

JAHRES BERICHT

2024



INHALT

1. 2024 im ADFC Baden-Württemberg.....	5
2. ADFC Baden-Württemberg in Zahlen.....	18
3. Gesichter des ADFC.....	28
a. Landesvorstand	
b. Aufsichtsrat	
c. Landesgeschäftsstelle	
4. Finanzen.....	32



IMPRESSUM

Herausgeber
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Reinsburgstraße 97, 70197 Stuttgart
Tel.: 0711 | 5047 9410
E-Mail: Info@adfc-bw.de
www.bw.adfc.de

Redaktion & Layout:
Kathleen Lumma
Stand: April 2025

Bildnachweise:

ADFC Baden-Württemberg; ADFC BW/Helmut Schönberger (S. 10); Alex Wunsch (S. 3, 28, 29, 30, 31); Gib Acht im Verkehr (S. 20); Landratsamt Böblingen (S. 11); Landtag Baden-Württemberg (S. 9); Marc Feix (S. 22); Parlamentskreis Fahrrad (S. 7); Verkehrsministerium Baden-Württemberg (S. 27)

Vorwort



Landesvorstand 2023-2025: Johannes Metzger, Andrea Engel-Benz, Susanne Garreis, Matthias Zimmermann, Kristine Simonis, Michael Haller (ausgeschiedenen Ende 2023), Brigitte Aigner

2024 ...

... brachte nicht die erhofften und so dringend erforderlichen großen Durchbrüche für mehr und besseren Radverkehr im Land.

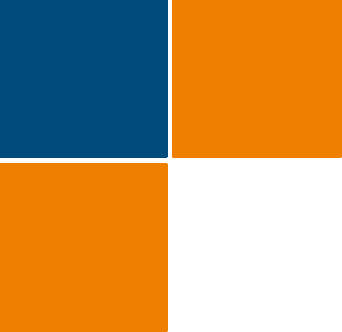
Aber kleine Schritte in die richtige Richtung gab es zu verzeichnen: Die Novellierung der StVO war 2024 einer dieser kleinen Fortschritte, die jedoch viel größer hätten ausfallen dürfen und müssen. Auch das Landesmobilitätsgesetz und verschiedene Erlasse des Landes schafften kleine Verbesserungen für das Radfahren im Land bzw. für die Verwaltungen, die den Radverkehr gestalten.

Auch Veranstaltungen wie die erste Verkehrssicherheitskonferenz oder die Aktionswoche der Verkehrssicherheit schafften Aufmerksamkeit und Austausch und boten dem ADFC Möglichkeiten, den Radverkehr prominent zu positionieren. Damit sind wichtige Schritte getan, den Radverkehr so zu platzieren, dass er nicht mehr vergessen oder umgangen werden kann.

Vor allem aber war 2024 ein Jahr, aus dem wir als zivilgesellschaftliche Organisation lernen können und müssen.

Die Kommunal- und Europawahl zeigte, dass konservative Themen und Positionen wieder mehr Zuspruch erfahren und durch die Wahlergebnisse im Mittelpunkt der Politik der nächsten Jahren stehen werden. Aspekte wie Teilhabe, Gerechtigkeit oder Klimaschutz werden es daher in naher Zukunft schwerer haben, auf die politische Agenda zu gelangen.

Da Radfahren ein interdisziplinäres Thema ist, muss es uns gelingen, die politischen und gesellschaftlichen Debatten um das Thema Radfahren mit all seinen Facetten und Schnittstellen zu bereichern. Die politische Bedeutung des Radverkehrs darf nicht zurückgedreht werden, denn schließlich ist Radfahren Wirtschaftsförderung, sanfter Tourismus, kostengünstige Verkehrsinfrastruktur, Integration und mobile Teilhabe für alle Menschen im Land.



Darüber hinaus sollte es uns als ADFC gelingen, den Menschen zu zeigen, wie gut, schnell und komfortable Radmobilität ist. Es muss uns gelingen, Radfahren als echte und überzeugende Alternative für viele Wege im Land zu präsentieren. Nur wenn die Menschen Rad fahren wollen und von der Radmobilität überzeugt sind, können wir gemeinsam eine stärkere Radpolitik einfordern.

Die Vorzüge des Radfahrens positiv, überzeugend und mit unterschiedlichsten Argumenten untermauert darzustellen und zu vertreten, gelingt nur, wenn alle im ADFC an einem Strang ziehen und wir mit einer starken Stimme sprechen. Das Jahr 2024 machte deutlich, wie wichtig Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung im ADFC sind. Unsere Bemühungen zielen daher nicht nur 2024 darauf ab, die Zusammenarbeit und den Zusammenhalt im Verein zu stärken. Für eine erfolgreiche Zukunft des ADFC und für mehr und besseren Radverkehr werden wir uns noch enger unterhaken und mit 30.000 Mitgliedern im Rücken die dicken Mauern der autozentrierten Gesellschaft und Politik einreißen.

2024 zeigte nicht nur, was notwendig ist, um erfolgreich zu sein, sondern machte auch deutlich, welche Mittel funktionieren. Mit dem Fahrradklima-Test auf den Märkten und Plätzen des Landes zu stehen und in Kontakt mit den Bewohner*innen zu kommen, zeigte uns, dass das Thema Radfahren den Menschen wie von selbst ein Lächeln auf die Lippen zaubert. Kaum jemand sagte über sich, nicht Radfahrerin oder Radfahrer zu sein und das Radfahren verband Menschen mit unterschiedlichen Einstellungen und Lebenssituationen am Infostand und im Gespräch übers Radfahren.

Die Zusammenstellung von landesweiten Good Practice-Beispielen für den Radverkehr war für viele Menschen und Verantwortliche augenöffnend und inspirierend. Informationen und Beispiele schaffen also eine positive Grundstimmung und tragen Motivation in die Verwaltungen, noch mehr für den Radverkehr zu tun.

2024 war folglich ein Jahr auf dem Weg zur Mobilitätswende, das unseren Blick weitete und uns neue Ideen und Mittel in die Hand gab, weiter an unserer Mission zu arbeiten, dass alle Menschen im Land sicher und komfortabel mit dem Rad mobil sein können.

2024

im ADFC Baden-Württemberg

ADFC-RadRunde: Netzwerken & Wissenstransfer

Die RadRunde hat sich als Auftaktveranstaltung für Fachbesucher*innen der CMT weiter etabliert und lockte ca. 70 Touristiker*innen und Ausstellende zum Networking und Austausch über aktuelle Trendthemen im Radtourismus. Die Grußworte von Guido von Vacano (Messe Stuttgart) und Monika Burkard (NVBW) verbreiteten positive Ausblicke und Vorfreude auf das Radtourismusjahr.

Keynotes zum internationalen Radtourismus 2030 kamen von Karine Dupuy (France Vélo Tourisme) und Christoph Annaberger, (absolutGPS). Sie gaben Impulse für Produktinnovationen und Vermarktungsideen für radtouristische Regionen und Routenbetreiber.

In zwei anschließenden Foren wurden die Themen Digitalisierung und neue Zielgruppen vertieft und boten viel Stoff zum Diskutieren und Netzwerken.

Fahrrad- & Wanderreisen: Messe im Zeichen des Rads

Auch 2024 startete das Radtourismusjahr mit der CMT-Tochtermesse Fahrrad- und Wanderreisen. Von Samstag bis Montag informierten sich trotz vorausgegangenem Bahnstreik ca. 70.000 Menschen zum Thema Rad- und Wanderreisen.

Der ADFC ist seit vielen Jahren Partner der Messe und organisiert das Rahmenprogramm mit Urlaubskino und Bühnenprogramm. Seit 2024 glänzt der ADFC außerdem mit einem neuen Messestand, der zahlreiche Interessierte anzog. Etwa 100 neue Mitglieder konnten an drei Messtagen gewonnen werden.



ADFC-Messeauftritt 2024

Start der Koordinierungsstelle "Germany's Top River Routes"



Seit Anfang 2024 koordiniert der ADFC Baden-Württemberg das gemeinsame Marketing des Radroutenzusammenschluss "Germany's Top River Routes". Durch diese Kooperation aus 10 der bekanntesten und beliebtesten Radfernwege in Deutschland kann der ADFC die radtouristischen Entwicklungen und Trends frühzeitig erkennen und praxisnah begleiten. Der Austausch mit den Routenbetreibern ist inspirierend für die Produktentwicklung und Vermarktung von Topprodukten im Radtourismus.

ADFC-Radreiseanalyse Baden-Württemberg unterstreicht Bedeutung des Radtourismus

Die ADFC-Radreiseanalyse liefert erstmals Daten zum Radreiseaufkommen in Baden-Württemberg und untermauert damit die Bedeutung des Radtourismus fürs Land.

In der Betrachtung aller Bundesländer landet Baden-Württemberg sowohl bei den kurzen und längeren Radreisen (jeweils Platz 4) als auch im Segment des Radfahrens im Urlaub (Platz 5) unter den Top5 der meistbereisten Radurlaubsziele in Deutschland. Insgesamt jeweils 1,1 Millionen Kurzradreisen und Radreisen mit mehr als drei Übernachtungen werden pro Jahr in Baden-Württemberg unternommen. Hinzu kommen rund 67 Millionen Tagesausflüge mit dem Rad im Ländle.

Aufgrund leicht überdurchschnittlicher Ausgaben von ca. 124 € pro Tag und Person (im Vergleich: 122 € im Inland, 114 € im Ausland) geben allein die Radreisenden in Baden-Württemberg pro Jahr zwischen 1,4 und 2,1 Mrd. Euro aus. Das entspricht in etwa 10% des gesamten Bruttoumsatzes im Tourismus im Land. Auch die Tagesausflügler:innen geben etwa 2 Mrd. Euro pro Jahr auf ihren Radausflügen im Ländle aus.

Damit ist Radtourismus im Südwesten ein bedeutendes Tourismussegment.

Die ADFC-Radreiseanalyse für Baden-Württemberg liefert auch Informationen zu Bedürfnissen und zur Zufriedenheit der Radurlauber in Baden-Württemberg im Vergleich zu Radurlaubern in Deutschland.

So sind den Radreisenden in Baden-Württemberg besonders die Verkehrssicherheit (75%, Dtl. 67%), fahrradfreundliche Unterkünfte (64%, Dtl. 56%) und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (55%, Dtl. 49%) wichtig.

