

Im Juni besuchte eine Delegation um den nordrhein-westfälischen Landesverkehrsminister Michael Groschek (SPD) Chicago, u. a. um sich ein Bild von der Fahrradförderung der US-amerikanischen Stadt zu machen. Teilnehmer der Delegation waren auch ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork sowie der Präsident der Verkehrswacht und frühere Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig. Chicago

hat in kurzer Zeit sehr viel Infrastruktur für Radfahrer geschaffen und gilt als Beispiel für eine konsequente und schnelle Fahrradförderung in den USA.

Groschek sagte, dass man in Amerika auf die Bedürfnisse der Kunden, in dem Fall der Radfahrer schaue, in Deutschland hingegen auf Vorschriften. Bei der Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur standen besonders die Protected Bike Lanes im Fokus. Burkhard Stork: „Protected Bike Lanes, also geschützte Radspuren, sind das Infrastrukturelement, um objektive und subjektive Sicherheit zusammenzubringen.“ Diese Infrastruktur, die Verkehrsflächen für Fußgänger, Radfahrer und Autoverkehr baulich voneinander trennt, ist mittlerweile in vielen Städten weltweit als sichere und attraktive Form der Radverkehrsführung anerkannt.

40. Sternfahrt des ADFC Berlin

Unterschriften für Radentscheid

Im Juni lud der ADFC Berlin zum 40. Mal zur größten regelmäßigen Fahrrad-Demonstration der Welt ein: Auf der ADFC-Fahrradsternfahrt forderten rund 140.000 Radfahrer bessere Bedingungen für sich und ihr Verkehrsmittel. Auf den 19 Routen, die sternförmig durch Brandenburg und Berlin führten, legten die Teilnehmer zusammen mehr als 1,4 Millionen Kilometer zurück. Die Fahrrad-Demo endete am Brandenburger Tor, wo sich das Umweltfestival der Grünen Liga anschloss. Im Jubiläumsjahr zeigte sich besonders deutlich, dass die Sternfahrt mehr ist, als mit dem Fahrrad einen Autobahnabschnitt zu erobern: Der ADFC und die Initia-



tive Volksentscheid Fahrrad sammelten gemeinsam Unterschriften, um Berlin als Fahrradhauptstadt voran und das erste Radverkehrsgesetz auf den Weg zu bringen. Mit Erfolg: Für den Antrag auf ein Volksbegehren wurden insgesamt mehr als 100.000 Unterschriften gesammelt, 20.000 hätten ausgereicht.

INFO: www.adfc-berlin.de,
www.volksentscheid-fahrrad.de

Ich nutze das Fahrrad
selten bis nie **38%**
(2011: 34%)

Radfahren macht in meiner
Gemeinde Spaß **56%**
(2011: 65%)

Ich fühle mit nicht sicher
beim Radfahren **48%**
(2011: 48%)

INFO: www.bmvi.de/fahrradmonitor2015

Fahrrad-Monitor 2015

Abwärtstrend

Als ernüchternd bezeichnete der ADFC die Ergebnisse und Entwicklungen des Fahrrad-Monitors 2015. Der ADFC kritisierte fehlende Impulse des Bundes und mangelnden Mut bei der Fahrradförderung. Die Beliebtheit des Fahrrads fiel im Vergleich zu 2011 von „gut“ auf „befriedigend“. Zudem gaben 38 Prozent der Menschen an, selten bis nie Rad zu fahren, 2011 waren es 34 Prozent. „Radfahren macht in meiner Gemeinde Spaß“ fanden nur 56 Prozent der Befragten (2011: 65 %). Für den ADFC ist klar: Steuert die Regierung nicht massiv dagegen, verfehlt sie ihre ohnehin nicht hoch gesteckten Ziele im Nationalen Radverkehrsplan. Als besonders problematisch bewertete der ADFC, dass sich fast die Hälfte aller Befragten beim Radfahren nicht sicher fühlt (48 %).

ADFC-Fahrradklima-Test 2016

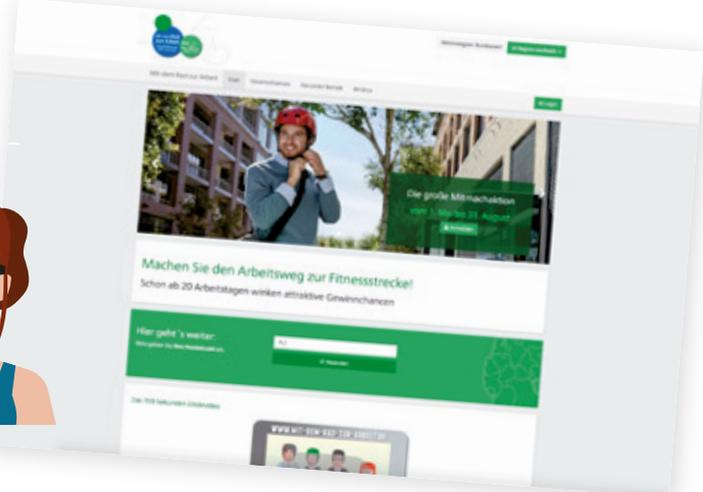
Städtecheck

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die erfolgreichste und größte Umfrage zum Radfahren weltweit und wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Vom 1. September bis 30. November werden Bürger aus vielen deutschen Städten und Gemeinden befragt, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit den Radverkehrsbedingungen vor Ort sind. Die Ergebnisse finden sich nach Abschluss der Befragung voraussichtlich im Frühjahr 2017 auf der neuen Aktionsseite www.fahrradklima-test.de.



Wilhelm Hörmann,
Referent Verkehr,
organisiert das
Projekt.





Mit dem Rad zur Arbeit

Relaunch

Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK punktete 2016 mit einem neu gestalteten Webauftritt und monatlichen Gewinnspielen in den Sozialen Medien (#mdrza). Auch der verlängerte Kampagnenzeitraum vom 1. Mai bis zum 30. August sollte noch mehr Menschen motivieren, für ihren Arbeitsweg aufs Rad zu steigen. Online haben sich noch nie so viele Teilnehmer angemeldet.

Der Startschuss fiel 2016 in Dresden. Ludger Koopmann, stellvertretender ADFC-Bundesvorsitzender, stellte beim bundesweiten Auftakt fest, dass bereits elf Prozent der Berufstätigen das Fahrrad oder Pedelec für den Arbeitsweg nutzen: „Das lohnt sich auch für Arbeitgeber, denn Radfahren macht nachweislich gesünder, fitter und motivierter.“

INFO:
www.adfc.de/radzurarbeit,
www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de



ADFC-Betriebsberatung

Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Gute Abstellanlagen, in denen Fahrräder sicher und trocken stehen, eine Werkzeugbox für kleine Reparaturen am Rad, ein Chef, der mit dem Rad zur Arbeit kommt und Routentipps von Kollegen, um entspannt zum Arbeitsplatz zu finden – all das sind Maßnahmen, die die Entscheidung, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen, positiv beeinflussen können. Der ADFC steht engagierten Unternehmen auf dem Weg zum fahrradfreundlichen Arbeitgeber beratend zur Seite.

Die ADFC-Betriebsberater prüfen vor Ort, inwieweit die Kriterien für die Vergabe des Zertifikats „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ erfüllt sind. Beratung und Zertifizierung sind Teil des EU-Projekts „Bike to Work“. Seit 2007 wurden insgesamt 27 Betriebe erfolgreich zertifiziert, darunter der Münchener Verkehrsverbund MVV und Taschenhersteller Ortlieb in Heilsbronn. Bei insgesamt sieben Firmen wurde das Zertifikat verlängert.

INFO:
www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de



Bike2Work

Europaweites Projekt

Das EU-finanzierte Projekt „Bike2Work“ möchte in 14 Nationen Berufspendler zum Radfahren anregen und unterstützt Unternehmen fahrradfreundlich zu werden. Der ADFC verknüpft mit dem Projekt die ADFC-Betriebsberatung und die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“. Durch das EU-Projekt konnte 2016 für die Kampagne der Ratgeber für Alltagsradfahrer neu aufgelegt werden. Auf www.adfc.de/15593 lässt sich der Ratgeber herunterladen.

Laura Kretschmer,
 Marketing-Assistentin,
 betreut das Projekt.



INFO: www.bike2work-project.eu

Jugendarbeit im ADFC

Kurs auf Mannheim



Beim 3. ADFC-Jugend-Fahrrad-Festival (Jufafe) 2015 in Göttingen forderten die Jugendlichen sichere Schulwege von der Politik – 2016 startete eine Arbeitsgruppe aus Jugendlichen, ehemaligen Festival-Teilnehmenden und Erwachsenen des Arbeitskreises Jugend mit einem Zukunftsworkshop. Ziel war es, das Festival von Jugendlichen für Jugendliche weiterzuentwickeln.

Die Vorbereitungen für das Jufafe 2017 liefen bereits an: Es findet zum Fahrradjubiläum vom 28. bis zum 30. Juli 2017 in Mannheim statt. Ausrichter ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg arbeitet mit der Stadt Mannheim zusammen und wird vom ADFC-Bundesverband unterstützt. Rund 250 Rad begeisterte Kinder und Jugendliche beziehen in der Jugendherberge Mannheim Quartier. Viele reisen als Gruppe per Rad aus ganz Deutschland an. Alle Infos

werden über den Blog <https://adfc-jugend.blogspot.de> kommuniziert. Das Jufafe wird erneut die Plattform sein, um politische Forderungen zu erarbeiten und zu präsentieren. Sabine Kluth, stellvertretende Bundesvorsitzende, sagt: „Begeistern sich junge Menschen für das Radfahren, fahren sie auch in anderen Lebensphasen mit dem Rad und ihre Einstellung beeinflusst die Atmosphäre im Straßenverkehr der Zukunft.“

Jugendliche wie Erwachsene haben 2016 als Vertretende der Jugendarbeit auch in den ADFC-Gremien Akzente gesetzt und ihre Anliegen beispielsweise im Bundeshauptausschuss vorgebracht. Entsprechende Beschlüsse eröffnen eine verlässliche Perspektive für die nächsten Jahre und sind ein Bekenntnis des ADFC zur Förderung der Jugend- und Nachwuchsarbeit.



Sabine Kluth
Stellvertretende
ADFC-Bundes-
vorsitzende

INFO:

www.adfc.de/jufafe,
<https://adfc-jugend.blogspot.de>

ADFC-Radfahrschulen

Sicher aufs Rad

Wer das Radfahren neu oder wieder erlernen will, findet Hilfe bei den etwa 30 ADFC-Radfahrschulen in Deutschland. Mindestens einmal im Jahr organisiert der ADFC-Bundesverband einen Erfahrungsaustausch zwischen den Radfahrschulen. So kamen im März 2016 ADFC-Radfahrlehrerinnen und -lehrer in Bielefeld zusammen, um aus dem Fachvortrag einer Psychologin zum Thema „Angstbewältigung bei Kursteilnehmern“ neue Erkenntnisse für die Praxis zu gewinnen.

