

# Wir sind 30!

ADFC Hessen 1986 – 2016





06



10



22



29

## Inhalt

### VORWORT

### VERKEHRSPOLITIK

- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
- Radschnellwege in Hessen
- Zusammenarbeit mit dem FUSS e.V.
- Radverkehr und rote Ampeln
- bike + business – das Rad im Berufsverkehr
- Mehr Wirtschaftsverkehr aufs Rad!
- Bike-Sharing in Hessen
- Hessische Radforen

### ZEITSTRAHL

ADFC Hessen 1986 – 2016

### 30 JAHRE ADFC HESSEN

Chronik: Bewegte Geschichte  
mit bewegenden Menschen

### 04 RADTOURISMUS

- Hessische Radfernwege und  
der Radweg Deutsche Einheit 28
- Fotowettbewerb 2015: 20 Jahre Bett+Bike 29

### SERVICE

- Innovationen bei der Fahrradcodierung 30
- Pedelec-Kurse für Senioren 30
- Kommunikationskanäle des ADFC Hessen 31

### 14 ENGAGEMENT

- Mobilität für Geflüchtete 31
- Ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte 32
- Hessen-Forum 2015 33
- Interview mit Tourenleiter-Ausbilder  
Gerd Ortmann 33

### 22 IMPRESSUM

35





**Simon Schilling**, seit 2007 im ADFC  
 „Ich bin im ADFC, weil er sich klar für die Verbesserung des Radverkehrs einsetzt. Die ADFC-Publikationen inspirieren immer wieder zu neuen Touren.“



**Elisabeth Aßmann**, seit 2015 im ADFC  
 „Ich schätze am ADFC besonders den Informationsaustausch unter Gleichgesinnten. Man bekommt viele gute Tipps zu Radreisen, das ist super!“



**Mathias Merforth**, seit 2012 im ADFC  
 „Die engagierten Aktiven im ADFC setzen sich bundesweit für schlaue Radverkehrslösungen ein und machen damit unsere Städte lebenswerter!“



Der 2015 gewählte Vorstand des ADFC Hessen:  
 (von links) Gerd Ortmann, Joachim Hochstein, Bernd Dippel,  
 Ulrich Wüstenhagen, Pia Merten, Stefan Janke,  
 Hye-Seong Yun, Rolf Seeman, Dr. Holger Küst, Doris Spohr

## Seit 1986 gibt es den ADFC Hessen Wir sind 30!

Wer sind eigentlich die freundlichen jungen Leute auf dem Titelbild dieser Broschüre? Und warum sind sie da überhaupt abgebildet? Wahrscheinlich haben auch Sie sich das gefragt. Die Antwort ist einfach: Alle drei leben in Hessen, sind Mitglied im ADFC und – genau wie unser Landesverband – 30 Jahre alt. Was lag also näher, als unser 30-jähriges Jubiläum auf diese Art ins Bild zu setzen? Den Fototermin haben wir auch genutzt, um zu fragen, warum junge Leute heute Mitglied im ADFC werden. Die Antworten finden Sie auf der linken Seite. Herzlichen Dank an Elisabeth Aßmann, Mathias Merforth und Simon Schilling fürs Mitmachen!

### Rückblick und Gegenwart

In 30 Jahren ist in Hessen rund ums Rad viel geschehen. Viel mehr, als wir auf diesen Seiten darstellen können. Trotzdem unternehmen wir in unserem Rückblick den Versuch, einige der für uns markantesten Ereignisse zu schildern. Und natürlich haben Themen, die uns in der Gegenwart beschäftigen, ihren Platz.

### Mit Optimismus in die Zukunft

Es ist schön, dass wir in unserem Jubiläumsjahr Grund dazu haben, mit viel Optimismus in die Zukunft zu blicken: Denn nach 30 Jahren politischer Interessenvertretung scheint jetzt eines unserer dringlichsten Anliegen – die Einrichtung eines zentralen Forums für die Radverkehrsförderung in Hessen – endlich Realität zu werden. Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), kommt in diesen Tagen erstmals in Frankfurt am Main zusammen. Die AGNH verspricht ein echter Meilenstein für die weitere Entwicklung und Förderung der Fahrradmobilität in unserem Bundesland zu werden!

2016 kann sich also zu einem sehr guten Jahr für das Fahrrad in Hessen entwickeln. Nicht nur über unseren 30. Geburtstag, auch über diese günstige Situation freuen wir uns. Wir finden, das kann gefeiert werden. Feiern Sie mit uns!