Außerdem ist fast jede*r Zweite in Baden-Württemberg mit einem Pedelec auf Radreise unterwegs und übernachtet deutlich häufiger in Hotels als im deutschlandweiten Vergleich (BW: 58-65%; Dtl. 47-56%).

Das zeigt, wie wichtig eine qualitativ hochwertige Angebotsentwicklung im Radtourismus ist.

Radreisende in Baden-Württemberg würden zu 99% das Reiseziel weiterempfehlen und bewerten die gesamte Radreise im Land mit durchschnittlich 1,7 (1 = sehr gut). Außerdem nahmen Radreisende, die im Ländle unterwegs waren, die Motivation fürs Radfahren verstärkt mit in den Alltag. Rund 61% fahren aufgrund ihrer radtouristischen Erfahrungen in Baden-Württemberg häufiger Rad im Alltag (Dtl. 51%).

Es lohnt sich also in den Radtourismus im Land zu investieren - sowohl wirtschaftlich als auch für die Mobilitätswende.

Parlamentskreis Fahrrad: Wirtschaftsfaktor Radtourismus

Zum Jahresbeginn diskutierte der fraktions-übergreifende Parlamentskreis Fahrrad mit Abgeordneten des Landtags und Expert*innen aus dem Tourismus und der Fahrradbranche über die Entwicklung und Bedeutung des Rad-tourismus im Land. Im Mittelpunkt stand die Frage, was es braucht, damit Radurlaub im Ländle in jeder Hinsicht top ist. Schließlich will die Landesregierung lt. RadSTRATEGIE das attraktivste Radreiseland Deutschlands werden.

Der ADFC Baden-Württemberg machte deutlich, dass der Radtourismus im Land bereits eine große wirtschaftliche Bedeutung hat und mit den 20 Landesradfernwegen, die als ADFC-Qualitätsradroute ausgezeichnet sind, ein großer Schritt in Richtung Qualitätstourismus gemacht wurde. Allerdings sind die touristischen und infrastrukturellen Strukturen im Land sehr kleinteilig und Qualitätsentwicklungen daher mühselige Kleinstarbeit.



Parlamentskreis Fahrrad im Januar 2024 zum Thema Radtourismus

Landesschülerkongress: Junge Menschen fordern sichere Radinfrastruktur

Kinder und Jugendliche sind die mobilen Menschen der Zukunft und haben an der Mobilitätswende einen entscheidenden Anteil. Daher war der ADFC Baden-Württemberg auf dem Landesschülerkongress vom 26.-27.1. in Geisingen vertreten und hat das Thema „Sichere Radwege für Kinder und Jugendliche“ in den Fokus gerückt.

Beim Markt der Möglichkeiten stellten sich die Mitarbeiter*innen des ADFC den interessierten und anspruchsvollen Fragen der Schüler*innen. In zwei Workshops wurde das Thema interaktiv erarbeitet.



Daniel Steegmaier und Mirjam Brinkmann mit Landesschülersprecher Berat Gürbüz

Der Landesschülerkongress hat gezeigt: Jungen Menschen ist bewusst, dass das Fahrrad als zentraler Träger der Mobilitätswende noch zu wenig Aufmerksamkeit bekommt. In Gesprächen äußerten sie klare Forderungen nach sicheren und gut ausgebauten Schulwegen, weniger Autoverkehr vor der Schule und ausreichend Fahrradstellplätzen.

Als die Fahrradwelt stillstand: Wir gedenken Andreas Mandalka

#STOPKILLINGCYCLISTS
#VISIONZEROJETZT

Am 30. Januar wurde der Pforzheimer Rad-Aktivist Andreas Mandalka im Straßenverkehr durch einen Autofahrer getötet. In den Sozialen Medien war er unter dem Namen Natenom als engagierter Kämpfer für die Rechte von Radfahrenden unterwegs. Wir trauern um Andreas. Er stand als engagierter Mitstreiter an unserer Seite. Er fehlt nicht nur wegen seiner Tatkraft für die Belange aller Radfahrenden, sondern auch als Mensch innerhalb und außerhalb unseres Vereins.

Wir stehen weiterhin an der Seite von Andreas und gehen den Weg zur Vision Zero weiter. Der Tod von Andreas hat uns schmerzlich daran erinnert, dass in Baden-Württemberg nach wie vor mehr als 50 Radfahrende pro Jahr sterben. Daher sind wir verpflichtet, uns vor allem dort, wo Radwege fehlen, vehement für deren Bau und für ein respektvolles Miteinander im Verkehr einzusetzen.

In Andenken an Andreas und zur Aufstellung seines Ghost Bikes in Pforzheim Anfang Februar waren über 500 Radfahrende aus der ganzen Bundesrepublik angereist.

Bundeshaushalt: Bund nimmt Kommunen die Chance auf Radverkehrsusbau

Der Bundeshaushalt 2024 sparte beim Fahrrad und machte beim Auto weiter wie bisher. Dadurch haben im Januar 2024 erste Kommunen im Ländle ebenfalls begonnen, beim Fahrrad zu kürzen, weil sie auf Zuschüsse von Bund und Land angewiesen sind.

Fürs Fahrrad stehen im Bundeshaushalt 2024 weniger als die Hälfte der Gelder zur Verfügung, die noch vor zwei Jahren bereitgestellt wurden. Für den Kfz-Verkehr sollte dagegen weiter Geld wie bisher ausgegeben werden. So wurden beim Programm „Stadt und Land“ so massiv Mittel gekürzt, dass kaum neue Fahrradprojekte der Kommunen finanziell unterstützt werden konnten. Die Mittel für Fahrradparkplätze an Bahnhöfen wurden sogar komplett gestrichen. Die Rechnung dafür wird später gezahlt, denn mit den Mitteln der vergangenen Jahre wurden bewilligte Projekte 2024 noch umgesetzt und erlebbar in den Kommunen. Neue Projekte konnten kaum hinzukommen, sodass sich die Haushaltslücke erst in ein bis zwei Jahren als Lücke im lokalen Radnetz zeigt.



Landtag nimmt Radverkehr in den Fokus

Am 7. März fand zum ersten Mal in der aktuellen Legislaturperiode eine Generaldebatte zum Radverkehr im Landtag Baden-Württemberg statt.

Unter Federführung von Hermino Katzenstein, Abgeordneter der Grünen im Landtag und Fraktionssprecher für Rad- und Fußverkehr, arbeitet der noch junge Parlamentskreis Fahrrad an praktikablen Lösungen zu Radverkehrsthemen. Ziel des Parlamentskreises ist es, Fahrradthemen in die parlamentarische Debatte einzubringen und die Landtagsfraktionen bei Fragen rund um den Radverkehr zu beraten und auf diesem Weg eine breite Unterstützung für den Ausbau nachhaltiger und klimafreundlicher Radmobilität zu erreichen.



Hermino Katzenstein, Sprecher für Fuß- und Radverkehr der Grünen-Landtagsfraktion, bei der Generaldebatte im Landtag

Auch der ADFC Baden-Württemberg steht im Austausch mit Mitgliedern des Parlamentskreises und wurde während der Debatte mehrfach nicht nur von Mitglieder des Landtages, sondern auch von Verkehrsminister Hermann lobend für sein Engagement erwähnt.

Die Debatte zeigt: Radverkehrsförderung genießt immer größeres öffentliches Interesse und hat ihren Platz zurecht im Plenum des Landtages gefunden.

Bett+Bike-Bilanz 2024

Im Laufe des Jahres 2024 sank die Zahl der Bett+Bike-zertifizierten Gastbetriebe im Land von 569 auf 542 - ein Minus von etwa 5%. Damit setzt sich der Negativtrend der letzten Jahre weiter fort und zwar deutschlandweit. Die Erhöhung der Bett+Bike-Gebühren 2023, die kurzfristig zu steigenden Einnahmen (+10%) bei sinkenden Betriebszahlen führte, ist aufgrund der negativen Entwicklung 2024 auf dem Weg, das Umsatzniveau vor der Gebührenerhöhung zu erreichen. 2024 war eine Umsatzreduktion von über 4% zu verzeichnen. Der ADFC Baden-Württemberg setzt sich als Gesellschafter der Bett+Bike GmbH und als Projektbetreiber im Land dafür ein, Bett+Bike zukunftsfähig zu gestalten, um das Überleben der Marke zu sichern.

Im November 2024 wurde der Aufsichtsrat der Bett+Bike GmbH neu gewählt. Vorständin Kristine Simonis ist Teil des neuen Aufsichtsrates.



Verkehrsministerium veröffentlicht Fünf-Punkte-Plan Radverkehr: Bis zu 60 % der tödlichen Unfälle könnten verhindert werden

Im Rahmen einer Szenarien-Untersuchung hat das Verkehrsministerium des Landes wirksame Maßnahmen ermittelt, die die Sicherheit von Radfahrenden erhöhen. Dazu gehören der Ausbau von Radwegen an Landstraßen, die Einhaltung von ERA-Standards in der Radinfrastruktur, die Sicherung von Kreuzungen und Einmündungen, Tempolimits außerorts sowie Verkehrssicherheitstraining. So würden tödliche Radunfälle um 60 Prozent reduziert werden können, schwere und leichte Unfälle um je 40 Prozent.

Der ADFC Baden-Württemberg unterstützt diese Initiative. Vor allem der systematische Ausbau von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen ist ein wichtiger Schritt in Richtung Vision Zero. Allerdings kann mehr Sicherheit im Radverkehr nur durch gesicherte, verwertbare Erkenntnisse zum Unfallgeschehen im Land geschaffen werden.

Daher fordert der ADFC seit Jahren eine flächendeckende, fundierte Analyse von Gefahrenstellen, an denen schwere Unfälle mit Radfahrenden passierten. Auf Basis dieser Analysen müssen gezielte Maßnahmen für und Investitionen in eine fehlertolerante Radinfrastruktur folgen. Der Fünf-Punkte-Plan antwortet außerdem auf weitere ADFC-Forderungen:

- Durchsetzung des geltenden Rechts: Geschwindigkeitskontrollen, Überwachung von Überholabständen und konsequentes Vorgehen gegen Falschparker tragen schnell und einfach zu mehr Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger*innen bei.
- Geschwindigkeitsreduktion inner- und außerorts: Temporeduktionen für den Autoverkehr retten Menschenleben.
- Ausbau eines sicheren Radnetz: Breite Wege, intuitive und möglichst kreuzungsarme Wegeführung und eine Trennung der Verkehrsarten leisten einen wichtigen Beitrag für mehr und sicheren Radverkehr.
- Beseitigung von Gefahren: Gefahrenstellen müssen zentral dokumentiert und systematisch beseitigt werden.