INFO:

www.adfc-radfahr-schule.de

Die 2015 eingesetzte Fachgruppe unter Leitung der ADFC-Aktiven Frank Micus und Claudia Böhm sowie Sabine Kluth aus dem ADFC-Bundesvorstand forciert weiter, der Arbeit der Radfahrschulen einheitliche Qualitätskriterien zugrunde zu legen und sie transparenter zu machen. Zudem wurde der Webauftritt www.adfc.radfahr-schule.de ausgebaut und um Menüpunkte wie „12 Tipps zum Radfahren lernen“ und „Kurse für Flüchtlinge“ ergänzt. Ein neues Logo für die ADFC-Radfahrschulen wird derzeit entwickelt.



Flüchtlingsarbeit im ADFC

Integrationsbeschleuniger

Schon immer bringen Aktivitäten rund um das Fahrrad Menschen zusammen – das große ehrenamtliche Engagement im ADFC ist der beste Beweis dafür. Das Fahrrad leistet auch einen Beitrag zur Integration in die Gesellschaft, das zeigen zahlreiche Gliederungen im Verband mit ihrer aktiven Willkommenskultur für Geflüchtete. „Radfahren fördert die Integration in unsere Gesellschaft. Es ermöglicht eigenständige Mobilität zum Nulltarif und macht viel Spaß“, sagt Sabine Kluth, stellvertretende Bundesvorsitzende.

Der ADFC wird sich als zivilgesellschaftlicher Akteur auch in anstehende Integrationspro-

zesse einbringen können, denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Er engagiert sich dafür, Geflüchteten eine eigenständige Mobilität zu ermöglichen und ihren Alltag zu erleichtern, damit sie sich hier schneller heimisch fühlen. Ein Fahrrad bedeutet für viele Flüchtlinge Unabhängigkeit und Freiheit. Mit den Fahrrädern steigt die Lebensqualität, besonders für Kinder und Jugendliche.

Das Wissen, die Fähigkeiten und das Engagement der ADFC-Aktiven sind bei der Arbeit mit Geflüchteten gefragt. Das wird bundesweit in den vielen Initiativen und Projekten sichtbar. Dabei kann das Engagement vielen Formen



annehmen: Es reicht von Radfahrkursen über gemeinsame Selbsthilfwerkstätten, Fahrradverleih, Jugendarbeit und das gemeinsame Erkunden der Nachbarschaft bis zu Fahrsicherheitskursen und der Vermittlung von Verkehrsregeln. Manche Projekte werden zusammen mit Partnern realisiert, sodass ein lebhaftes Netzwerk entsteht und sich die Angebote ergänzen. Der ADFC-Bundesverband betreibt für die Gliederungen bereits seit Sommer 2015 eine Plattform zum Wissensaustausch und zur Inspiration für Aktivitäten, bietet Rechtsberatungen an und wird die Gliederungen auch weiterhin dabei unterstützen, Aktionen und Projekte bestmöglich umzusetzen. „Wir tun, was wir am

besten können: Wir geben Menschen ein gutes Gefühl auf dem Fahrrad. Wenn es uns so auch gelingt, Geflüchtete zu integrieren und ihnen dabei zu helfen, hier anzukommen, stärkt das den ADFC als Verband und als gesellschaftlichen Akteur“, sagt Ulrich Syberg.



Das Engagement im Verband ist vielfältig: Bekannt geworden und mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet ist das Projekt des ADFC Saar, der Fahrradspenden sammelt und verteilt. Das wird auch in vielen anderen Gliederungen und Landesverbänden des ADFC erfolgreich gemacht. Es gibt auch Selbsthilfwerkstätten und Reparaturkurse von und mit Geflüchteten wie in Berlin, Hamburg, Duisburg, Dortmund oder Jena und natürlich Fahrkurse, auch speziell für Frauen, wie hier beim ADFC München, sowie Schulungen, um die Verkehrsregeln bekannt und begreiflich zu machen.



Flyer zum Radfahren in verschiedenen Sprachen finden ADFC-Aktive im Aktivenbereich auf www.adfc.de zum Herunterladen.

ADFC-BundesForum

Austauschen und stärken



Das Treffen der Vorstände und Multiplikatoren aus ADFC-Bundesverband, Landes- und Kreisverbänden fand auch 2016 wieder im Februar statt. Das BundesForum 2016 war thematisch eine Fortsetzung des Forums von 2015 zum Freiwilligenmanagement, griff aber weitere Aspekte auf: Unter dem Titel „Engagement braucht Leadership – Stärkung von Vorständen im ADFC“ trafen sich rund 110 Multiplikatoren in Bielefeld.

Zwei Ganztagesworkshops boten viel Zeit für themenspezifisches, intensives Arbeiten. Mit den Veranstaltungen wurden zwei unterschiedliche Zielgruppen angesprochen. So besuchten die meisten Teilnehmenden der Vorstands- und Führungsebene den Tagesworkshop „Engagement braucht Leadership“ und setzten sich mit ihrer Rolle und Funktion auseinander. Der Workshop „Freiwilligenmanagement konkret“ richtete sich an Haupt- und Ehrenamtliche, die in der Betreuung von Ehrenamtlichen und im Freiwilligenmanagement tätig sind. Praxisnah

wurden Grundlagen und Methoden vermittelt, wie man erfolgreich gute Rahmenbedingungen für ehrenamtliches Engagement schaffen kann. Im Rahmenprogramm und beim „Impulsworkshop Programm-Papier Infrastruktur“ ging es aber auch ums Fahrrad.

„Wie wichtig das BundesForum für das Vernetzen und für den Austausch im Gesamtverband ist, zeigten die lebhaften Pausen, die spontan organisierte Wanderung und die viel genutzte Möglichkeit, in moderierten Netzwerkgruppen Gleichgesinnte zu treffen“, sagt Sabine Kluth aus dem ADFC-Bundesvorstand.

Das nächste BundesForum wird vom 10. bis 12. Februar 2017 in Münster stattfinden.

INFO für Aktive:

www.adfc.de im Aktivenbereich unter ADFC-Veranstaltungen



Sabine Kluth
Stellvertretende
ADFC-Bundes-
vorsitzende

Weiterentwicklung des Ehrenamts

Neue Angebote

Mit dem Verbandsreferat in der ADFC-Bundesgeschäftsstelle konnte der individuelle Service für Ehrenamtliche und Gliederungen wesentlich ausgebaut werden. Die inhaltliche Arbeit wurde intensiviert und ein Ausblick auf die koordinierenden und fördernden Tätigkeiten des Bundesverbands in den kommenden Jahren erarbeitet. Ziel der Tätigkeiten des Bundesverbands ist es, so Sabine Kluth, „dass ehrenamtliches Engagement im ADFC unterstützt und gefördert wird, damit alle Interessierten in allen Lebensphasen passende Formen des Engagements vorfinden.“

So soll mit der/dem Beauftragten für Aktivenkoordination ab 2017 ein neues Aufgabenfeld in den Gliederungen etabliert werden, begleitet wird dies von einer qualifizierten und zertifizierten Fortbildungsmöglichkeit zum/zur „Aktivenkoordinator/in“.

Gleichzeitig eröffnet ein Modellprojekt zur Vorstandsnachfolge einigen Gliederungen die Möglichkeit, über zwei Jahre hinweg in Form eines Coachings begleitet zu werden. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse werden dem Gesamtverband als gute Beispiele zur Verfügung gestellt – auch im laufenden Prozess.



Raphael Kießling,
Referent Verband,
koordiniert die
Angebote für Aktive.

ADFC-Aktivenfortbildung

Große Nachfrage

Das etablierte Fortbildungsprogramm Aktivenfortbildungen (AFB) war auch 2016 bundesweit gefragt. Die Referentinnen und Referenten waren bei 13 geförderten Maßnahmen im Einsatz. Aufgrund der großen Nachfrage werden die Aktivenfortbildungen auch 2017 angeboten.

Neben den Aktivenfortbildungen schaffen auch die Fortbildungen in den ADFC-Fachbereichen gute Rahmenbedingungen für das ehrenamtliche Engagement. Ein positives Beispiel ist die

Einführung der zertifizierten Ausbildung zum ADFC-TourGuide.

In der Qualifikation und Fortbildung der Ehrenamtlichen strebt der Bundesverband eine organisatorische Bündelung an. Sie soll die Sichtbarkeit der zahlreichen Angebote verbessern, die Teilnahme auch überregional ermöglichen sowie das Realisieren der Veranstaltungen sicherstellen und erleichtern.

Die neue Adressen-WebApp

Seit Juli haben ADFC-Aktive Zugang zur neuen Adressen-WebApp des ADFC, einer komfortablen, modernen und zentralen Online-Adressverwaltung. Die Adressen-WebApp löst das alte ADFC-Webmodul ab und kommt mit vielen Neuerungen: Sie ist anwenderfreundlich, reduziert Fehleingaben und ermöglicht die zentrale Pflege der Kontaktadressen aller ADFC-Gliederungen. Auch Datensätze von Kontakten

zu Politik, Presse, Kooperationspartnern und mehr können dort verwaltet werden. Verteilerzuordnungen, Kontakthistorie, vielfältige Selektions- und Auswertungsmöglichkeiten und die Möglichkeit, Serienmails an eine Adressauswahl zu versenden, runden das Programm ab. Für den Zugang zur WebApp müssen Aktive einen Antrag an E-Mail: webapp@adfc.de senden und eine Datenschutzerklärung unterschreiben.



Eva Förster,
Leiterin Service &
Verwaltung, hat die
App realisiert.



ADFC-Pannenhilfe

Schieben war gestern

ADFC-Pannenhilfe

Vorankommen sichern



Sabine Richarz
ADFC-Marketing

Die ADFC-Pannenhilfe ist als Service für ADFC-Mitglieder seit dem 1. Januar 2016 im Mitgliedsbeitrag enthalten. Bei Pannen oder Unfällen im Alltag, in der Freizeit und auf Reisen bekommen Mitglieder schnell und unkompliziert Hilfe. Egal, ob die nächste Werkstatt, die mobile Pannenhilfe oder ein Abschleppdienst benötigt wird: Die 24-Stunden-Hotline hilft weiter.

Eine Pannenhilfe für Fahrradfahrer war für den ADFC, seine Mitglieder und auch für den Versicherungspartner Neuland. Die ersten Monate haben gezeigt, dass der Service von den Mitgliedern gut angenommen wird und sich die Versicherung auf die Bedürfnisse der Radfahrer eingestellt hat.