Der Vorstand des ADFC Hessen im März 2016





Der Lenkungskreis der AGNH



Lebenswerte Innenstädte...



...brauchen eine gute Rad-Infrastruktur

## Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

# Zentrales Forum zur Stärkung des Radverkehrs

Seit 30 Jahren arbeiten wir darauf hin, dass in Hessen eine menschenfreundliche Institution mit dem Ziel geschaffen wird, *zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. Städte in denen ihre Bewohner gerne leben und wo individuelle Bewegung in Alltag und Freizeit Spaß macht. Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer aus, sondern bieten insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Wobei unter Nahmobilität nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise mit dem Fahrrad und zu Fuß verstanden wird.* Der entscheidende Faktor der Nahmobilität ist der Radverkehr und die Verbesserungen seiner infrastrukturellen, rechtlichen und kulturellen Rahmenbedingungen. Nahmobilität – das ist „fahrradfreundlich plus“.

Die kursiv gesetzten Passagen stammen aus dem Leitbild der bereits 1993 (!) gegründeten Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Wir haben uns seit Gründung der AGFS gegenüber der hessischen Verkehrspolitik dafür eingesetzt, sie als ein gutes Beispiel zu begreifen. Auch uns ist es zu verdanken, dass wir jetzt endlich auf einem guten Wege zu sein scheinen.

### Hessenweites Kompetenznetzwerk

Wir freuen uns, dass Nahmobilität ein Schwerpunkt der Strategie „Mobiles Hessen 2020“ der Landesregierung ist. Unter dem Leitgedanken *Nah. Mobil. Jetzt.* entsteht gerade ein hessenweites Kompetenznetzwerk, um den Rad- und Fußverkehr zu fördern und die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in unseren

Kommunen zu verbessern: Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (AGNH).

Im Juli 2015 kam der Lenkungskreis der AGNH in Wiesbaden zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und Staatssekretär Mathias Samson beriefen 14 Akteure aus Kommunen, Wissenschaft und Verbänden, darunter den ADFC Hessen mit Landesvorsitzendem Stefan Janke und Geschäftsführer Norbert Sanden, in den Lenkungskreis. Seine wichtigste Aufgabe war es, in der recht kurzen Zeit von sechs Monaten mit Hilfe von weiteren Experten die Ziele und Leitlinien für die am 17. März 2016 im House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt am Main gegründete AGNH zu erarbeiten.

### Unterstützung der Kommunen

Ziel der AGNH ist es, die Kommunen zur Förderung der Nahmobilität (der Fahrradmobilität) zu motivieren und sie dabei effektiv zu unterstützen. Dies wird kein leichtes Unterfangen sein, das kurzfristig realisiert werden könnte, aber es ist gut, dass damit angefangen wird. Der Lenkungskreis identifizierte vier Handlungsschwerpunkte der AGNH: Fahrradverkehr, Fußverkehr, Integrative kommunale Verkehrsplanung und Mobilitätsbildung. Zu jedem der vier Themen wurde ein Expertenkreis eingerichtet, der sich in den Monaten September

bis November 2015 jeweils zu drei Arbeitssitzungen getroffen hat. Als ADFC Hessen waren wir, bis auf den Expertenkreis Fußverkehr, überall sehr gut vertreten. Die insgesamt rund 80 Expertinnen und Experten haben außergewöhnlich gut, konstruktiv und zielgerichtet zusammengearbeitet, und wichtige Grundlagen für die künftige Arbeit und Entwicklung der AGNH geschaffen.

### Herausforderungen und Chancen

Wir sind zusammen mit der Landesregierung davon überzeugt, dass die AGNH das zentrale Forum für die künftige Stärkung der Fahrradmobilität auf Landesebene sein wird. Den Prozess wollen wir weiter nach Kräften unterstützen. Dies bedeutet, dass dadurch einerseits die Arbeit der ADFC-Gliederungen vor Ort tendenziell begünstigt werden wird, andererseits werden auch neue Herausforderungen auf uns alle zukommen. Unsere wichtigsten Aufgaben der nächsten Zeit werden sein, sowohl die Arbeit der AGNH voranzutreiben, sie mit neuen Ideen zu speisen und transparent zu machen, als auch uns selbst als Verband in die Lage zu versetzen, die neuen Aufgaben überhaupt bewältigen zu können. Die durch die AGNH gebotenen Chancen wollen wir unbedingt nutzen.