Fast 60 fahrradfreundliche Arbeitgeber im Land

Aus den Händen von Kathleen Lumma, Landesgeschäftsführerin des ADFC Baden-Württemberg, nahm Landrat Roland Bernhard die Urkunde als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber in Silber entgegen. Als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber setzt das Landratsamt Böblingen ein klares Zeichen für eine nachhaltige und gesundheitsorientierte Mobilität – und geht damit im Landkreis Böblingen als Vorbild für andere Verwaltungen, Organisationen und Unternehmen voran.

Die Zahl der Fahrradfreundlichen Arbeitgeber im Ländle ist 2024 weiter gewachsen. Mittlerweile gibt es in Baden-Württemberg...

- 27 Arbeitgeber mit Gold-Zertifikat
- 26 Arbeitgeber mit Silber-Zertifikat
- 4 Arbeitgeber mit Bronze-Zertifikat

Im Jahr 2024 gab es...

- 5 neue Zertifizierungen zum Fahrradfreundlichen Arbeitgeber
- 15 Re-Zertifizierungen

Der ADFC Baden-Württemberg setzt sich dafür ein, dass die Zahlen in den kommenden Jahren weiter steigen und auditiert daher seit November 2024 selbst Arbeitgeber in Baden-Württemberg. Ziel ist es, Unternehmen dabei zu unterstützen, eine betriebliche Radfahrkultur aufzubauen und den Mitarbeitenden den Umstieg aus Fahrrad für ihre Pendelwege zu erleichtern.

Auch auf Veranstaltungen wirbt der ADFC aktiv für eine fahrradfreundliche betriebliche Mobilität. So war der Verein im April 2024 bei den Nachhaltigkeitstagen der Diakonie und Caritas mit einem Infostand vertreten. Dort informierte er über die Vorteile des Radfahrens für den Arbeitsweg, motivierte Mitarbeitende zum Umstieg aufs Fahrrad und knüpfte wertvolle Kontakte. Gleichzeitig wurde radspaß als praxisnahes Angebot zur Fahrradsicherheit vorgestellt – ein weiterer wichtiger Baustein für nachhaltige betriebliche Mobilitätskonzepte.



oben: Infostand bei den Nachhaltigkeitstagen der Diakonie & Caritas
unten: Urkundenübergabe an Landrat Roland Bernhard (LK Böblingen)

ADFC-Qualitätsradrouten in Baden-Württemberg: Qualität für den Radverkehr

Seit 2022 sind 20 der 21 Landesradfernwege in Baden-Württemberg als ADFC-Qualitätsradroute ausgezeichnet. Um die Qualität der Radrouten, die das Rückgrat des landesweiten RadNETZ bilden, weiter zu verbessern, hat das Land das Ziel ausgegeben, alle Landesradfernwege bis Ende 2026 auf ein sicheres 4-Sterne-Niveau zu bringen. Damit dies gelingt, wurde der ADFC Baden-Württemberg 2023 beauftragt, die Routenbetreiber zu beraten und auf ihrem Weg der Qualitätsentwicklung zu begleiten.

2024 konnten alle Landesradfernwege - außer der Bodensee-Radweg - ihre Sternebewertung bestätigen, die Bewertungen geringfügig verbessern, aber noch keine Verbesserung bei der Sternebewertung erreichen. Da Qualitäts-Radtourismus kein Sprint sondern eher ein Marathon ist und kleinteiliger Abstimmung mit den lokalen Infrastrukturbeauftragten bedarf, werden die Bemühungen der Routen erst in den nächsten Jahren sichtbar.



Pilotprojekt: Qualitätsoffensive & Qualitätspakt Bodensee-Radweg

Im Auftrag und auf Wunsch der NVBW und des Verkehrsministeriums führte der ADFC 2024 ein Pilotprojekt zur Steigerung der Qualität am Bodensee-Radweg durch.

Ziel des Pilotprojektes war es, die politischen Entscheider*innen entlang des Bodensee-Radwegs in Baden-Württemberg zu einen und darin zu bestärken, dem Radverkehr und Radtourismus Ressourcen und ernsthaftes Bemühen um Qualitätsverbesserungen zuzugestehen.

Dazu wurde im Mai 2024 eine Veranstaltung vor Ort mit Bürgermeister*innen, Landräten und Mitarbeitenden aus den Verwaltungen durchgeführt, um ein gemeinsames Problembewusstsein zu schaffen und Lösungsansätze zu diskutieren.

Im Nachgang entwickelte der ADFC ein Papier, das als "Qualitätspakt Bodensee-Radweg" am Ende des Jahres von den Anrainern des Landesradfernwegs unterzeichnet wurde und nun als politische Rückendeckung für die gemeinsame Entwicklung des Radwegs gilt. Darin enthalten ist zum Beispiel das Bekenntnis zur konsequenten Trennung von Verkehrsströmen und zur Umverteilung von Verkehrsfläche, denn der Bodensee-Radweg leidet sehr unter der gemeinsamen Führung im Mischverkehr bei stärkstem Verkehrsaufkommen.

Mit dieser Basis soll 2025 weiter an der Qualität des Radwegs gearbeitet werden und der Pakt ggf. auf die europäischen Nachbarn ausgeweitet werden.

Viva la RADvolution! Beispiele guter Radinfrastruktur sollen im Ländle Schule machen

Im Rahmen der Kommunalwahl am 9. Juni 2024 startete der ADFC eine kleine, aber kraftvolle Kampagne unter dem Motto „Ich wähle die RADvolution“. Ziel dieser Initiative war es, die Menschen in Baden-Württemberg für eine nachhaltige Verkehrswende zu begeistern und positive Beispiele für gute Radinfrastruktur im Land aufzuzeigen. Denn in Baden-Württemberg ist bereits vieles möglich, das den Radverkehr sicherer, komfortabler und attraktiver macht – ohne dass wir dafür in die Niederlande oder nach Dänemark blicken müssten.

Gute Radinfrastruktur ist möglich

Der ADFC hat eine Sammlung von lokalen Good Practice-Beispielen zusammengestellt, die zeigen, wie gute Radinfrastruktur aussehen kann. Dabei wird deutlich, dass eine fahrradfreundliche Stadtgestaltung längst keine Zukunftsmusik ist, sondern in vielen Kommunen bereits Realität. Beispiele wie eine Fahrradstraße in Esslingen, eine Unterführung für Radfahrende in Renningen oder eine Piktogrammreihe in Ludwigsburg verdeutlichen, wie durchdachte Maßnahmen den Radverkehr auf einfache und kostengünstige Art und Weise fördern und gleichzeitig die Lebensqualität für alle verbessern können. Weitere Beispiele wie der Hirschkeisel in Eislingen zeigen, dass gute Radinfrastruktur mit den bestehenden Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) umsetzbar ist.

Die Vision für 2029:

Eine fahrradfreundliche Zukunft

Im Zentrum der Kampagne stand die Vision einer fahrradfreundlichen Zukunft für Baden-Württemberg. Am Ende der nächsten Legislaturperiode 2029 soll die Region nicht in einer grauen Asphaltwüste versinken, sondern in lebenswerten Städten und Gemeinden aufgehen, in denen jeder sicher und bequem mit dem Rad unterwegs sein kann. Kommunen sollen grün und lebendig sein, öffentliche Plätze sollen für alle da sein – ohne Abgase, Lärm und Stau. Es geht um eine Verkehrswende, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt und für eine bessere Lebensqualität sorgt.

Gemeinsam für die Mobilitätswende

Die Auftaktveranstaltung der Kampagne fand im April zusammen mit der Mobilitätswende-Allianz (MoWA) vor der Stuttgarter Oper statt und setzte ein starkes Zeichen für eine nachhaltige Verkehrswende. Die Mobilitätswende-Allianz machte mit Nachdruck darauf aufmerksam, dass Gemeinderät*innen eine zentrale Rolle bei der Gestaltung einer fahrradfreundlicheren Zukunft spielen.

Die Kommunalwahl wäre eine Chance für Kommunen gewesen, die Weichen für eine nachhaltige Verkehrswende in Baden-Württemberg zu stellen. Nachdem Gemeinderäte vielerorts konservativer geworden sind, heißt es für uns: Jetzt erst recht! Die Verkehrswende darf nicht stillstehen.

Großes Potenzial: Radverkehr als Schlüssel für den Klimaschutz

Deutschland hat das Potenzial, ein attraktives Fahrradland zu werden und dadurch jährlich 19 Millionen Tonnen CO₂ einzusparen! Um eine Vorreiterrolle in Sachen Fahrradattraktivität einzunehmen, fordert der ADFC deshalb einen Umsetzungsvertrag für das Fahrradland-Plus. Damit soll sich die Mobilität und Funktionsfähigkeit von Städten und Regionen, aber auch die Lebensqualität der Menschen insgesamt deutlich verbessern. Neben Pendel- und Alltagsverkehr hat insbesondere der Radtourismus nicht nur ökologisches und städtebauliches Potenzial, sondern unterstützt langfristig mittelständische Unternehmen in der Fläche.

Benötigt werden für dieses Vorhaben:

- lückenlose komfortable Radwegenetze und sichere Kreuzungen in allen Städten, Gemeinden und Regionen
- sichere überörtliche Radwege an Bundesfernstraßen, Landes- und Kreisstraßen für die Erreichbarkeit von Nachbargemeinden und Oberzentren per Fahrrad
- Radschnellwege und Radvorrangrouten für Pendler:innen, insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr von Metropolräumen und Ballungsgebieten

- koordinierter Ausbau und Erhalt der touristischen Routen im Radnetz Deutschland als Premiumrouten mit einheitlichen Qualitätsstandards für den Radtourismus und den überörtlichen Radverkehr
- bundesweit eine Million Fahrradstellplätze und 1.000 Fahrradparkhäuser an den aufkommensstärksten Bahnhöfen für Alltagsradverkehr und Radtourismus

Dreimal mehr Radverkehr bis 2035

Die Potenzialanalyse des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) (im Auftrag des ADFC) zeigt: Deutschland könnte den Radverkehr bis 2035 verdreifachen. Die Wege bis 30 Kilometer sind ideal fürs Rad: Hier könnten statt aktuell 13 stolze 45 Prozent geradelt werden. So können wir jährlich 19 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente einsparen. Das wären 34 Prozent der Verkehrsemissionen im Nahbereich und 15 Prozent der Gesamtemissionen im Verkehr.