„Damit liegen gebliebenen Radfahrern überall schnell geholfen werden kann, baut der ADFC das Werkstattnetz und die mobile Pannenhilfe weiter aus“, sagt Sabine Richarz vom ADFC-Marketing. Auch die Roland Versicherungsgruppe rüstet ihre „Silberne Flotte“ zukünftig für Fahrradreparaturen aus.

Zusätzliche Leistungen: PannenhilfePLUS

Zusätzliche Leistungen wie beispielsweise ein europaweiter Abschleppdienst bei Radreisen, im Notfall die Übernahme von Übernachtungskosten und Notfallbargeld können Mitglieder mit der ADFC-PannenhilfePLUS für 11,90 Euro (Einzelmittglieder) oder 19,90 Euro (Familienmitglieder) jährlich dazu buchen. Die ADFC-PannenhilfePLUS kann über den Mitgliederbereich auf www.adfc.de abgeschlossen werden.

Auf www.adfc.de/pannenhilfe gibt es alle wichtigen Informationen, eine Kurzübersicht über die Leistungen sowie eine ausführliche Produktinformation inklusive Versicherungsbedingungen zur ADFC-Pannenhilfe und ADFC-PannenhilfePLUS.

Neue Mitgliedsausweise

Seit Anfang 2016 gibt es für ADFC-Mitglieder neue Mitgliedsausweise aus laminiertem Papier. Sie sind stabiler, nicht so leicht zu knicken und werden einfach vom Anschreiben abgezogen, statt wie bisher ausgeschnitten.



ADFC-Mitglieder genossen auch 2016 viele Vorteile, wie die kostenlose Fahrradmitnahme in Fernbussen, Rabatte bei Mieträdern und Carsharing, günstigen Ökostrom, Versicherungen oder das kostenlose Abo des ADFC-Magazins Radwelt. Eine Übersicht über alle aktuellen Mitgliedervorteile gibt es auf www.adfc.de/vorteile.

ADFC-Förderkreis

Zugewinn für politische und verbandliche Arbeit

Die 2014 eingeführte Neukonzeption des ADFC-Förderkreises zeigt qualitativ wie quantitativ Wirkung. Durch die im Konzept verankerten, deutlich höheren Zahlungen konnte der ADFC die Beiträge gegenüber 2014 verdoppeln, trotz der 2016 noch laufenden Übergangszeit. Die Akzeptanz bei den Unternehmen war hoch. „Wir sind zwar noch weit von Verhältnissen wie in den USA entfernt, wo ein Prozent des Umsatzes einer Branche für die Lobbyarbeit aufgewendet werden. Dennoch sind wir schon sehr zufrieden, zumal sich 2016 bereits weitere politische Erfolge abzeichnen“, sagt Burkhard Stork.

Mit den erhöhten Einnahmen geht der ADFC noch schlagkräftiger dem Willen und Auftrag seiner Mitglieder nach. Er hat als die notwendige und sinnvolle Interessenvertretung auf allen politischen Ebenen seine politische Arbeit weiter ausgebaut. Bereits 2015 konnte die Bundesgeschäftsstelle personell durch die Beiträge aus dem ADFC-Förderkreis im Bereich der politischen Interessenvertretung verstärkt werden. Das machte sich 2016 bei verschiedenen hochrangig besetzten Veranstaltungen des ADFC und bei erzielten politischen Erfolgen bemerkbar.

Auch im Gesamtverband wirken die Gelder: Mit der Stelle des Verbandsreferenten konnte ein umfassender Verbandsentwicklungsprozess eingeleitet werden. Die gezielte Bündelung und die moderierte Vernetzung schaffen bessere Strukturen – so profitieren die ADFC-Gliederungen und damit ihre ehrenamtliche Arbeit vor Ort unmittelbar von den Zuwendungen und dem Vertrauen des ADFC-Förderkreises.

Es ist nicht nur der monetäre Aspekt, wesentlicher ist das Vertrauen, das namhafte Firmen der Arbeit des ADFC durch die teils diskussionslosen Beitragserhöhungen entgegenbringen. „Dieses Vertrauen ist uns wichtig, deshalb haben wir bewusst Stellen für die Außen- und für die Innenwahrnehmung geschaffen, denn eine starke politische Vertretung in Berlin ist elementar, ein starker ADFC vor Ort ebenso –

und wir freuen uns, dass der ADFC trotz aller noch zu leistenden Arbeit in beiden Richtungen auf einem guten Weg ist“, sagt Marketing-Referent Christoph Schleidt. Dieses Vertrauen macht auch die langfristigen Bindungen innerhalb des ADFC-Förderkreises möglich und hilft dabei, weitere Unternehmen für den fahrradfördernden Kreis zu gewinnen und möglichst über die Fahrradbranche hinaus zu erweitern, denn von einem fahrradfreundlichen Deutschland profitieren weit mehr Branchen.



Christoph Schleidt
Referent Marketing
und Koordinator
Kommunikation

Mitgliedsunternehmen des ADFC-Förderkreises:



ADFC in Zahlen 2016

(*Stand September 2016)



160.306 Mitglieder* bilden eine solide Basis für die Lobbyarbeit des ADFC – Tendenz steigend.



2,5 Fahrräder besitzt jedes ADFC-Mitglied im Durchschnitt, Nicht-Mitglieder 1,5.



Das ADFC-Magazin Radwelt ist mit einer IVW-geprüften Druckauflage von **90.500** Exemplaren (Stand: 2. Quartal 2016) das auflagenstärkste Trekkingradmagazin in Deutschland.



37 Unternehmen der Fahrradbranche bilden den ADFC-Förderkreis. **1.027** Fahrradhändler und andere Unternehmen unterstützen den ADFC regional als Fördermitglieder*.



6.000 fahradfreundliche Gastbetriebe* in Deutschland und Europa sind in der Online-Datenbank www.bettundbike.de zu finden.



Mehr als **230.000** Menschen lesen regelmäßig die Radwelt, davon die meisten eine Stunde und länger. **86 %** der Hauptmitglieder lesen regelmäßig die Radwelt und bewerten sie mit Note 1,9.



4.514.940 Mal haben
1.283.014 Besucher www.adfc.de von
Januar und bis Juli 2016 aufgerufen*.



441.032 geprüfte Tourenkilometer*
bietet das ADFC-Tourenportal in 21 Ländern,
den Großteil davon in Deutschland.



Gut **6.300** Internetnutzer sind
Fans des ADFC auf Facebook*.
@FahrradClub hat **6.556** Follower
und **2.998** Tweets abgesetzt*.



Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“
zählte 2016 mit **84.816** Online-
Anmeldungen so viele wie nie zuvor.



In **über tausend**
Fällen leisteten die Rechtsexperten des
ADFC in den vergangenen Monaten eine
Rechtsberatung für Mitglieder.



Die **zehn** Ausgaben von
„Deutschland per Rad entdecken“
haben eine Gesamtauflage von
4.000.000 Exemplaren.



35 ADFC-Qualitätsradrouten* hat der
ADFC klassifiziert. Außerdem kamen 2016
drei neue ADFC-RadReiseRegionen* hinzu,
insgesamt sind es fünf.



Mit mehr als **2.800.000** verkauften
Exemplaren sind die Radtourenkarten des
ADFC die erfolgreichsten Fahrradkarten
überhaupt. In 27 Ausgaben decken sie ganz
Deutschland ab.

ADFC für alle

Die Mitglieder- und Zielgruppenbefragung

Im Herbst 2015 beauftragte der ADFC das Institut infas, Mitglieder und einen repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt zu befragen. Er wollte mehr über seine Zielgruppen erfahren und herausfinden, wie Menschen den ADFC wahrnehmen, welche Erwartungen sie haben, wie sie seine Leistungen bewerten und was sie motivieren kann, sich mit dem ADFC zu beschäftigen*.

FALSCH

Lobbyarbeit interessiert nicht!

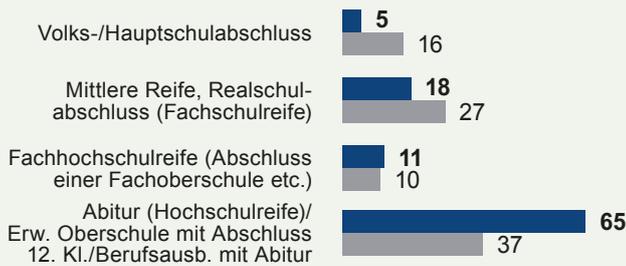
Lebensumfeld

Mitglieder sind überwiegend städtisch geprägt



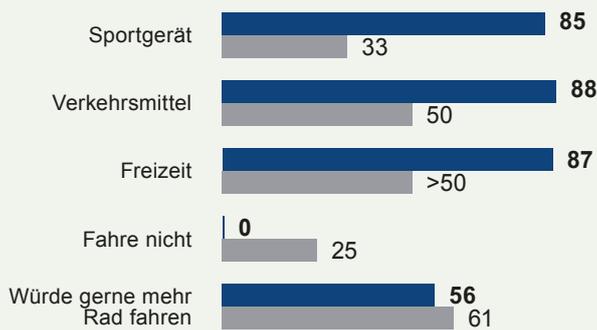
Schulabschluss

Hoher Bildungsstand unter den ADFC-Mitgliedern



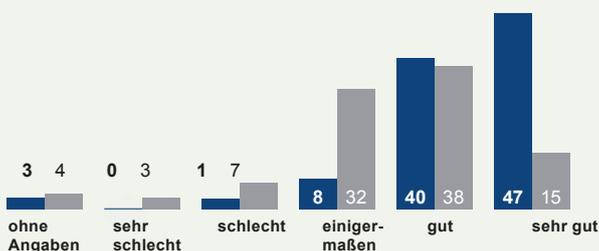
Fahrradnutzung

Überdurchschnittlich hoch in allen Bereichen



Wirtschaftliche Situation

wird subjektiv als sehr gut bis gut empfunden



64 % der Mitglieder sind im Verband, um ihn zu unterstützen und sehen im ADFC ihre politische Interessenvertretung. 1/3 der Hauptmitglieder nennen dies ihre wichtigste Motivation im ADFC zu sein. Die politische Interessenvertretung wird wichtiger, je länger ein Mitglied im Verband ist.

Die Radwelt liest doch keiner!

FALSCH

86 % der Hauptmitglieder lesen sie regelmäßig und bewerten sie mit 1,9 als gut.

Nicht ganz: 55 % der Mitglieder sind Männer und 45 % Frauen. Richtig ist aber, dass 80 % der Hauptmitglieder männlich sind. Männer stellen auch einen Großteil der Aktiven. Frauen sind häufiger Einzelmitglieder.

Ach, der Männerverein!

FALSCH

FALSCH

Der ADFC kann Mitglieder nicht halten!

Nach drei Jahren wollen 90 % der Mitglieder dem ADFC treu bleiben. Familien sind besonders treu. Einstiegsmitglieder sind skeptischer, was ihre Treue zum ADFC angeht als andere Neumitglieder.