## Drei Strecken sind im Gespräch Kommen Radschnellwege auch in Hessen auf Touren?



eRadschnellweg Göttingen

Radschnellwege helfen, Verkehr vom Auto aufs Rad zu verlagern. Sie dienen damit unmittelbar dem Klimaschutz. Wir kennen sie vor allem aus Dänemark und den Niederlanden. In Deutschland ist Nordrhein-Westfalen Vorreiter: 2014 wurde in Wuppertal ein 23 Kilometer langer Radschnellweg eröffnet. Derzeit entsteht im Ruhrgebiet der rund 100 Kilometer lange RS1. In Niedersachsen kann man schon vier Kilometer auf dem eRadschnellweg Göttingen fahren. Und im Raum München sollen sechs Routen entstehen.

In Hessen sind drei, vom Regionalverband Frankfurt-RheinMain bearbeitete Projekte in der Diskussion: Von Hanau nach Frankfurt, vom Flughafen-Stadtteil Gateway Gardens zur City und der schon in Planung befindliche Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt.

Auf Radschnellwegen ist ein höheres Durchschnittstempo möglich, aber es gibt keine Mindestgeschwindigkeit: Auch langsamere Radler dürfen hier fahren. Weitere Faktoren für die Verkürzung der Reisezeit

sind der Vorrang vor Nebenstraßen, kürzere Wartezeiten und „Grüne Wellen“ an Ampeln sowie der Bau von Unter- oder Überführungen an Kreuzungen. Radschnellwege sollen in der Regel vier Meter breit sein, haben einen glatten Belag aus Asphalt oder Beton und werden getrennt vom Fußgängerverkehr geführt. Sie stellen höhere Anforderungen an ihre Unterhaltung als herkömmliche Radwege: Hierzu zählt die Kontrolle und Reinigung der Wege sowie ein Winterdienst. Innerhalb der Ortschaften ist eine Beleuchtung vorzusehen, außerhalb ist sie wünschenswert.

### Das Land sollte die Baulast tragen

Billig sind Radschnellwege nicht. Sie gehen meistens über das Gebiet einer Gemeinde oder eines Landkreises hinaus. So entsteht hoher Abstimmungs- und Regelungsbedarf hinsichtlich Finanzierung, Planung, Bau und Unterhaltung der Anlagen. Damit es daran nicht scheitert, hat der ADFC Hessen, dem Beispiel Nordrhein-Westfalens folgend, Verkehrsminister Tarek Al-Wazir gebeten, dass das Land Hessen die Baulast für Strecken übernimmt, die außerhalb geschlossener Ortslagen verlaufen. Damit wäre nicht nur die Finanzierung geregelt. Auch die sonstigen Instrumente des Straßengesetzes wie Planfeststellung oder Plan genehmigung bis hin zur Enteignung könnten so zur Anwendung kommen.

Die Baulast für die innerörtlichen Radschnellwege soll dagegen bei den Städten und Gemeinden verbleiben. Denn hier werden Radschnellwege auf kommunalen Straßen in Form von Fahrradstraßen, Tempo-30-Zonen, Radfahrstreifen oder Radwegen geführt. Außerdem haben wir empfohlen, eine Landesplanungsgesellschaft für Radschnellwege zu gründen, um einen einheitlichen hohen Qualitätsstandard der Radschnellwege sicherzustellen.

Das Land könnte damit ein starkes Signal für den Radschnellwegbau in Hessen senden, die wünschenswerte Gleichrangigkeit zwischen Straßen für den Autoverkehr und Radwegen herstellen sowie die Rahmenbedingungen für Planung, Bau und Finanzierung von Radschnellwegen wesentlich verbessern.



Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt  
 Hauptvariante Alternativvariante

## Zusammenarbeit mit dem FUSS e.V. Mehr Platz für Radler auf der Fahrbahn



Der Autoverkehr hat sich in unseren Städten und Gemeinden gewaltig breit gemacht. Zu Lasten von Radfahrern und Fußgängern. 19 Mal mehr Fläche steht für Autos zur Verfügung als für den Radverkehr. Das ergab der Berliner Flächen-Gerechtigkeits-Report 2014, der in anderen deutschen Städten wohl sehr ähnlich ausfallen dürfte.

Diese Dominanz der Autos drängt Rad- und Fußverkehr an den schmalen Rand unserer Straßen – und schafft dort erst die Konflikte, über die in vorhersagbarer Regelmäßigkeit die Medien jedes Frühjahr berichten. Wer nicht nur auf die Symptome, sondern auch auf deren Ursachen blickt, erkennt: Radler und Fußgänger sitzen in einem Boot.