„Unser Ziel ist, dass die Menschen gerne und sicher die Hälfte der alltäglichen Wege auf dem Rad zurücklegen“, so Matthias Zimmermann, Vorsitzender des ADFC Baden-Württemberg.

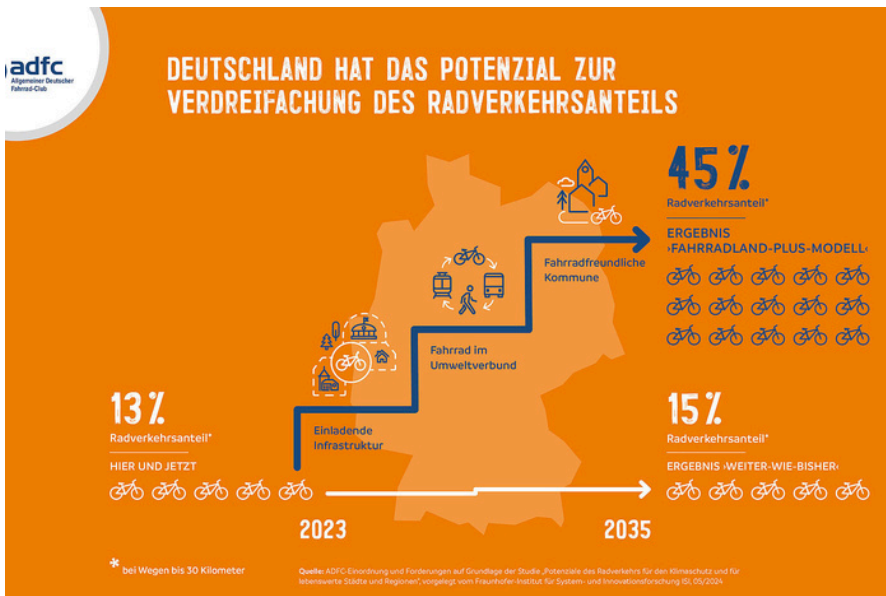
Damit mehr Wege geradelt werden, schlägt das Fraunhofer-Institut drei zentrale Maßnahmen vor:

1. Einladende Infrastruktur: Sichere, durchgängige Radwegenetze und komfortable Abstellanlagen.
2. Fahrrad im Umweltverbund: Optimale Verknüpfung mit Bus und Bahn, vor allem im ländlichen Raum. Dazu gehören einerseits sichere Abstellanlagen und andererseits eine unproblematische Mitnahme von Rädern im Nahverkehr.
3. Fahrradfreundliche Kommunen: Auto-ärmere, lebenswerte Städte mit kurzen Wegen und einer sicheren Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrende.

„Weiter wie bisher“ reicht nicht

Während ländliche Gebiete den Radverkehr verdreifachen könnten, könnten urbane Regionen bis 2035 einen Anteil von 63 Prozent erreichen. Eine besondere Rolle nehmen laut der Studie in diesen sogenannten „Regiopolen“ weniger die Metropolen selbst, sondern das Umland ein. Oft gibt es dort eine geringere Dichte an alternativen Mobilitätsangeboten als in den Metropolen selbst, aber sie verfügen ebenfalls über eine gute Nahversorgung sowie eine geringere Autoabhängigkeit als ländliche Räume. Aber die Studie warnt: Ohne Umschwung in der Verkehrspolitik bliebe der Anteil des Radverkehrs im Nahbereich fast unverändert bei 15 Prozent.

„Wenn die zentralen Maßnahmen umgesetzt werden, wird das Fahrrad zum neuen Standard für Mobilität im Alltag“, so der ADFC-Landesvorsitzende. Dafür brauchen wir ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen auf allen Ebenen. Mit der Novelle des Straßenverkehrsrechts 2024 und dem Landesmobilitätsgesetz in Baden-Württemberg sind erste Grundsteine dafür gelegt. Für eine echte Mobilitätswende braucht es nun den politischen Willen!



wirksame Maßnahmen auf dem Weg zum Fahrradland Deutschland

Mehr Sicherheit auf Schulwegen: ADFC setzt auf Schulstraßen

Schulstraßen gewinnen zunehmend an Bedeutung – auch im ländlichen Raum. Beim „Runden Tisch Radwege“ des Landratsamts Rems-Murr im Juni 2024 stellte der ADFC Baden-Württemberg das Konzept vor und stieß auf großes Interesse. Vertreter:innen aus zahlreichen Kommunen des Landkreises diskutierten über Herausforderungen und Lösungsansätze für den Radverkehr – ein zentrales Thema: die Problematik der Elterntaxis.

Der ADFC machte deutlich, dass Schulwegsicherheit nicht nur ein Thema für Großstädte ist. Auch kleinere Kommunen profitieren von Schulstraßen als kostengünstige und effektive Maßnahme, um Kindern und Jugendlichen einen sicheren Schulweg zu ermöglichen. Der Erlass „Sichere Schulwege“ des Innenministeriums Baden-Württemberg, welcher jedes Jahr zu Schuljahresbeginn veröffentlicht wird, unterstreicht diese Dringlichkeit. Er benennt Maßnahmen, um Elterntaxis einzudämmen und klimafreundliche Mobilität zu fördern und benennt Fördermöglichkeiten für schulwegsichernde Maßnahmen.

Aus Sicht des ADFC fehlt es dem Erlass jedoch an Durchschlagskraft und Reichweite. Die Möglichkeit zur Einrichtung von Schulstraßen fehlt im Erlass gänzlich. Dabei sind sie eine wirksame Maßnahme, um das Verkehrschaos vor Schulen zu entschärfen und Kindern mehr Sicherheit zu bieten.

Trotz dieser Lücke ist die Stoßrichtung des Erlasses richtig: Schulwege sollen aktiver, sicherer und selbstverständlicher mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Der ADFC wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass Schulstraßen in Baden-Württemberg leichter umgesetzt werden können.



Frauenwerk lädt ein: Was ist die richtige Sprache für die Verkehrswende?

Am 18. Juni hat das Frauenwerk des ADFC Baden-Württemberg zu einer Veranstaltung eingeladen, an der über 30 Aktive teilgenommen haben. Dirk von Schneidmesser vom Helmholtz-Institut referierte zum Thema: "Was ist die richtige Sprache für die Verkehrswende". Dabei ging es vor allem um die Wirkung, die bestimmte gängige Formulierungen im Zusammenhang mit dem Verkehrssystem auslösen. Ein Gedankenspiel: „Die Straße vor der Schule wird gesperrt“. Somit dürfen keine Autos mehr in die Straße einfahren. Oder: „Die Straße vor der Schule wird für die Kinder geöffnet“. Dann dürfen zwar immer noch keine Autos in die Straße einfahren, der Fokus wird aber auf die Nutzung der Straße durch Kinder gelegt und zeigt auf, welche Nutzungsarten von Straßen außer für Kfz-Verkehr vorstellbar sind. Ein augenöffnender Vortrag, an dem sich der ADFC in seiner Kommunikation in Zukunft ein Beispiel nehmen will.

Die kleine RADvolution: Kommunale Werkzeuge für die Vision Zero

Radverkehr wird maßgeblich auf kommunaler Ebene entschieden. Doch viele Kommunen und Straßenverkehrsbehörden beklagen die nicht ausreichend verfügbaren "Werkzeuge" zur Verbesserung des Radverkehrs. Dank der 2024 in Kraft getretenen neuen Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie einiger für Baden-Württemberg spezifischer Erlasse ist der Werkzeugkasten der Verwaltungen nun gut gefüllt!

Die größte Veränderung ist die Aufnahme von Klimaschutz, Gesundheit und die Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung als Anordnungsgründe zur Umsetzung von bestimmten Maßnahmen. Der bisherige Zwang, für eine Maßnahme eine gesteigerte Gefahrenlage nachzuweisen, entfällt in diesen Fällen.

Das können Kommunen im Land mit der veränderten StVO jetzt einfacher umsetzen:

- Busspuren und Vorrangschaltungen
- Flächen für Fuß- und Radverkehr (Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Abstellanlagen, Überwege, Fußgängerzonen etc.)
- Vereinfachte Anordnung von Tempo 30 (Lückenschluss ab 500m und erweiterter Ausnahmekatalog)
- Erleichterungen für eine Parkraumbewirtschaftung (Kommune kann präventiv handeln, aufwendige Nachweise für Parkraumdruck entfallen)

Eine positive Neuerung für den Radverkehr ist, dass im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung zukünftig alle Verkehrsarten „leicht“ fließen sollen - also auch der Radverkehr.

Die Novelle der StVO (inkl. zugehöriger Verwaltungsvorschrift) folgte dem neuen Straßenverkehrsgesetz (StVG), das als übergeordnetes Gesetz die Grundlage für fahrradfreundlichere Regelungen in der StVO geschaffen hat. Ein hart erkämpfter Erfolg des ADFC!

Das Verkehrsministerium des Landes gibt Kommunen im Land außerdem eine Reihe von Erlassen an die Hand, die für bessere Bedingungen für Radfahrende sorgen:

- Piktogrammketten dienen dazu, dem PKW-Verkehr die Schutzbedürftigkeit von Radfahrenden an bestimmten Engstellen oder Übergängen deutlich zu machen.
- Schutzstreifen auf schmaler Kernfahrbahn: Zum Lückenschluss im Radverkehrsnetz können Kommunen anhand bestimmter Prüfkriterien (wie Radverkehrsmengen und Geschwindigkeiten) im Ausnahmefall – wenn keine Alternativen vorhanden sind – nun auch Schutzstreifen auf schmaler Kernfahrbahn schaffen.
- Ein Erlass zum Parkraummanagement aus dem Jahr 2020 vereinfacht die Ahndung von falsch parkenden Autos auf Geh- und Radwegen.
- Mit dem Erlass „sicherer Schulweg“ wird die Geschwindigkeitsreduzierung nicht nur im direkten Schulumfeld, sondern auch auf Schulwegen erleichtert.
- Das Verkehrsministerium erarbeitet im Rahmen der Fußverkehrsstrategie einen Erlass zur rechtssicheren Anordnung von Schulstraßen.