FALSCH

Heute will sich doch niemand mehr engagieren!

ADFC-Mitglieder engagieren sich gerne und **deutlich stärker** als der Bundesdurchschnitt (+12,4 %) und sind **häufiger** in Vereinen Mitglied (+27,2 %). **9 %** der ADFC-Mitglieder sind aktiv und **70 %** wissen, dass man sich im ADFC ehrenamtlich engagieren kann.

Radtouristische Angebote machen den ADFC bei Nicht-Mitgliedern bekannt: **68 %** der deutschen Radurlauber kennen den ADFC. Mit Deutschland per Rad entdecken (39 % zu 27 %), Bett+Bike (22 % zu 12 %) und Radurlaub (46 % zu 11%) erreicht der ADFC überdurchschnittlich gut Radreiseaffine, die das Fahrrad kaum als Verkehrsmittel nutzen.

FALSCH

Immer nur Fahrrad-tourismus, das bringt nix!

FALSCH

Radtouren braucht der ADFC nicht!

Mit Radtouren spricht der ADFC eine breite Bevölkerungsgruppe an. Für Menschen mit Schulabschlüssen unter (Fach)Abitur sind Radtouren wichtigste Motivation für den Beitritt (63 %). **50 %** der Einstiegsmitglieder kommen über Veranstaltungen und Radtouren. Entsprechend wichtig sind Radtouren für Einstiegsmitglieder (26 %) und Mitglieder <2 Jahre (33 %), andere Mitglieder 17 %.

75 % der Bevölkerung fahren im Alltag Rad. **Richtig ist:** Wer ADFC-Mitglied wird, fährt mehr Rad als vorher!

FALSCH

Außer ADFC-Mitgliedern fährt doch niemand Fahrrad!

FALSCH

Das sind doch Autohasser!

ADFC-Mitglieder fahren auch Auto, aber weniger als der Durchschnitt: **64 %** täglich oder mehrfach pro Woche (Bevölkerung 81 %). **Richtig ist:** ADFC-Mitglieder fahren mehr Fahrrad und sie haben mehr Fahrräder als der Bundesdurchschnitt.

Den ADFC kennt doch keiner!

FALSCH

44 % der Bundesbürger kennen den ADFC, unter den Radurlaubern sind es **68 %**. 10 % der Bundesbürger haben schon über eine Mitgliedschaft nachgedacht, von denen, die täglich Rad fahren sogar 23 %. Aber: Junge Menschen (18-26 Jahre) kennen den ADFC kaum (20 %).

Im Bevölkerungsdurchschnitt finden **32 %** Radfahren gefährlich, unter ADFC-Mitgliedern sind es **40 %**. Trotzdem fahren ADFC-Mitglieder mehr Rad und finden es besser als der Durchschnitt.

Da es Mitgliedern gelingt, trotz ihrer Einschätzung Spaß am Rad fahren zu haben, sollte auch der Verband gegenüber Politik und Verwaltung Druck machen können, um Gefahren abzubauen und trotzdem Rad fahren als etwas Positives vermitteln zu können.

Das sind doch die Hardcore-Radler!

FALSCH



Der Verband entwickelt sich

Hilfe zahlt sich aus

Die vierjährige finanzielle Unterstützung der kleinen Landesverbände durch den Gesamtverband hat sich als Katalysator erwiesen. Sie hat es den Landesvorständen ermöglicht, Landesgeschäftsführer/innen zu beschäftigen. Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliederwerbung sowie Gliederungen und Ehrenamtsmanagement sind die Schwerpunkte der Verbandsarbeit.



Thomas Baur
Stellvertretender
ADFC-Bundesvor-
sitzender

Da die Mitgliedsbeiträge die stabilste Einnahmenquelle darstellen, haben Landesvorstände und Aktive vor Ort die Mitgliederwerbung intensiviert. Durch die hauptamtliche Präsenz konnte die Pressearbeit verstärkt und der Bekanntheitsgrad des ADFC gesteigert werden. Die Aktiven in den Gliederungen erhalten mehr Unterstützung, die Aktivenfortbildung wurde deutlich ausgeweitet. „Es ist beeindruckend, was mit den insgesamt 320.000 Euro in den acht Landesverbänden angestoßen werden konnte“, freut sich Bundesvorstandsmitglied Thomas Baur.

Förderung verstetigt und erweitert

Der ursprüngliche Gedanke, dass die kleinen Landesverbände ab 2017 auf eigenen Beinen stehen können, hat sich als nicht machbar erwiesen. Nur Schleswig-Holstein und Sachsen werden ohne finanzielle Unterstützung auskom-

men, da sie eine ausreichende Mitgliederbasis, hohes Mitgliederwachstum und erfolgreiche Drittmittelakquisition aufweisen.

Im Zuge der Beitragserhöhung 2016 wurde daher der Struktur- und Entwicklungsfonds geschaffen, der vorrangig die Folgefinanzierung der kleinen Landesverbände bis 2020 zum Ziel hat. Im Rahmen der erarbeiteten Förderrichtlinie soll es aber auch möglich sein, dass Kreisverbände oder Projekte Mittel aus dem Fonds erhalten können. „Zukünftig kann ich mir vorstellen, dass im Rahmen von Pilotprojekten auch Mitarbeiter zu den Themen Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliedergewinnung in Kreisverbänden gefördert werden. Gerade Großstädte bieten hier ein interessantes Potenzial“, so Baur.

Verbandsentwicklung ist im Blick

Das Förderprojekt der kleinen Landesverbände hat im Gesamtverband das Bewusstsein für eine zielgerichtete, systematische Verbandsentwicklung geschaffen. Beispielhaft gilt dies für das Ehrenamtsmanagement mit den Schwerpunkten Aktivensuche und -begleitung. Es hat sich auch gezeigt, dass die praktische Umsetzung mit Arbeitshilfen und das Ausprobieren vor Ort noch Geduld erfordern.



Entwicklungsprozess

Entwicklungen bündeln, Neues erreichen

„Der Verband steht vor der großen Aufgabe, sich fit für die Zukunft zu machen“, so begründete Mario Junglas, stellvertretender ADFC-Bundesvorsitzender, 2015 die Aufnahme des ADFC-Verbandsentwicklungsprozesses.

In einem mehrjährigen Prozess, der mit der ersten zweijährigen Phase nun angelaufen ist, sollen in mehreren Arbeitsgruppen wichtige Themen zum Selbstverständnis des Verbands bearbeitet werden. Die erzielten Ergebnisse werden Einfluss auf die Gestaltung des Verbands nehmen. Auch die Weiterentwicklung der 2015 beschlossenen „Eckpunkte zum Leitbild“ steht im Fokus. Sie sind in ihrer derzeitigen Fassung zugleich eine wesentliche Orientierung für den Verbandsentwicklungsprozess.

Im Umfeld der Bundeshauptversammlung 2015 begann der verbandsöffentliche Auftakt für den Verbandsentwicklungsprozess mit einem Startworkshop. Der Workshop bot die Möglichkeit, sich zu beteiligen und sich mit den Zielen und Inhalten des Prozesses auseinanderzusetzen, zudem lernten die Teilnehmenden die bereits besetzte Steuerungsgruppe kennen. Direkt im Anschluss wurden drei ehrenamtliche Projektgruppen gebildet, die für jeweils eines der Themen „Der ADFC als Gesamtverband“, „Der ADFC als Dienstleister und Unternehmen“ und „Der ADFC als Mitgliedsorganisation und Bewegung“ verantwortlich sind.

Mit einem gemeinsamen Auftakt im Februar 2016 in Fulda begann die inhaltliche Arbeit, bei der es zunächst vor allem um eine Be-

standsaufnahme ging. Deshalb führten die Projektgruppen zum Beispiel Befragungen zu unterschiedlichen Themen durch, machten Interviews oder werteten die Mitgliederbefragung aus. Die Projektgruppen agierten dabei eigenständig und standen über Ansprechpartner im regelmäßigen Austausch mit der Steuerungsgruppe.

In Form eines Meilensteinworkshops trafen alle Beteiligten im Herbst wieder zusammen, um die für 2016 gesetzten Ziele zu überprüfen und sich abzustimmen. Mit der Präsentation der Zwischenergebnisse auf der Bundeshauptversammlung 2016 geht ein erfolgreiches erstes Jahr Verbandsentwicklungsprozess zu Ende.

Im Arbeitsprozess der Steuerungsgruppe und Projektgruppen werden auch neue Formate erprobt: In den Prozess sind rund 30 engagierte Ehrenamtliche und weitere Engagierte mit Einzelaufgaben eingebunden, deshalb unterstützen beispielsweise Videokonferenzen und gemeinsame Arbeitsplattformen bei der Kommunikation. Aber auch klassische Präsenztreffen finden regelmäßig statt.

Selbst wenn der Verbandsentwicklungsprozess vor allem Prozesse und Strukturen des ADFC in den Fokus nimmt, dient auch er letztlich dem Ziel, dass immer mehr Menschen komfortabel und sicher Fahrrad fahren können – nicht zuletzt durch den effizienten und engagierten Einsatz des ADFC.



Mario Junglas

Stellvertretender
ADFC-Bundesvor-
sitzender

ECKPUNKTE ZUM LEITBILD:

[www.adfc.de/ueber-uns/
adfc-leitlinie/adfc-leitlinie](http://www.adfc.de/ueber-uns/adfc-leitlinie/adfc-leitlinie)

Fahrradparken

Gefragt und publik gemacht



Roland Huhn
Referent Recht

Im Mai 2016 hat der Beuth-Verlag die DIN 79008 Stationäre Fahrradparksysteme veröffentlicht, die unter maßgeblicher Mitwirkung des ADFC entstand und endlich allen Anwendern zur Verfügung steht. Die Norm nennt Anforderungen an die Gebrauchstauglichkeit und Sicherheit von Fahrradparkern. Neu entwickelte Fahrradboxen und Doppelstockparker einiger Hersteller orientieren sich bereits an der Norm.

Im vergangenen Jahr beantwortete die ADFC-Bundesgeschäftsstelle verstärkt Anfragen zur Planung von Fahrradabstellanlagen innerhalb und außerhalb von Gebäuden. Bauherren, Architekten und Landschaftsarchitekten entdecken zunehmend die Bedeutung des Themas Fahrradparken und beziehen es in ihre Bauvorhaben ein.

Das Oberverwaltungsgericht Münster entschied, dass Fahrräder als „brennbare Gegenstände“

in Tiefgaragen und Parkhäusern nicht abgestellt werden dürfen. Roland Huhn, Referent Recht, machte in der Radwelt die absurde Rechtslage publik, die zum Teil auch in den übrigen Ländern besteht. Der Landtag von Nordrhein-Westfalen geht mit gutem Beispiel voran und bereitet eine Gesetzesänderung zum erlaubten Fahrradparken in Mittel- und Großgaragen vor.