Damit sind die Spielräume für die Verkehrswende eröffnet. Jetzt braucht es Initiativen der Verwaltung und politischen Willen, sie zu nutzen!

ADFC in Zahlen

Mitglieder

~ 1.000

aktive Mitglieder im Land

29.133

+ 3,6%

Mitglieder im Vgl. u 2023



Kreisverbände & Ortsgruppen

37

Ortsgruppen

28

Kreisverbände

22

lokale Ansprechpartner

Fördermitglieder



116



Presse & Medien

Presse

22

Pressemitteilungen

Mitgliedermagazin

2

Radkuriere mit einer Auflage von je 15.000

Webseite

> 130.000

Seitenaufrufe von > 86.000 Besucher*innen

Mitgliedernewsletter

4

Newsletter an ca. 14.000 Adressen

Soziale Medien

Facebook

2.964 Follower

> 2.170.000 Views

Instagram

1.951 Follower

> 153.000 Views

LinkedIn

472 Follower

> 12.000 Views

Mastodon

266 Follower

Projekte

radspaß-Fahrsicherheitstrainings

800

Teilnehmende; +300 im Vgl. zu 2023

> 50

aktive TrainerInnen

in ca. 30

Land- und Stadtkreisen in BW



Fahrradfreundliche Arbeitgeber

57

+5 im Vgl. zu 2023



26



27



4



Radtourismus



Bett+Bike

542

zertifizierte Gastbetriebe

ADFC-Individualreisen

> 100

Teilnehmende; Umsatzsteigerung + 30% im Vgl. zu 2023

ADFC-Qualitätsradrouten

21

Radkurier mit einer Auflage von 15.000



15



1



5

TourGuides

234

zertifizierte RadtourenleiterInnen

Radtouren

> 1.600

geführte Radtouren im Jahr



ADFC engagiert sich bei zweiter Aktionswoche der Verkehrssicherheit

Im Juli 2024 fand die zweite Aktionswoche der Verkehrssicherheit unter dem Motto "Güterverkehr" statt, organisiert vom Bündnis GIB ACHT IM VERKEHR. Der ADFC Baden-Württemberg, als aktives Mitglied dieses Bündnisses, setzte sich dabei besonders für die Belange der Radfahrenden ein. Bei der Auftaktveranstaltung am 12. Juli 2024 auf der Sparkassen-Kulturbühne der Landesgartenschau in Wangen im Allgäu war der ADFC-Landesvorsitzende auf der Bühne präsent und brachte die Perspektiven der Radfahrenden in die Diskussion ein. Durch diese Beteiligung unterstrich der ADFC seine Rolle als Vertreter der Fahrradsicherheit und trug dazu bei, das Bewusstsein für die Bedürfnisse von Radfahrenden im Straßenverkehr zu schärfen.



ADFC-Landesvorsitzender Matthias Zimmermann in der Diskussion mit anderen Akteuren bei der 2. Aktionswoche der Verkehrssicherheit

Gründung der Landesfachgruppe Radinfrastruktur: Unterstützung für Aktive und Geschäftsstelle

Im August gründete sich die Landesfachgruppe Radinfrastruktur – ein Zusammenschluss von rund 25 engagierten ADFC-Aktiven. Die Initiative zur Gründung kam vom Landesvorsitzenden Matthias Zimmermann. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, als fachkompetente Zwischenebene zwischen den lokalen ADFC-Gruppen und dem Landesverband zu agieren und den Austausch mit Verwaltung und Politik zu stärken.

Die Mitglieder der Fachgruppe bringen umfassendes Wissen zu verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Fragen mit. Sie unterstützen Aktive vor Ort, beraten zu lokalen Infrastrukturprojekten und vertreten den ADFC bei Fachgesprächen mit den Regierungspräsidien. Dabei geht es darum, gemeinsam bessere Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln und den ADFC als starken Fachverband zu positionieren.

Mit der neuen Fachgruppe bündeln wir unser Wissen und verstärken unsere Lobbyarbeit für sichere, komfortable und attraktive Radwege in ganz Baden-Württemberg. Wir freuen uns auf die Arbeit der Fachgruppe und darauf, gemeinsam noch mehr für den Radverkehr zu erreichen!

Stellungnahme zum Landesmobilitätsgesetz: ADFC fordert mehr Mut für nachhaltige Mobilität

Der ADFC Baden-Württemberg begrüßt die Einführung eines Landesmobilitätsgesetzes (LMG), kritisiert jedoch, dass der im Sommer vorgelegte Entwurf zu wenig ambitioniert ist, um eine echte Verkehrswende zu ermöglichen. Besonders für den Radverkehr fehlen entscheidende Maßnahmen und konkrete Zielsetzungen. Die ADFC-Stellungnahme im Überblick:

Erhöhung des Radverkehrsanteils:

Eine faire Verteilung der Verkehrsflächen ist essenziell, um den Radverkehr sicher und attraktiv zu machen. Das LMG muss die Förderung des Radverkehrs explizit als Ziel benennen.

Vision Zero für Radfahrende:

Verkehrssicherheit muss oberste Priorität haben. Das LMG sollte klare Maßnahmen zur Reduzierung von Unfällen enthalten, darunter Tempolimits auf Landstraßen und bessere Unfallanalysen.

Sichere Radinfrastruktur gesetzlich verankern:

Qualitätsstandards für Radwege, sichere Querungen und Mindeststandards für Fahrradparken müssen festgelegt werden.

Koordination der Radverkehrsnetze:

Kreise sollen Radverkehrskordinatoren benennen müssen, die im vollen Stundenumfang mit der Koordination der Radnetze betraut sind – mit garantierter Finanzierung durch das Land.

Effektive Kontrolle von Falschparkern:

Der ADFC begrüßt die Möglichkeit der digitalen Parkraumüberwachung durch Kommunen. Falsch abgestellte Autos auf Rad- und Gehwegen gefährden Radfahrende und Fußgänger*innen. Durch die im LMG vorgeschlagene Parkraumkontrolle kann die Parkraumüberwachung intensiviert werden. Voraussetzung: Scan-Fahrzeuge müssen schlussendlich von Kommunen eingesetzt werden.

Mobilitätspass auch für Radverkehr:

Der Kreis der Abgabepflichtigen ließe sich erhöhen, wenn eine Mobilitätsabgabe auch von Menschen erhoben werden dürfte, die durch gut ausgebaute Infrastruktur mittels Fahrrad, E-Scooter o.ä. zumutbar, sicher und zügig ohne Kfz-Nutzung die nächste ÖPNV-Station erreichen könnten. Dann allerdings sollten die Einnahmen aus der Mobilitätsabgabe auch für den Ausbau der Zubringerinfrastruktur für nachhaltige Mobilitätsformen (z.B. beleuchtete separate Rad-/Fußwege) verwendet werden dürfen.

Der ADFC sieht im Landesmobilitätsgesetz eine Chance für eine echte Verkehrswende, fordert aber eine deutlich stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs. Jetzt braucht es politische Weitsicht, um Baden-Württemberg fahrradfreundlicher zu machen!

VELOA-Projekt ermittelt Hemmnisse und Treiber der Fahrradmobilität von Frauen

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans hat der ADFC Baden-Württemberg einen Projektantrag beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) eingereicht, der die Fahrradmobilität von Frauen in den Blick nimmt. Gemeinsam mit der Uni Kassel, der Velo Stiftung und der Beratungsagentur Mobycon aus Berlin möchte der ADFC Baden-Württemberg Hemmnisse und Treiber der Fahrradmobilität von Frauen identifizieren. Die drei zu untersuchenden Zielgruppen sind Migrantinnen der zweiten und dritten Generation, Frauen, die Sorgearbeit leisten sowie Unternehmerinnen. Darüber hinaus soll ein beispielhafter kommunaler Radverkehrsplanungsprozess entwickelt werden, bei dem Frauen gleichberechtigt in die Planung von Radverkehrsanlagen einbezogen werden. Das Projekt soll dazu beitragen, die Forschungslücke im Bereich gendergerechter Radinfrastruktur zu schließen. Darüber hinaus soll der Radverkehrsanteil im Modal Split der Verkehrsmittel gesteigert und der Gender Mobility Gap verkleinert werden. Die Projektidee wurde als förderfähig eingestuft, doch das Antrags-Quartett wartet weiterhin auf die Genehmigung, die sich wegen des fehlenden Bundeshaushalts verzögert.

ADFC bei der 1. Verkehrssicherheitskonferenz in Pforzheim

Am 30.09. und 1.10. fand die erste Verkehrssicherheitskonferenz des Landes Baden-Württemberg unter dem Titel „Schneller Richtung Vision Zero“ statt. Fokus der Konferenz lag auf dem Unfallschwerpunkt Landstraße: Was gegen tödliche Unfälle getan werden kann und welche Rolle Geschwindigkeiten spielen, wurde auch mit den Expert*innen des ADFC - diskutiert.



ADFC-Landesvorsitzender Matthias Zimmermann auf dem Podium der Verkehrssicherheitskonferenz zusammen mit Innenminister Thomas Strobl

Parlamentskreis Fahrrad diskutiert 2-m-Regel

Der Parlamentskreis Fahrrad des Landtags von Baden-Württemberg debattierte 2024 auch zur 2-Meter-Regel. Der ADFC vertrat dabei die Position, dass die bestehende Regelung im Alltag nicht praktikabel ist. Stattdessen braucht es ein legales, gut ausgebautes Radwegenetz unter dem Prinzip des kleinstmöglichen Eingriffs in die Natur, um die Mobilität der Menschen gewährleisten zu können. Die Nutzung von Waldwegen kann dazu beitragen, Ortschaften besser zu verbinden und Radverkehrsverbindungen effizienter zu gestalten.

Radspaß – sicher und souverän auf dem Pedelec

Unfälle zu verhindern, ist satzungsgemäßer Auftrag des ADFC und dafür setzt sich der Verein auch 2024 mit voller Tatkraft und viel radspaß, im Dienst für die allgemeine Sicherheit und Unversehrtheit, ein.

Die Fahrsicherheitstrainings werden seit nunmehr vier Jahren von engagierten und geschulten Trainer*innen durchgeführt und leisten einen großen Dienst die Freude am Radfahren zu behalten, sich sicher und souverän fühlen zu können sowie im Einzelfall das Schlimmste zu verhindern.

Im Frühjahr des vergangenen Jahres wurden in Freiburg rund 14 Aspirant*innen aus Calw, Mannheim, Ulm, Heilbronn, Schwäbisch Hall und Freiburg zum radspaß-Trainer*in ausgebildet. Die Fortbildung war ein voller Erfolg: Die motivierten Trainer*innen machten sich im Anschluss sofort daran, in ihrer jeweiligen Region Kurse anzubieten und erhielten für die Durchführung ihrer ersten Fahrsicherheitstrainings eine tolle Resonanz.

Um radspaß weiterzuentwickeln, wurde das Angebot um Firmenkurse (radspaß4business) erweitert. Über 25 ausgebildete Firmentrainer*innen betreuen mehr als 20 Unternehmensanfragen und führten 2024 sieben Trainings erfolgreich durchgeführt.

Auch Kommunen und Landkreise können sich aktiv am radspaß beteiligen: Durch den Erwerb von Aktionscodes ermöglichen sie ihren Bürger*innen eine kostenfreie oder vergünstigte Teilnahme an radspaß-Trainings.

Ein weiteres wichtiges Standbein sind Gesundheits- und Aktionstage, bei denen radspaß verstärkt vertreten ist. So waren wir 2024 bei der Gesundheitswoche der Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft mbH (SWSG) und beim Gesundheitstag der Firma Bosch in Renningen präsent. Auch unsere Trainer*innen repräsentieren bei Veranstaltungen in ihrer Region radspaß und machen dadurch auf dieses so wichtige Angebot aufmerksam.

Danke an alle Trainer*innen! Ihr macht radspaß zum Erfolg!

Zur Weiterentwicklung des Projekts führte der ADFC eine Crowdfunding-Aktion mit der Baden-Württemberg Stiftung durch – mit großem Erfolg: 125 Spender*innen, Firmen und Organisationen unterstützten radspaß mit über 14.000 Euro, die von der Stiftung verdoppelt wurden. So kamen insgesamt 28.469,98 Euro zusammen, die in die Ausbildung neuer Trainer*innen fließen. Die großzügige Beteiligung der Stiftung sowie das enorme Engagement der vielen Unterstützer*innen zeigt, wie groß der Wunsch nach mehr Sicherheit im Radverkehr ist. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle Spender*innen.

Ein besonderes Highlight zum Saisonabschluss waren die Herbst-Winter-Spezial-Trainings. Innerhalb kürzester Zeit wurden Trainer*innen in die neuen Inhalte eingewiesen. Über 27 kostenlose Kurse fanden in Baden-Württemberg statt- dank großzügiger Unterstützung der BW Bank!

Aktive ADFC Mitglieder stärken Fahrradklima-Test 2024

Von September bis November 2024 fand erneut der Fahrradklima-Test statt - die weltweit größte Zufriedenheitsbefragung von Radfahrenden. Die Ergebnisse helfen dem ADFC, Schwachstellen in den Kommunen zu ermitteln und die Zufriedenheit der Radfahrenden deutschlandweit zu vergleichen.

2024 sank die Teilnehmezahl in Baden-Württemberg von 36.488 (2022) auf 30.138. Dennoch zeigte sich: Dort, wo aktive Kreis- und Ortsverbände vor Ort waren, blieben die Zahlen stabil. Herzlichen Dank an alle Aktive für ihren unermüdlichen Einsatz!

Mit Aktionen vor Ort wie „Kettenchecks für den Winter“ und Infoständen halfen die Kolleg*innen der Landesgeschäftsstelle gezielt in einzelnen Städten nach, die noch an der Schwelle zu den erforderlichen 50 Teilnahmen kratzten. Wir reisten nach Balingen, Albstadt, Nürtingen, Metzingen, Mössingen und Karlsruhe, um Passant*innen zur Teilnahme am Fahrradklima-Test zu motivieren. Vor allem die Kettenchecks stießen nach Ankündigen in der Presse auf großes Interesse.

Insgesamt schafften es 2024 175 Kommunen in die Auswertung, 2022 waren es 189. Nun erwarten wir gespannt die Ergebnisse.

Zivilgesellschaftliche Vernetzung: Ein Jahr ZIMT-Netzwerk

Am 15. November fand das zweite Netzwerktreffen zivilgesellschaftlicher Gruppen und Verbände im Bereich nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg unter dem Namen „ZIMT“ (Zusammen für soziale Innovationen der Mobilitätswende) in Karlsruhe statt. Organisiert von der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt in Geislingen/Nürtingen standen neben der Vernetzung gute Beispiele aus der Praxis im Vordergrund: Vor allem ging es um die Frage, wie zivilgesellschaftliche Projekte in guter Zusammenarbeit mit der Verwaltung umgesetzt werden können.



Landesgeschäftsführerin Kathleen Lumma in der Diskussion mit dem ZIMT-Netzwerk |

Gesprächspartner*innen waren unter anderem Staatssekretärin Elke Zimmer vom Verkehrsministerium und Eileen Baroon vom Büro für Mitwirkung und Engagement der Stadt Karlsruhe. Stadtentwicklungsmediator Mathieu Wellner ging auf den erfolgreichen Umgang von Konflikten ein. Als ADFC nahmen wir nicht nur Inspiration und Wissen mit, sondern auch wertvolle Kontakte und Austausch.

Der ADFC wächst weiter

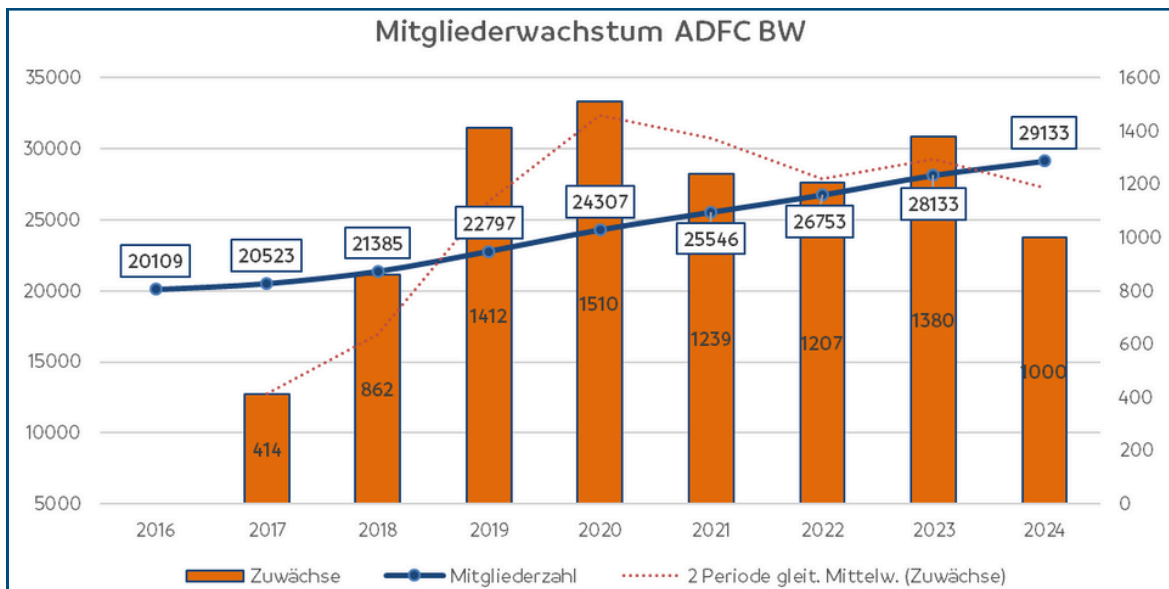
Der ADFC-Landesverband im Südwesten hat 2024 die 29.000 Mitglieder-Marke überschritten und nimmt damit Kurs auf die 30.000 Mitglieder in 2025.

Diese Zahl zeigt, wie groß die Begeisterung und das Engagement fürs Radfahren im Südwesten ist – und wie stark unsere Gemeinschaft geworden ist. Ein großes Dankeschön gilt dabei unseren Aktiven, die vor Ort mit den Menschen in Kontakt treten und von unseren Anliegen überzeugen.

Jedes neue Mitglied stärkt unsere Stimme, wenn es darum geht, den Radverkehr sicherer, komfortabler und klimafreundlicher zu machen. Mit einer breiteren Basis können wir uns noch wirkungsvoller für bessere Radwege, sichere Schulwege und eine nachhaltige Verkehrswende einsetzen.

Unser Ziel: Ein Baden-Württemberg, in dem Menschen jeden Alters gerne aufs Rad steigen – ob für den Weg zur Arbeit, den Familienausflug oder die Radtour durchs Ländle. Dank Ihrer Unterstützung rücken wir diesem Ziel ein großes Stück näher. Sie machen den ADFC zu einem immer schlagkräftigeren Interessensverband.

Ein herzliches Willkommen an unser 29.000. Mitglied – und ein riesiges Dankeschön an alle, die uns begleiten!



Mitgliederentwicklung des ADFC Baden-Württemberg seit 2016

ADFC-Akademie baut ihr Angebot aus

Die ADFC-Akademie ist die Weiterbildungseinrichtung des ADFC. Die Akademie bietet ein vielfältiges Bildungsangebot für ehrenamtlich Aktive im ADFC und ADFC-Mitglieder an. Die ADFC-Akademie organisiert Vorträge, Workshops und Seminare für Aktive und Mitglieder des ADFC. Expert*innen unterschiedlicher Disziplinen vermitteln Wissen und Kompetenzen rund ums Fahrrad.

Von wissenschaftlichen Vorträgen zur Zukunft nachhaltiger Mobilität über Seminare zu Diversität und Vereinsarbeit bis hin zu ganz praktischen Workshops zu Themen wie Fahrrad und Aktivismus oder Pressarbeit stattet die ADFC-Akademie Interessierte mit dem notwendigen Werkzeug aus, um die Verkehrswende voranzutreiben.

Wir sind gespannt auf das für 2025 angekündigte Basisprogramm, an dem wir als Landesverband Baden-Württemberg mitwirken.

Auch die TourGuide-Ausbildung ist Teil der ADFC-Akademie. So werden auf Bundesebene sogenannten „Blended“-Kurse angeboten. Also eine Mischung aus digitaler und analoger Weiterbildung in Eigenstudium und in der Gruppe.