Verbraucherberatung

Guter Rat

Die Verkehrsrechtsschutzversicherung des ADFC deckt nicht alle Streitfälle rund um das Fahrrad ab. Nicht enthalten sind z. B. vertragliche Auseinandersetzungen mit Fahrradhändlern. Hier hilft die Bundesgeschäftsstelle mit einer individuellen Beratung weiter. Häufig gestellte Fragen, besonders bei Elektrofahrzeugen: Nach wie vielen Reparaturversuchen ist die Nachbesserung eines mangelhaften neuen Fahrrads gescheitert? Steht mir bei längerer Reparaturdauer ein Ersatzfahrrad zu? Nach einem Rahmenbruch in der fünfjährigen Garantiezeit will der Hersteller einen neuen Rahmen liefern, aber nicht den Umbau der Teile bezahlen. Kann das rechtens sein?

Meistens versetzen schon Auskünfte zur Rechtslage per Telefon oder E-Mail ADFC-Mitglieder in die Lage, erfolgreich zu verhandeln. Beispielsweise gilt die Nachbesserung nach dem erfolglosen zweiten Versuch als fehlgeschlagen, unter besonderen Umständen dürfen es auch mehr sein. Anspruch auf ein Ersatzrad besteht nicht automatisch, sondern erst dann, wenn man den Verkäufer in Verzug gesetzt hat. Der Leistungsumfang der Herstellergarantie hängt von den Bedingungen ab. Sie wird freiwillig gewährt und darf Einschränkungen vorsehen. Bei einer Nachbesserung aufgrund der gesetzlichen Sachmängelhaftung trägt der Verkäufer auch die Arbeitskosten.

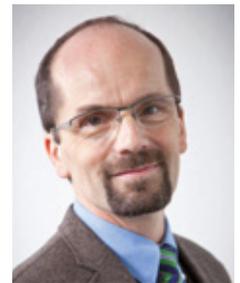


Lastenräder und Beleuchtung

Normen, Tests und Vorschriften

Aktuell arbeitet der ADFC an einer DIN-Sicherheitsnorm für Lastenräder mit. In einem Beirat der Stiftung Warentest hat er seinen Sachverstand in die Vorbereitung eines Tests von Elektrorädern eingebracht.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legte Anfang 2016 einen Vorschlag für eine umfangreiche Neufassung der Vorschriften zur Fahrradbeleuchtung vor. Die Stellungnahme des ADFC, an der auch die Mitglieder des Fachausschusses Technik maßgeblich mitgewirkt haben, trug dazu bei, zahlreiche Mängel zu korrigieren. Im neuen Gesetzentwurf ist die Pflicht zum Verkauf neuer Fahrräder mit Beleuchtung entfallen, die der ADFC begrüßt hatte.



Dr. Gereon Broil
Stellvertretender
ADFC-Bundesvor-
sitzender und
zuständig für den
Bereich Technik und
Verbraucherschutz.

Straßenverkehrsordnung

Mehr Sicherheit für Radfahrer

Mit einem geplanten neuen Zusatzzeichen „E-Bikes frei“ für Radwege stiftete das StVO-Referat des Bundesverkehrsministeriums Verwirrung. Es musste nachträglich klarstellen, dass mit E-Bikes keine S-Pedelecs bis 45 km/h gemeint sind – und erst recht nicht Pedelecs bis 25 km/h, denn sie gelten als Fahrräder und dürfen auf Radwegen benutzt werden.

Eine Forderung des ADFC zur Sicherheitstechnik wird Wirklichkeit: Daimler stellte auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Nutzfahrzeuge in Hannover seinen Abbiegeassistenten für Lkw vor. Ab Dezember 2016 soll das Sicherheitssystem, das den Lkw-Fahrer vor Radfahrern und Fußgängern im toten Winkel warnt, angeboten werden. Experten erwarten von der Verbreitung solcher Assistenzsysteme einen deutlichen Rückgang der besonders folgenschweren Abbiegeunfälle von Lkw mit Radfahrern.



Mit dem Radurlaubsplaner „Deutschland per Rad entdecken“ fällt die Radreise-Vorbereitung leicht – und Radtouristen haben mehr Zeit zum Entdecken und Genießen.



Deutschland per Rad entdecken

Im Fokus der Presse



Louise Böhler
Referentin Pro-
duktmanagement
Tourismus und
Projektleiterin
„Deutschland per
Rad entdecken“

Fahrradtourismus kommt an – das haben auch auflagenstarke Zeitungen und Magazine erkannt und berichten über die schönsten Radreiseziele in Deutschland. Dabei greifen sie gerne auf das gut sortierte, informative Angebot aus „Deutschland per Rad entdecken“ zurück. Der Radurlaubsplaner zeigt bekannte Klassiker und auch den ein oder anderen Geheimtipp. Die ADFC-Routenempfehlungen werden stark nachgefragt: So präsentierten Hörzu, Bild+Funk, Tina, Stern Extra Reisen, Apotheken Umschau, Gong und Freizeitwoche Inhalte aus „Deutschland per Rad entdecken“ und stellten das ADFC-Produkt einem bundesweiten Publikum vor.

Mit dem neuen E-Paper und den Servicefunktionen auf www.adfc.de/reisenplus ist

auch Onlinenutzern ein umfangreiches Angebot zugänglich. Mit dem praktischen Routenfinder können sie nach Bundesland, Region und Routentyp selektieren und finden so eine passende Radroute nach ihrem Geschmack.

International sorgt die Kooperation mit der Deutschen Zentrale für Tourismus für die Vermarktung ausgewählter Routen in sieben Sprachen.





Vorbereitungen laufen

Pünktlich zur Internationalen Tourismusbörse (ITB) im März 2017 wird die neue Ausgabe von „Deutschland per Rad entdecken“ erscheinen. Die Vorbereitungen sind bereits in vollem Gange. Eigens für die Broschüre wird ein Fotoshooting organisiert, um bei den Lesern mit stimmungsvollen Bildern Vorfreude auf die nächste Radreise zu wecken.

Vor allem im Onlinebereich wird es zukünftig viel zu entdecken geben: Der Internetauftritt wird komplett überarbeitet und präsentiert sich 2017 im neuen Design. Und auch die Social-Media-Aktivitäten werden erweitert: Über Twitter werden Leser künftig auch unterwegs mit Nachrichten und Routentipps versorgt, zudem können sie auf Instagram ihre Urlaubsschnappschüsse mit anderen Nutzern teilen.



Die Präsentation der ADFC-Radreiseanalyse auf der ITB.

ADFC-Radreiseanalyse

Elf Prozent mehr Radurlauber

Die ADFC-Radreiseanalyse ist weltweit die einzige jährliche Erhebung zum Fahrradtourismus. Auf der Internationalen Tourismusbörse (ITB) wurden die Ergebnisse vorgestellt: 4,5 Millionen Deutsche haben 2015 eine Radreise mit mindestens drei Übernachtungen unternommen – elf Prozent mehr als im Vorjahr. Als Reiserad dient ihnen dabei immer häufiger ein Elektrofahrzeug. Rund ein Drittel der Radreisenden nutzt die Bahn für die An- und Abreise, doch oft sind die Fahrradmitnahmekapazitäten im DB-Fernverkehr gering oder es fehlen durch-



gehende Verbindungen. Ihren nächsten Radurlaub planen viele Befragte innerhalb Deutschlands.

Zum beliebtesten Radfernweg in Deutschland wurde zum zwölften Mal in Folge der Elberadweg gekürt, gefolgt von Weser- und Ruhrtal-Radweg. Als beliebteste deutsche Radregion verteidigte Bayern den ersten Platz.

Auf www.adfc.de/radreiseanalyse finden sich die detaillierten Ergebnisse – auch in Englisch.



Raimund Jennert
Stellvertretender ADFC-Bundesvorsitzender, stellte die Daten detailliert auf der ITB vor.



ADFC auf der ITB

Der ADFC präsentiert seit 24 Jahren die ADFC-Fachveranstaltungsreihe Fahrradtourismus für touristische Organisationen, Anbieter, Planer, Entscheider, Presse und Wissenschaft auf der ITB. Erfahrungen und beispielhafte Kooperationen bieten neue Perspektiven für die fahrradtouristische Entwicklung. Zum ersten Mal war der ADFC auch im ITB-Kongressprogramm mit dem Thema „smart biking im Tourismus“ vertreten.

INFOS UND PRÄSENTATIONEN
auf www.adfc.de/itb.

Zentrales Radtourenportal

In Zukunft sollen Gliederungen ihre Radtouren zeitgemäß verwalten und präsentieren können. Eine Arbeitsgruppe hat ein Konzept für ein zentrales Radtourenportal entwickelt. Das Konzept wurde im Frühjahr mit einem Kreis aus Datenbank-Experten diskutiert und optimiert, anschließend wurde es an die ADFC-Gliederungen versandt. Mehr als 75 Gliederungen verdeutlichen mit ihrer Rückmeldung das große innerverbandliche Interesse. Unter Berücksichtigung der Rückmeldungen wird das Konzept nun finalisiert. Für die Umsetzung werden Angebote eingeholt.

Fachausschuss Fahrradtourismus

Chance für die Region

Auf Einladung der Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH tagte der Fachausschuss Fahrradtourismus im Frühjahr 2016 in Ratzeburg. Die Region möchte sich mittelfristig zur ADFC-RadReiseRegion entwickeln und hatte deshalb den Fachausschuss gebeten, während seiner Tagung die Region auf drei Routen unter die Räder zu nehmen. Landrat, Geschäftsführer der Tourismusorganisationen, Bürgermeister, Pressevertreter der Jugendherbergen der Region sowie eine Vertreterin des Ministeriums für Wirtschaft empfingen den Fachausschuss. Der ADFC bescheinigte der Region großes Potenzial, merkte aber an, dass an einigen Stellschrauben noch gedreht werden müsse und gab entsprechende Tipps.

Der Fachausschuss brachte auch eine Empfehlung zur Radverkehrsbeschilderung auf den Weg.

INFO: www.adfc-tourismus.de



Der Fachausschuss in Ratzeburg.

ADFC-TourGuide

Ausbildung mit Zertifikat



Gabi Bangel

Leiterin Tourismus

Die ADFC-Bundeshauptversammlung 2015 ebnete den Weg für eine bundesweit einheitliche und qualifizierte Ausbildung zum ADFC-TourGuide. Ausgebildete Radtourenleiter erhalten ein drei Jahre gültiges Zertifikat. Bis Ende 2016 sieht eine Übergangsregelung vor, dass auch Aktive, die seit 2010 eine vergleichbare Ausbildung absolviert haben, das Zertifikat erhalten können.