In Baden-Württemberg konnten wir insbesondere Grundlagenkurse anbieten. Es fanden fünf Kurse in Heidelberg, Renningen, Offenburg Ulm und Stuttgart statt, bei denen wir insgesamt etwa 80 neue ADFC-TourGuides ausbilden konnten. Ende 2024 sind im ADFC Baden-Württemberg 227 Aktive als ADFC-TourGuide zertifiziert. Zusätzlich fand noch ein Refresh-Kurs in Stuttgart statt.

Durch die auf der BHV 2024 beschlossenen Regelungen bekommt die TourGuide-Ausbildung mehr Flexibilität. Außerdem versuchen wir durch die komplette Überarbeitung unseres Ausbildungskonzeptes in Baden-Württemberg und unsere Mitarbeit in der bundesweiten Arbeitsgruppe die Ausbildung noch attraktiver zu gestalten.

Open Bike Sensor: Überholabstände sichtbar machen

Seit 2020 schreibt die StVO einen Mindestüberholabstand von 1,50 m innerorts und 2,00 m außerorts vor – doch wird dieser auch eingehalten? Open Bike Sensoren (OBS) messen den tatsächlichen Überholabstand. Der ADFC Baden-Württemberg verlieh diese Sensoren 2024 an Aktive zur Datenerhebung landesweit.

Eine Studentin der Hochschule Karlsruhe hat im Rahmen ihrer Bachelorarbeit die OBS-Daten des ADFC mit Daten aus einem AGFK-Projekt verglichen. Ergebnis: Die Daten sind teilweise reliabel und können Entscheidungsträger*innen unter bestimmten Voraussetzungen als Indikator für die Nicht-Einhaltung von Überholabständen dienen und helfen, Maßnahmen zu definieren.

Dialogprozess zur Weiterentwicklung der RadSTRATEGIE

Ende des Jahres begann der Dialogprozess zur Weiterentwicklung der RadSTRATEGIE bis 2030. Die 2016 vom Landeskabinett beschlossene RadSTRATEGIE bildet die Grundlage der Radverkehrsförderung im Land und soll bis 2030 verlängert werden. Um die ambitionierten Ziele des Landes zu erreichen, wird die RadSTRATEGIE durch ein Umsetzungsprogramm 2025-2030 ergänzt.

Im Fokus stehen dabei die Handlungsfelder „Radinfrastruktur“, „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ und „Radverkehrssicherheit“. In allen drei Handlungsfeldern arbeitet der ADFC aktiv mit und bringt Ideen und Vorschläge zur Umsetzungsbeschleunigung ein.



Matthias Zimmermann bei der Auftaktveranstaltungen zur Weiterentwicklung der RadSTRATEGIE

ADFC im Netzwerk

Der ADFC Baden-Württemberg setzt sich für bessere Bedingungen im Radverkehr ein – auf lokaler und Landesebene. Doch eine echte Verkehrswende gelingt nur, wenn Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gemeinsam an einem Strang ziehen. Deshalb vernetzen wir uns gezielt mit relevanten Akteur:innen, um unsere Expertise einzubringen, Impulse zu setzen und konkrete Fortschritte für den Radverkehr zu erreichen. Durch den Austausch mit anderen Organisationen können wir voneinander lernen, Synergien nutzen und gemeinsam Lösungen entwickeln. Ob in politischen Gremien, Facharbeitskreisen oder Bündnissen – unsere Stimme für den Radverkehr wird stärker, wenn wir sie mit anderen zusammen erheben.

ADFC im Netzwerk:

- Zimt – zusammen für soziale Innovationen der Mobilitätswende
- Die Allianz Mobilitätswende für Baden-Württemberg (MoWA)
- Bündnis Mobilitätswende in der Arbeitswelt
- Gib Acht im Verkehr
- Produktmarkenbeirat der TMBW

Gesichter des ADFC Baden-Württembergs



Dr. Matthias Zimmermann
Landesvorsitzender

Verkehrssicherheit, Verkehrstechnik & Interessenvertretung
Vertreter im Bund-Länder-Rat

Dr. Susanne Garreis
stellv. Landesvorsitzende

Finanzen, Verbandsentwicklung & Interessenvertretung
Ersatz-Vertreterin im Bund-Länder-Rat



Brigitte Aigner

Personal, Frauennetzwerk, Diversität, radspaß

Andrea Engel-Benz

Tourismus, Kommunikation



Johannes Metzger

Verbandsentwicklung, Rad & ÖPNV
Vertreter im Fahrgastbeirat

Kristine Simonis

Personal, Tourismus
Vertreterin im Bett+Bike-Aufsichtsrat





Hermino Katzenstein
Aufsichtsratsvorsitzender

Regina Jutz
stellv.
Aufsichtsratsvorsitzende



Michael Hansch

Ralph Neining



Dr. Gudrun Zühlke

Weiterentwicklung des Aufsichtsrates

2024 wurde eine Kommission bestehend aus Mitgliedern des Aufsichtsrates, des Landesvorstands und der Kreis- und Ortsverbände gegründet, um den Aufsichtsrat zu modernisieren und weiterzuentwickeln.

Bis Ende 2025 soll eine Neustrukturierung erarbeitet sein, so dass 2026 der bisherige Aufsichtsrat durch ein neues Gremium ersetzt werden kann.



Kathleen Lumma
Landesgeschäftsführerin

Interessenvertretung,
Consulting, Wirtschaftlicher
Geschäftsbetrieb, Finanzen,
Gremien, Personal

Daniel Steegmaier
Landesgeschäftsführer

Verbandsentwicklung,
Kommunikation &
Öffentlichkeitsarbeit, Finanzen,
Gremien, Personal



Mirjam Brinkmann
Referentin Mobilität &
Verkehr

Interessenvertretung, Frauen &
Mobilität, Teamleitung

Dr. Lilith Kuhn
wissenschaftliche
Mitarbeiterin

Barrierefrei Radfahren,
Studien, Kooperationen mit der
Wissenschaft



Thomas Güthle
betriebliches
Mobilitätsmanagement

Fahrradfreundlicher
Arbeitgeber, Radspaß4Business,
Betriebsberatung

Julia Gründel
Gesundheit &
Unfallprävention

ADFC-Radspaß,
Radfahrausbildung





Christoph Herr
Verwaltung & Finanzen

Buchhaltung, Büromanagement,
Systemadministration

Tobias Husung
Kommunikation &
Öffentlichkeitsarbeit



Radkurier, Redaktionsplanung,
Koordination Presseanfragen



Joe Katz
Kommunikation &
Öffentlichkeitsarbeit

Redakteur für Social Media,
Aktivennewsletter & Webseite

Ricarda Eling
Referentin Radtourismus



Bett+Bike-
Produktentwicklung,
Individualradreisen & Paketer-
Radreisen, CMT/FWR



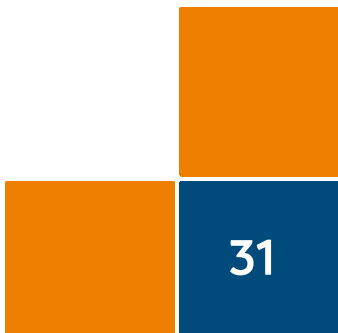
Liz Schütte
Referentin Radtourismus

Kommunikation
Radtourismusangebote,
Koordination GTRR & NTRW,
Radrunde

Melanie Hinzel
Assistentin Radtourismus



Abwicklung Radreisen,
Bett+Bike-Datenbankpflege,
Kundenkontakt



Finanzen

Aus finanzieller Sicht war 2024 wieder ein Jahr, in dem es uns gelungen ist unsere Rücklagen und finanziellen Grundlagen zu konsolidieren und so die Auswirkungen der Corona-Pandemie weiter abzubauen. Das Vereinsvermögen stieg 2024 um etwa 11.000 € auf ca. 117.000 € (im Vgl. 145.000 € vor Pandemie) an.

Die Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen stiegen um fast 4% an und machen damit etwa die Hälfte der Gesamteinnahmen des Vereins aus. Auch die Höhe der Spenden stieg um mehr als 10% im Vergleich zum Vorjahr, was v.a. auf die Spendenkampagne für das Projekt radspaß zurückzuführen ist. Die allgemeine Spendenbereitschaft sank 2024 weiter. Der Zweckbetrieb zur Unfallprävention (Projekt radspaß) schnitt im Vergleich zum Vorjahr unter Berücksichtigung der projektbezogenen Spendeneinnahmen ähnlich negativ ab (2024: ca. -55.000 €; 2023: ca. -58.000 €). Im wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb konnten die Einnahmen um ca. 17% gesteigert werden. Das liegt v.a. an den Beratungsprojekten des ADFC und den Individualreisen, während die Umsätze von Bett+Bike weiter rückläufig sind (ca. -4% im Vgl. zu 2023).

Bilanz 2024

Aktiva	
A) Anlagevermögen	
I Sachanlagen	912,98 €
II Finanzanlagen	11.902,00 €
B) Umlaufvermögen	
I Vorräte	1.880,00 €
II Forderungen & sonstige Vermögensgegenstände	36.772,75 €
III Kasse, Bank	123.981,75 €
C) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	177,40 €
Summe Aktiva	175.626,88 €
Passiva	
A) Vereinsvermögen	
I Vereinskaptal	62.241,53 €
II Gewinnrücklagen	55.330,67 €
III Ergebnisvorträge	0,00 €
B) Rückstellungen	22.173,45 €
C) Verbindlichkeiten	
I Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00 €
II Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	16.663,45 €
III Verbindlichkeiten aus Lieferungen & Leistungen	4.171,30 €
IV Sonstige Verbindlichkeiten	15.046,48 €
Summe Passiva	175.626,88 €

Der Zweckbetrieb radspaß, den der ADFC seit 2023 allein und ohne Fördermittel betreibt, zeigt trotz negativem Ergebnis im zweiten Jahr in Folge auch ohne Berücksichtigungen der projektbezogenen Spenden positive Tendenzen. Die Umsatzerlöse 2024 (ca. 27.000 €) sind zu 100% Erlöse aus dem Verkauf der Trainings, während die Erlöse 2023 (ca. 32.000 €) zu 70% aus Sponsoreneinnahmen stammten und nur zu 30% aus Einnahmen aus Kursen. Auch die zusätzliche Einnahmequelle der radspaß4business-Kurse wurde erst 2024 entwickelt und zeigt erste positive Tendenzen in der Nachfrage (mehr als 30 interessierte Unternehmen). Die gestiegenen Personalaufwendungen sind dadurch gerechtfertigt, dass das Projekt für den Neustart in Baden-Württemberg und der Vorbereitung eines bundesweiten ADFC-Unfallpräventionsprogramms mehr Ressourcen benötigt als für den zukünftigen Dauerbetrieb.

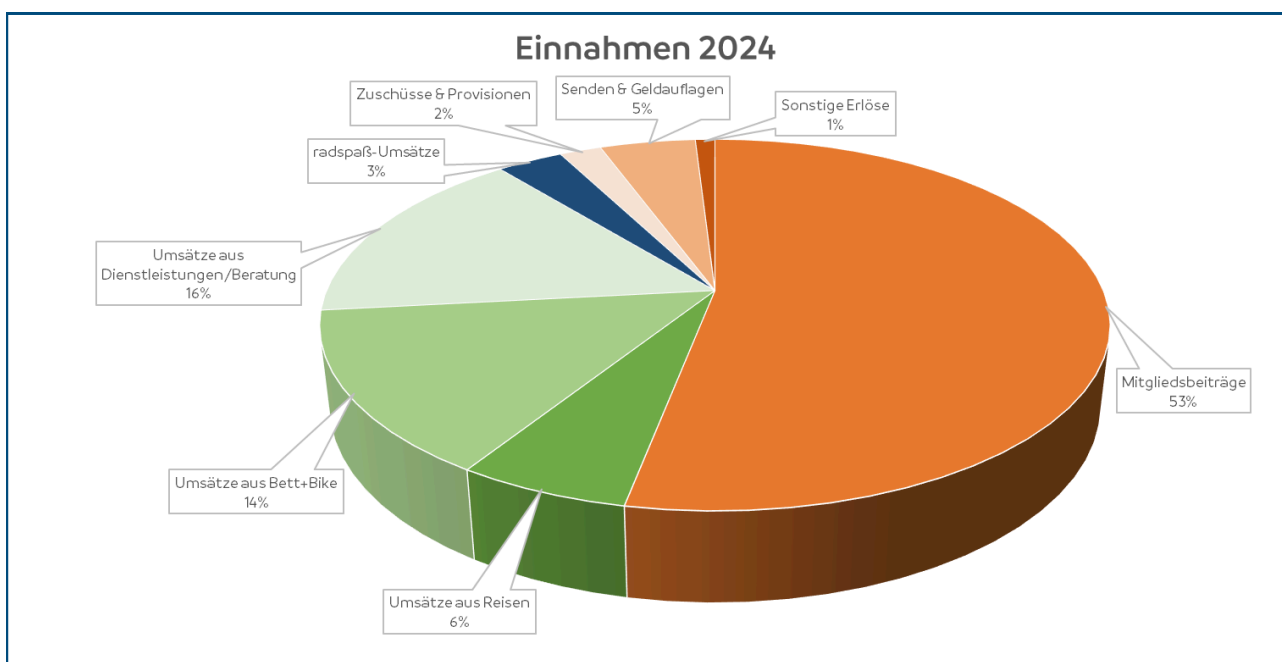
Gewinn- und Verlustrechnung 2024

Ideeller Bereich	
A) Nicht steuerbare Einnahmen	466.712,23 €
B) Nicht anzusetzende Ausgaben	433.039,39 €
Gewinn/Verlust ideeller Bereich	33.672,84 €
Ertragsneutrale Posten	
A) Steuerbare Einnahmen	39.311,64 €
B) Nicht abzieshbare Ausgaben	0,00 €
Gewinn/Verlust ertragsneutrale Posten	39.311,64 €
Sonstige Zweckbetriebe	
A) Erträge	27.373,81 €
B) Aufwendungen	113.154,55 €
Gewinn/Verlust Sonstige Zweckbetriebe	-85.780,74 €
Sonstige Geschäftsbetriebe	
A) Umsatzerlöse	329.934,94 €
B) Aufwendungen	305.894,93 €
C) Sonstige Steuern	0,00 €
Gewinn/Verlust Sonstige Geschäftsbetriebe	24.040,01 €
Jahresergebnis	11.243,75 €
Ergebnisverwendung	
A) Einstellung in den Ergebnisvortrag	0,00 €
B) Entnahmen aus freien Ergebnisrücklagen	0,00 €
C) Entnahmen aus sonstigen Ergebnisrücklagen	0,00 €
D) Einstellungen in freie Ergebnisrücklagen	11.243,75 €
Ergebnisvortrag	0,00 €

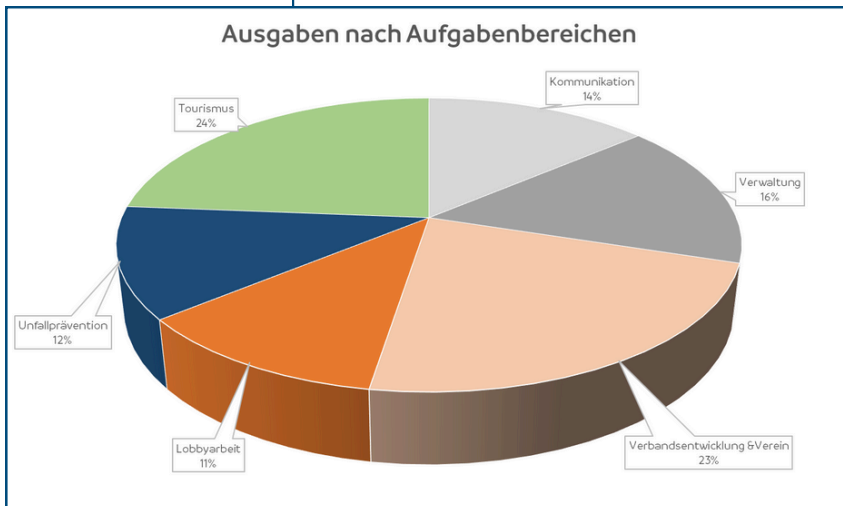
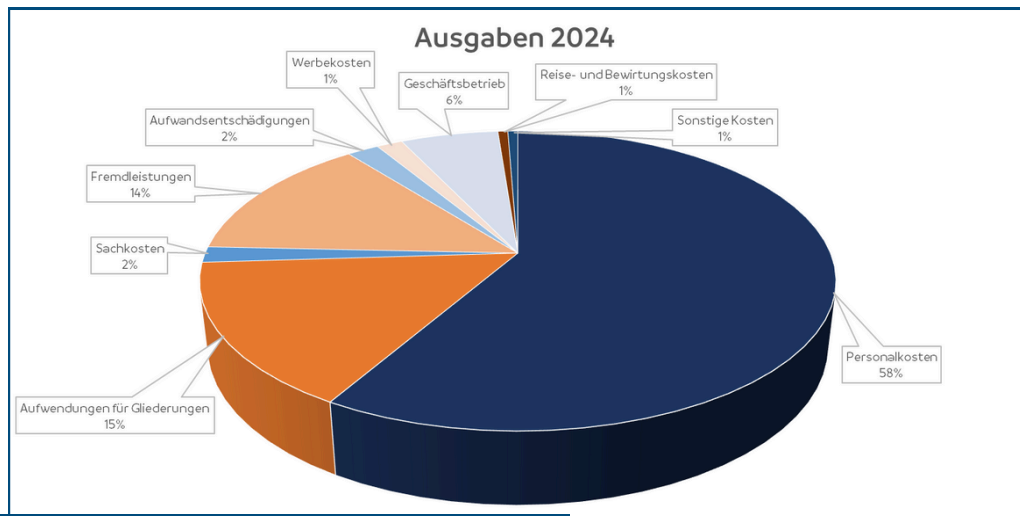
Einnahmen 2024

Die Betrachtung der Einnahmenseite zeigt, dass der ADFC Baden-Württemberg sich zu etwa 60% aus ideellen Einnahmequellen (Mitgliedsbeiträge, Spenden, Bußgeldzuweisungen) finanziert. Weitere 35% der Einnahmen stammen aus dem überwiegend touristischen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb. Fördermittel für die Umsetzung von fachlicher Arbeit fehlen 2024 komplett, da die beantragten Mittel am Bundeshaushalt hängen und aufgrund von Budgetkürzungen nicht freigegeben werden konnten.

Mit etwa 835.000 € Gesamtumsatz liegen die Einnahmen 2024 rund 6% über dem Vorjahr. Dies ist v.a. auf die gestiegenen Mitgliedsbeiträge (+4%), Beratungsleistungen (+45%), Umsatzerlöse aus Individualreisen (+30%) sowie projektbezogenen Spenden und Einnahmen aus Werbeanzeigen im Mitglieder-magazin "Radkurier" zurückzuführen. Sinkende Einnahmen sind hingegen bei Bett+Bike (-4%) sowie anlasslosen Spenden (-15%) zu verzeichnen.



Einnahmequellen des ADFC Baden-Württemberg 2024



Ausgaben des ADFC Baden-Württemberg 2024

Ausgaben 2024

Auf der Ausgabenseite fällt auf, dass insbesondere Veranstaltungen wie die Landesversammlung und Druckerzeugnisse (Radkurier) deutlich teurer sind als in den Vorjahren und daher die geplanten Ausgaben übersteigen. Auch die Anpassung der Beitragsweiterleitungen an Untergliederungen führte 2024 zu einer Steigerung der Ausgaben in diesem Bereich um 30%. Da jedoch an anderer Stelle Ausgaben für Gliederungen im Zuge der Anpassung wegfielen, ist die tatsächliche Kostensteigerung für den ADFC Baden-Württemberg minimal. Eine ungeplante Aufwendung stellen die Rechts- und Lizenzkosten (ca. 8.500 €) für mehrere Verstöße gegen das Urheberrecht dar, die nur teilweise durch Beteiligung der Gliederungen (ca. 6.700 €) ausgeglichen werden konnten. Die Kosten für die BusinessPaket-Rate von Bett+Bike sowie für die Betriebsbesuche sind 2024 um ca. 30% gestiegen.

FÜRS RAD STARK VOR ORT!



Reinsburgstraße 97 | 70197 Stuttgart

www.bw.adfc.de | 0711 - 5047 9410 | info@adfc-bw.de