2016 wurde das „ADFC-Handbuch Radtourenleiterausbildung“ überarbeitet und steht den ADFC-Ausbildern als PDF zur Verfügung. Auf dem dritten Train-the-Trainer-Seminar wurden nochmals 16 Ehrenamtliche geschult. Insgesamt gibt es nun 40 Aktive, die andere als Radtourenleiter schulen können. Leider gibt es noch nicht in allen Landesverbänden ausreichend Trainer.

Die Vergabe des Zertifikats wird zentral gesteuert. Die neue Fachgruppe „ADFC-Radtourenleiterausbildung“ tauschte sich auf ihrem ersten Treffen zum Stand der Ausbildungen und zu weiteren Schritten wie der Entwicklung von

Weiterbildungsmodulen und einheitlichen Seminarunterlagen aus. In den nächsten zwei Jahren soll ein Fortbildungsmodul geschaffen werden, das zur Fortsetzung des Zertifikats berechtigt.

Die Fachgruppe und der ADFC-Bundesverband arbeiten an der Weiterentwicklung der Radtourenleiterausbildung und werben bei den Landesverbänden weiter für die Ausbildung zum ADFC-TourGuide.



Die Fachgruppe „ADFC-Radtourenleiterausbildung“.

ADFC-Qualitätsradrouten und ADFC-RadReiseRegionen

Qualitätsversprechen



Auf der Internationalen Tourismusbörse im März 2016 in Berlin wurden erneut ADFC-Qualitätsradrouten und ADFC-RadReiseRegionen ausgezeichnet.

Qualitätsmanagement spielt nicht nur für Radfernwege eine Rolle, sondern wird auch zunehmend wichtiger für Regionen, die ein gutes fahrradtouristisches Angebot etablieren möchten. Passend dazu bietet der ADFC seit 2013 die Zertifizierung zur geprüften ADFC-RadReiseRegion an und unterstützt damit die Entwicklungen vor Ort.

Die Auszeichnung ist bei den Tourismusorganisationen sehr gefragt, bedarf aber einer langfristigen Vorarbeit: Es müssen nicht nur thematische Routen konzipiert und begutachtet werden, auch die Infrastruktur mit Übernacht-

ungsmöglichkeiten, Fahrradvermietungen, Tourist-Informationen sowie Park- und Rastplätze werden überprüft.

Auf der ITB 2016 konnten mit der HeideRegion Uelzen, dem Chiemsee-Chiemgau und dem Schlosspark im Allgäu gleich drei ADFC-RadReiseRegionen prämiert werden. Diese Regionen haben ihr radtouristisches Angebot über Jahre vorangetrieben und wurden mit dem Gütesiegel belohnt.

Vorbildfunktion hat der Schlosspark im Allgäu. Zusätzlich zur ADFC-RadReiseRegion wurde

hier mit der Schlossparkrunde auch eine ADFC-Qualitätsradroute mit fünf Sternen ausgezeichnet. Das ist bisher einmalig in Deutschland.

Gestiegene Ansprüche

Mit den steigenden Erwartungen der Radtouristen wächst auch der Qualitätsanspruch der Touristiker an ihr Produkt. „Viele Routenbetreiber möchten die nächsthöhere Sterneanzahl erreichen und optimieren dafür vor Ort kräftig. Das braucht Zeit und Koordination, zahlt sich aber langfristig aus“, sagt Louise Böhler, Referentin Produktmanagement Tourismus beim ADFC.

Die einzelnen Bundesländer gehen in der Qualitätssicherung unterschiedliche Wege: Baden-Württemberg hat eine groß angelegte Qualitätsoffensive gestartet – mit dem Ziel, alle 19 Radfernwege des Bundeslandes durch den ADFC klassifizieren zu lassen. Brandenburg hat mithilfe der ADFC-Gütesiegel die Qualität seiner Radrouten aufgebaut und setzt nun auf ein eigenes Qualitätsmanagementsystem.

Insgesamt dürfen sich 35 Radrouten und fünf Regionen mit den ADFC-Gütesiegeln schmücken. Die Zahlen zeigen einen Trend zum Qualitätsaufbau in den Regionen und den steigenden Qualitätsanspruch.

Neue Auszeichnungen in 2016

(Höchstwertung: 5 Sterne)

★★★★★

Schlossparkrunde im Allgäu	★★★★★
Drauradweg (Nachklassifizierung)	★★★★★
Liebliches Taubertal – Der Klassiker (Nachklassifizierung)	★★★★★
Bodensee-Radweg	★★★★★
Odenwald-Madonnen-Radweg	★★★★★
Iller-Radweg	★★★★★
Tauernradweg (Nachklassifizierung)	★★★★★
RuhrtalRadweg (Nachklassifizierung)	★★★★★
Stromberg-Murratal-Radweg	★★★

Stand: August 2016

Der aktuelle Stand der Auszeichnungen und weitere Infos gibt es auf www.adfc.de/sternerouten.

ADFC-RadReiseRegionen 2016

RadReiseRegion

- > Schlosspark im Allgäu
- > Heide region Uelzen
- > Chiemsee-Chiemgau

Stand: August 2016

Know-how des ADFC

International gefragt

Die Landkarte der ADFC-Routen und -Regionen wird immer größer. Denn: Immer mehr europäische Nachbarn entdecken die Zugkraft der Gütesiegel für Fahrradfreundlichkeit. ADFC-geprüfte Qualität finden Radurlauber jetzt schon in acht europäischen Ländern: Deutschland, Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande, Schweiz, Österreich und Ungarn.

Dieses Interesse wurde auch auf der Velo-city, der größten internationalen Fahrradkonferenz, in Taipeh deutlich. Der ADFC präsentierte unter dem Dach der Deutschen Fahrradbotschaft® u. a. sein Know-how in puncto Qualität und Qualitätssicherung im Fahrradtourismus einem internationalen Publikum aus 43 Ländern.

2016 löste die Bett+Bike-App das gedruckte Verzeichnis ab. Die App ist kostenfrei bei iTunes und im Google Play Store erhältlich. Alle Infos auf www.bettundbike.de/app.



Bett + Bike

GmbH gegründet

Seit über 20 Jahren können sich Radtouristen auf Bett+Bike verlassen: Das Qualitätssiegel tragen Gastbetriebe, die ihren Rad fahrenden Gästen auch für nur eine Nacht ein Quartier geben, einen sicheren Aufbewahrungsort für Fahrräder bieten, Werkzeug für kleinere Reparaturen stellen und mehr.

Aus 200 Beherbergungsbetrieben Anfang der 1990er-Jahre sind fast 6.000 fahrradfreundliche Hotels, Pensionen, Hostels, Ferienwohnungen, Jugendherbergen und Campingplätzen in Deutschland, Österreich, Dänemark und Luxemburg geworden. Der Internetauftritt www.bettundbike.de verzeichnet durchschnitt-

lich etwa 200.000 Seitenaufrufe und 50.000 Sitzungen im Monat.

2016 haben Landesverbände und Bundesverband die Bett+Bike Service GmbH gegründet, die die regionale Arbeit koordinieren und das Angebot weiterentwickeln soll. Als Lizenznehmer der GmbH zertifizieren und betreuen neun Landesverbände Gastbetriebe in Deutschland. Die GmbH ist außerdem für die ausländischen Lizenznehmer zuständig. Geschäftsführer der GmbH ist seit Mai Wolfram Hinnenthal: „Mein Ziel ist es, Bett+Bike zu einem der führenden Informations- und Buchungsportale für Radtouristen zu machen.“



Wolfram Hinnenthal
Geschäftsführer
Bett+Bike Service
GmbH

INFO:
www.bettundbike.de

Radurlaub

Planungshilfe kommt gut an

INFO:
www.radurlaub-online.de

Die Broschüre „Radurlaub“ stellt Pauschalreisen von Veranstaltern und Tipps vor – die Mischung aus Magazin und Katalog kommt gut an: Nach Erscheinen der dritten Ausgabe gab es viele positive Rückmeldungen von Lesern und Veranstaltern. Seit März ist die Broschüre „Radurlaub“ im ADFC-Versand bereits vergriffen. Damit zirkuliert seit dem Frühjahr 2016 eine Auflage von 180.000 Exemplaren.

Die Broschüre erreicht mehr als 315.000 Leser. Hinzu kommt die Internetseite www.radurlaub-online.de mit rund 30.000 Nutzern in der ersten Jahreshälfte. Hier finden sich auch zusätzliche Angebote.

Organisieren Reiseveranstalter den Urlaub, muss der Gast nur genießen. Seinen Job –

unter den 109 Reiseideen der 43 professionellen Veranstalter den persönlichen Urlaubstraum zu finden – hat er mit der Buchung erledigt. Als ADFC-Mitglied freut er sich bei einigen Veranstaltern über einen Rabatt von 25 Euro bei der Buchung. Die angebotenen Touren sind so unterschiedlich wie die Reiseziele in Deutschland, Europa und der großen, weiten Welt. 2016 präsentierte sich die Partnerregion Steiermark als das Grüne Herz Österreichs.

Der „Radurlaub“ ist in vielen ADFC-Info-läden und auf Messen erhältlich, zudem lässt er sich auf www.radurlaub-online.de durchblättern und herunterladen, auch unterwegs per Smartphone oder Tablet.



Medienpräsenz des ADFC

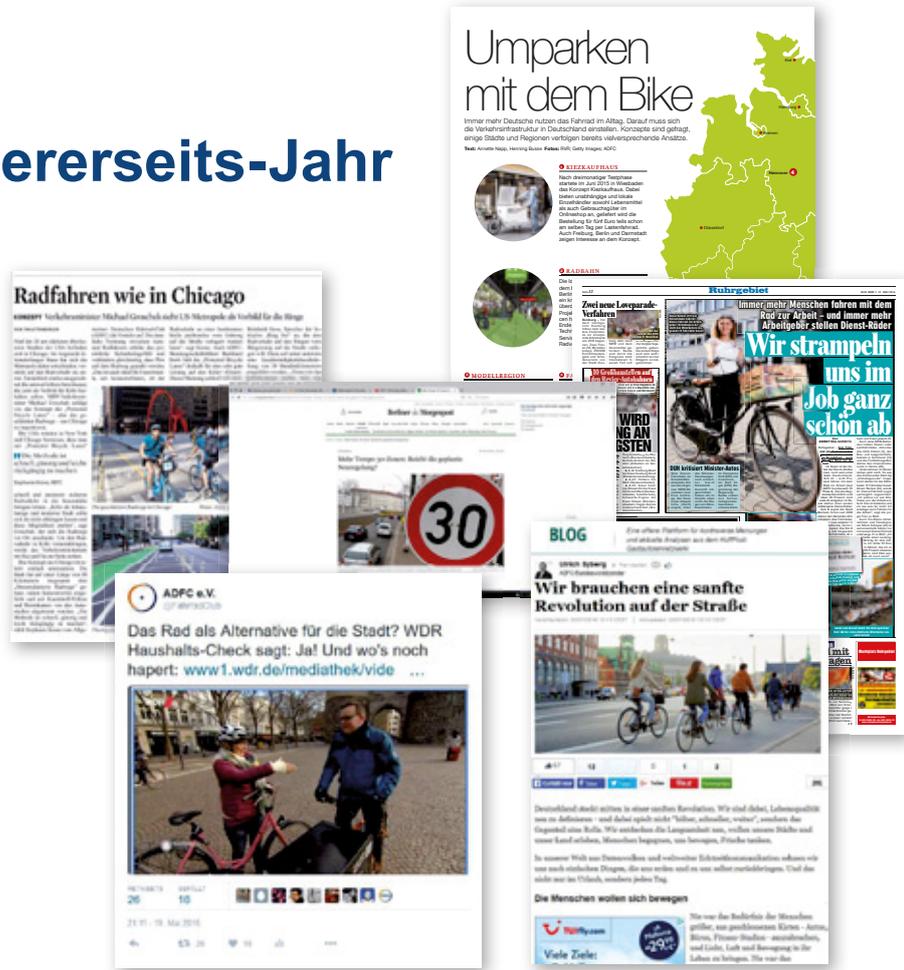
Ein Einerseits-Andererseits-Jahr

Einerseits: Riesenerfolge. Das Fahrrad ist als modernes Verkehrsmittel sowas von angesagt. Im August bringt der Springer Verlag die erste BikeBild heraus, ein „Tochtermagazin“ der Auto Bild. Man kann davon halten, was man will, aber ein deutlicheres Zeichen gibt es nicht, dass das Fahrrad jetzt Mainstream und ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor ist. Im April staunt man bei Auto Motor Sport, dem zweiten großen PS-Magazin des Landes, über ein Spezial „So fahren wir morgen“ – mit vielen ADFC-Themen, vom Fahrradklima-Test über die Infrastrukturdebatte bis hin zu Rechtstipps für Rad und Pedelec. Noch vor einem Jahr: Unvorstellbar!

Das politische Ziel, Radschnellwege in den Bundesverkehrswegeplan zu bekommen, hat der ADFC 2016 tatsächlich erreicht – und unsere Begeisterung schlägt Wellen mit Interviews in FAZ, WELT, Deutschlandfunk und Co. Radschnellwege sind überhaupt das Superthema, mit dem wir sogar in der Weltpresse Gehör finden. Unsere Statements zum RS1 schaffen es bis in die Saudi Gazette, den New Zealand Herald und die India Times. Politische Autorenbeiträge von ADFC-Bundesvorständen liest man in FAZ, Huffington Post, Weser Kurier und anderen. Sogar im produktlastigen Focus-Sonderheft zum Thema Fahrrad konnte der ADFC politische Themen unterbringen.

Auf die Titelseite der WamS schaffte er es mit Forderungen zur besseren Aufklärung von Fahrraddiebstählen. In der Süddeutschen war es die ADFC-Pannenhilfe. Frankfurter Allgemeine und Frankfurter Rundschau bringen Sonderbeiträge zu „Mit dem Rad zur Arbeit“. Die renommierte Brigitte findet sogar, dass der Arbeitsweg mit dem Rad besser als ein Workout ist.

Publikumsmagazine mit Millionenauflagen drucken seitenweise ADFC-Tourenempfehlungen, darunter Hörzu, Funkuhr, Bild am Sonntag, Fit for Fun, Gong, Apotheken Umschau und viele mehr. Große Krankenkassenmagazine springen auf, darunter „Gesundheit“ der BBK sowie „KKHplus“.



Unsere Twitter-Botschaften von der Chicago-Reise von NRW-Verkehrsminister Groschek mit ADFC-Bundesgeschäftsführer Stork schieben einen Beitrag im Kölner Stadtanzeiger an. Dieser wiederum löst eine sehr fruchtbare lokale Debatte über die Umsetzbarkeit von geschützten Radwegen auf den Kölner Ringen aus.

Aber andererseits: Die Konkurrenz um das Thema Fahrrad wächst. In Berlin stept der Bär – und die agile Initiative Volksentscheid Fahrrad dominiert in der Bundeshauptstadt zumindest zeitweise die fahrradpolitische Debatte. Der ADAC besetzt immer mehr Fahrradthemen und schickt seinen Pannendienst jetzt auch mit E-Bikes raus. Bei uns ist seit dem verkehrspolitischen Patt auf der letzten ADFC-Bundesversammlung klar, dass wir als Gesamtverband gerade nicht mit einer Sprache sprechen. Das macht die bundesweite Pressearbeit zu unserem zentralen Thema gerade ziemlich kompliziert.

Ja, das Fahrrad hat fantastische Zeiten vor sich – und das ist auch ein Erfolg des ADFC. Der Verband muss aber gemeinsam daran arbeiten, damit auch der ADFC großartige Zukunftsperspektiven hat.



Stephanie Krone
vertritt als Pressesprecherin den ADFC-Bundesverband.

INFO:
Alle Pressethemen im Überblick auf www.adfc.de/presse.

Radwelt – das ADFC-Magazin

Erreicht die Zielgruppe



Alexandra Kirsch
Chefredakteurin
ADFC-Medien

Ein exklusiver Mitgliedervorteil ist es, regelmäßig das ADFC-Magazin Radwelt aus dem Briefkasten zu ziehen. Alle zwei Monate erinnert das Magazin daran, dass man Mitglied im ADFC ist. Und besonders erfreulich ist: Die ADFC-Mitglieder- und Zielgruppenbefragung hat gezeigt, dass 86 Prozent der Hauptmitglieder die Radwelt regelmäßig lesen, neun Prozent bezeichnen sich als unregelmäßige Leser, drei Prozent lesen sie selten. Die restlichen zwei Prozent lesen die Radwelt nicht oder kennen sie nicht. Dieses schon sehr gute Ergebnis wird durch die Bewertung gekrönt: Das ADFC-Magazin erhielt durchschnittlich die Note 1,9.

INFO:

www.adfc.de/radwelt

Regelmäßige Radwelt-Leser nutzen auch überdurchschnittlich viele Angebote des ADFC und sie empfehlen den ADFC zu 91 Prozent weiter. „Das zeigt, dass die Radwelt ankommt, gelesen wird und Mitglieder über den ADFC informiert und an den Verband bindet“, sagt Alexandra Kirsch. Sie und die Medien-Redaktion freuen sich sehr über diese Bestätigung ihrer Arbeit.

Das ADFC-Magazin liegt weiterhin als auflagenstärkstes Trekkingradmagazin in Deutschland an der Spitze. Die Auflage wird durch die IVW geprüft, die Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern.

Titelbildkonzept verändert

Es war Zeit für eine Veränderung bei den Titelbildern. Der erste Versuch, das pinkfarbende Titelbild 3.2015, hatte für eine starke Resonanz gesorgt und wurde ein kleiner Trendsetter: Bei der db mobil posierte im Oktober 2015 Thomas Gottschalk vor Pink und im Mai 2016 Udo Lindenberg. Das kräftige Blau der Radwelt 2.16 erschien zeitgleich auch auf einem db mobil-Cover. Selbst der Schriftzug der Radwelt wird aufgegriffen: Seit dem Relaunch der Welt unterscheiden sich „Die Welt“ und „RadWelt“ nur durch die drei Buchstaben vorweg.

So viel Bestätigung in einem Jahr – dafür sagen die ADFC-Medien-Redaktion und die Gestalterinnen und Gestalter der Zweiplus Medienagentur vielen Dank!



Internetauftritt

Unangepasstes Infoportal



Die Internetseite www.adfc.de ist das Informationsportal zum Thema Fahrrad. Interessierte finden hier Tipps und Infos zur Verkehrssicherheit und zu rechtlichen Fragen, Fahrradtechnik

oder Radreisen im In- und Ausland. Im Bereich News gibt es aktuelle Meldungen rund um das Thema Fahrrad. Der Terminkalender zeigt Fahrradmesse, Sternfahrten, ADFC-Veranstaltungen und vieles mehr.

Mit mehr als 4,5 Millionen Seitenaufrufen und rund 1,3 Millionen Besuchern von Januar bis Juli ist www.adfc.de eine stark frequentierte Seite. Was sich aber deutlich abzeichnet: Der Anteil der Smartphone- und Tablet-Nutzer steigt unaufhörlich. Für diese Formate ist www.adfc.de noch nicht optimiert, deshalb gestaltet der ADFC seinen Internetauftritt neu. Ab 2017 wird sich der ADFC-Webauftritt an die verschiedenen Formate automatisch anpassen und auch etwas anders aussehen.



Sabine Richarz

ist für den Relaunch von www.adfc.de verantwortlich.

Twitter

Täglich frisch

Auf Twitter bekommen Fahrrad-Begeisterte eine täglich frische Mischung aus Neuigkeiten, Meinungen und Tipps rund ums Rad. Schon 6.500 Follower finden das interessant – darunter auch viele Journalisten, Politiker, Aktivisten und Unternehmen. Folgen Sie uns auf [@FahrradClub](https://twitter.com/FahrradClub)!



Facebook

Rekord gebrochen

Der ADFC-Auftritt bei Facebook hat 2016 weitere Fans gewonnen: Rund 1.000 sind hinzugekommen und summieren sich auf rund 6.300. Die Mischung aus News, Links auf Spannendes und Kurioses aus dem Netz zum Thema Fahrrad und politischen Beiträgen sowie die rasche Beantwortung der Fragen kommt gut an. Der Post zur E-Auto-Kaufprämie ist der neue Rekordhalter: Er hat 25.000 Menschen erreicht und wurde vielfach kommentiert.

INFO:

www.facebook.com/AllgemeinerDeutscherFahrradClub



Haushaltsabschluss 2015

Positive Zahlen



Birgit Kloppenburg

Stellvertretende
ADFC-Bundesvorsitzende

Das Jahresergebnis 2015 des ADFC-Bundesverbands beträgt knapp 37.000 Euro und ist damit besser als geplant, denn 2015 wurden einige Budgets nicht komplett ausgeschöpft. Es konnten zweckgebundene Rücklagen geschaffen werden, die 2016 verwendet werden und vor allem der kurzfristigen Kapazitätserweiterung der Bundesgeschäftsstelle dienen sollen.

Die Mitgliederbeiträge sind für den ADFC eine wichtige Säule seiner Unabhängigkeit. Wie in den vergangenen Jahren hat der ADFC deshalb weiter auf Wachstum gesetzt und nachgefragt, wie er für weitere Zielgruppen attraktiver werden und im Herbst 2015 eine Mitglieder- und Zielgruppenbefragung in Auftrag gegeben.

Die Befragung hat gezeigt, dass viele Menschen den ADFC kennen, etliche sogar schon über eine Mitgliedschaft nachgedacht haben – es ist also Potenzial vorhanden. Mit der 2016 eingeführten ADFC-Pannenhilfe bietet der Verband eine weitere Serviceleistung an, die den entscheidenden Schritt zu einem Beitritt erleichtern kann, denn Serviceleistungen finden potenziell Interessierte attraktiv.

Bereits seit 2013 bietet der ADFC eine vergünstigte Einstiegsmitgliedschaft an, um leichter neue Mitglieder zu gewinnen. „Für das stabile Wachstum haben sich die Einstiegsmitgliedschaften bewährt. ADFC-Aktive haben sie erfolgreich auf Messen und Veranstaltungen eingesetzt. 2016 haben wir sie erstmals bei der Aktion ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘ angeboten“, sagt Birgit Kloppenburg vom ADFC-Bundesvorstand, in dem sie für Finanzen zuständig ist. Das Angebot erschien im Newsletter der Aktion und wurde von 500 Teilnehmern in Anspruch genommen. Bei den Einstiegsmitgliedern ist der Anteil der Menschen bis 40 Jahre fast doppelt so hoch wie bei den Hauptmitgliedern insgesamt.

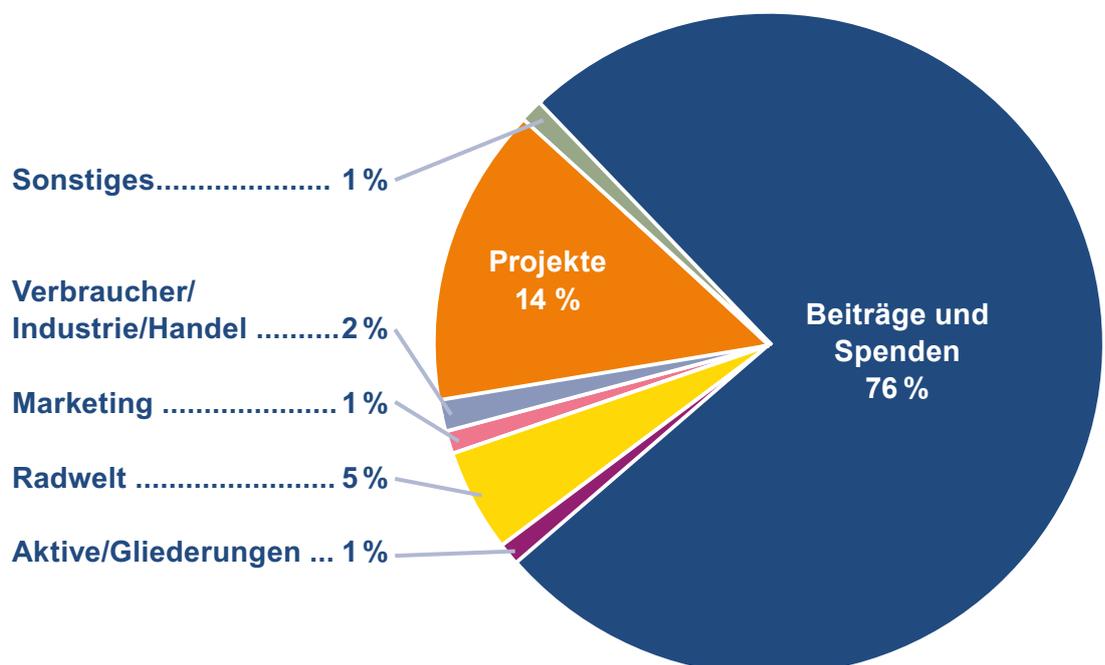
Zudem ist bei den Einstiegsmitgliedschaften die Bleibequote weiter erfreulich hoch. „Und – auch das hat die Umfrage gezeigt – Neumitglieder bleiben, wenn sie nach den ersten drei Jahren nicht ausgetreten sind, dem ADFC als Mitglieder lange treu“, so Kloppenburg. Die langjährige Treue fußt darauf, dass der überwiegende Teil der befragten Mitglieder mit den Leistungen des ADFC – teils sogar sehr – zufrieden ist. „Mit einer großen Austrittswelle müssen wir aktuell



Maren Mattner

Kaufmännische
Geschäftsführerin

Einnahmen

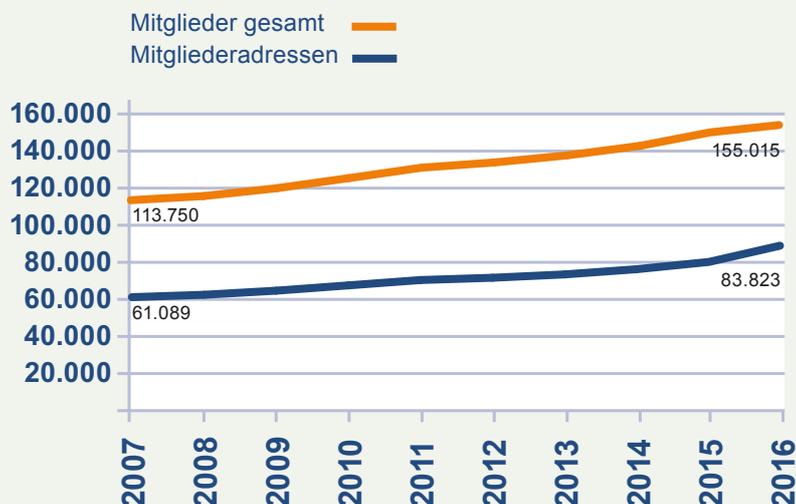


nicht rechnen, aber wir dürfen auch nicht die Füße hochlegen. Intensivierte Mitgliederwerbung und gute Argumente haben sich 2016 gelohnt: Die Beitritte lagen über dem Vorjahresniveau. Der ADFC wächst also weiter“, sagt Birgit Kloppenburg. Zum Jahresende 2016 zählt der ADFC rund 160.000 Mitglieder.

Daran hat die auf der Bundeshauptversammlung 2015 beschlossene Beitragserhöhung nichts geändert. Die Anzahl der Austritte, die explizit auf den erhöhten Beitrag zurückzuführen ist, mit der Zahl der Austritte bei früheren Beitragserhöhungen vergleichbar.

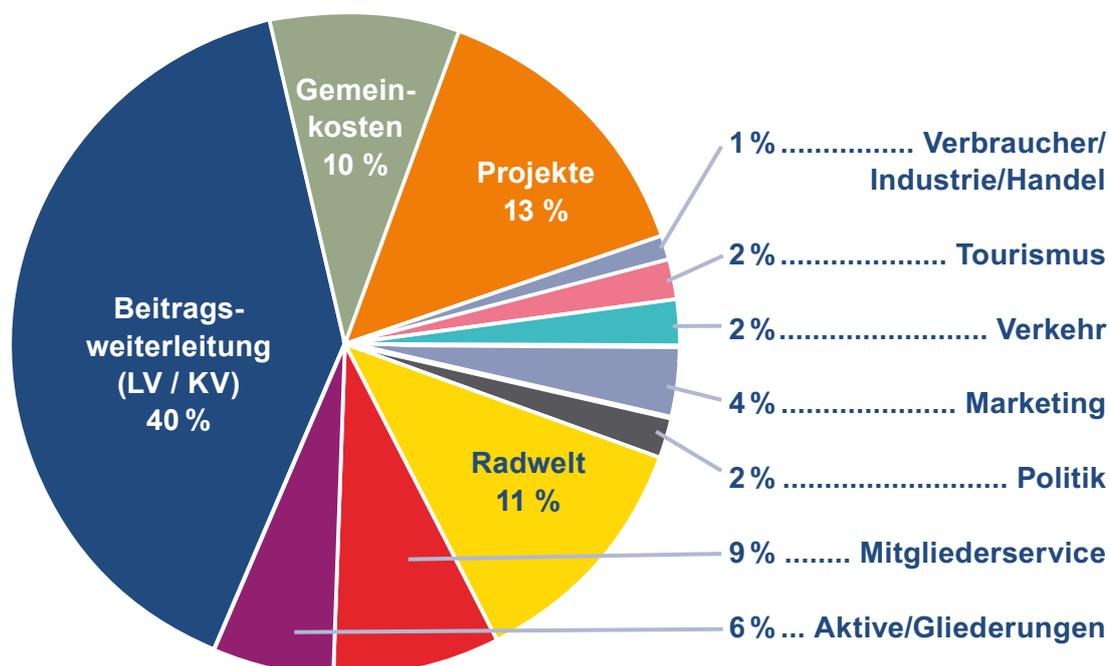
Mit der Beitragserhöhung sichert der ADFC auch die Zukunftsfähigkeit des Verbandes: Je Mitgliedsadresse fließen 0,50 Euro in ein internes Förderprogramm. Der Struktur- und Entwicklungsfonds soll eine professionelle, hauptamtlich abgesicherte Arbeit auch auf Landesverbandsebene gewährleisten. Die 2016 erarbeitete Förderrichtlinie für den internen Fonds hat klare Prioritäten: Die strukturelle Förderung auf Landesverbandsebene geht vor, aber gegebenenfalls können auch Kreisverbände oder Projekte gefördert werden.

Mitgliederentwicklung 1.1.2007 - 1.1.2016



Die zunehmende Professionalisierung der Arbeit auf Landesebene und im Bundesverband wird den ADFC auch zukünftig vor große finanzielle Herausforderungen stellen – so müssen beispielsweise 2017 für die gewachsene Bundesgeschäftsstelle neue Büroräume in Berlin-Mitte gefunden werden, was angesichts der Lage auf dem Immobilienmarkt schwierig und mit steigenden Mietkosten verbunden ist.

Ausgaben



Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

Postadresse:

Friedrichstraße 200, 10117 Berlin

Tel.: 030/20 91 49 8-0

Fax: 030/20 91 49 8-52

E-Mail: kontakt@adfc.de

Internet: www.adfc.de

Redaktion:

Alexandra Kirsch, Susann Lukas

Gestaltung:

Atelier Grunwald, Bremen

Umsetzung:

Zweiplus Medienagentur, Darmstadt

Bildnachweise:

Alle Bilder ADFC, außer S. 2, 6, 11, 30, 32 Deckbar Photographie, S. 4/5 Studio Roosegaarde,
S. 10 Velo-city2016/Daniel Wang; Anne Evans, S. 12 Fotolia/Gstudio Group, S. 14/15 Joao Amaral,
Josta von Bockxmeer, Helene Köpf, Landeshauptstadt Saarbrücken, S. 18/19 Fotolia/gstockstudio,
S. 23 Fotolia/tai111, S. 24/25 Fotolia/destina, S.26/27 Fotolia/Seamartini Graphics/nmarques74,
S. 34 Fotolia/cobalt/Dudarev Mikhail