Dass Fußgänger- und Radfahrerverbände mehr eint als trennt, machten FUSS e.V. und ADFC Hessen 2015 im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz deutlich. Beide Verbände erläuterten den Journalisten von dpa, HR, FAZ, FR, FNP und Bild-Zeitung ein gemeinsames Papier, das aufzeigt, wie sich Konflikte von Radlern und Fußgängern im Straßenverkehr weitgehend vermeiden ließen.

Am besten gelingt dies, indem man die Verkehrsflächen anders aufteilt. Nötig sind breite Radspuren auf der Fahrbahn, die ausreichend Abstand zum fließenden und ruhenden Verkehr bieten. Schließlich gehören Fahrräder laut Straßenverkehrsordnung im Regelfall auf die Straße. Wo kein Platz für ausreichend breite Schutz- und Radfahrstreifen ist, bewirkt ein geringeres

Tempo der Kraftfahrzeuge – innerorts sollten 30 km/h als Regelhöchstgeschwindigkeit gelten – einen sicheren Mischverkehr mit den Radlern.

Das Radfahren auf bestehenden getrennten und kombinierten Geh- und Radwegen, so betonten beide Verbände, ist nicht Teil der Lösung, sondern Teil des Problems. Da für Fußgänger auch das Stehenbleiben und spontane Richtungsänderungen ganz normal sind, müssten wegen der großen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad- und Fußverkehr sehr breite Wege vorhanden sein. Auch müssten die unterschiedlich schnellen Radler einander überholen können. Doch hierfür sind die ausgewiesenen Rad- und Gehwege nicht breit genug.

Wo Autos so schnell fahren, dass sich Radler auf der Straße unsicher fühlen, geeignete Radverkehrsanlagen aber fehlen, hat das Gehwegradeln Konjunktur. Zum Teil illegal, zum Teil ganz legal durch „Radfahrer frei“-Schilder. Das kann innerorts aber nur eine Notlösung sein. Beide Verbände wiesen auch darauf hin, dass es in den Städten ausreichende Fahrrad-Abstellmöglichkeiten geben müsse, die Fußgänger nicht behindern.

Gemeinsam mit dem FUSS e.V. rief der ADFC Offenbach im Frühjahr 2015 die Aktion für mehr Freundlichkeit, Fairness und Rücksicht im Straßenverkehr ins Leben. Auf Offenbachs Straßen soll sich so mehr Gelassenheit und Entgegenkommen ausbreiten statt Ärger und Stress.



## Hessen könnte mit einem Verkehrsversuch Vorreiter sein

# Warum rote Ampeln den Radverkehr nicht bremsen müssen

Niemand käme auf die Idee, auf Kreuzungen von Gehwegen oder Radwegen Ampeln zu errichten, denn Radfahrer und Fußgänger nehmen ihre Umwelt sehr gut wahr, sind wendig und flexibel sowie deutlich langsamer als Autofahrer. Kollisionen meiden sie allein schon wegen der eigenen Verletzlichkeit. Ampeln sind daher vor allem eine Erfindung, um große Mengen an Autoverkehr mit möglichst hohen Geschwindigkeiten abzuwickeln.

Mit der Übernahme des bewährten Verkehrszeichens aus Frankreich oder Belgien könnten Durchschnittsgeschwindigkeit und Verkehrsfluss für Radfahrer erhöht werden. Auch die Akzeptanz von roten Ampeln ließe sich steigern, wenn dort, wo das Warten keinen Sicherheitsvorteil bringt, freie Fahrt herrschen würde. Das Land Hessen sollte daher in dieser Frage Vorreiter sein und eine Änderung der StVO durch einen Verkehrsversuch in einer oder mehreren hessischen Städten mit hohem Radverkehrsanteil fördern.

### Ampeln dienen dem Autoverkehr

Ampelregelungen werden meist mit Fokus auf den Autoverkehr entworfen. Von daher sind sie oftmals für Radverkehr nicht sinnvoll. Wenn Radfahrer zum Beispiel an einer Ampelkreuzung nach rechts auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg abbiegen wollen, verbietet dies derzeit die StVO. Es gibt jedoch keinen sinnvollen Grund, nicht auch bei rot zu fahren: Die einzigen potentiellen Konfliktpartner wären Fußgänger und Radfahrer, auf die jedoch sowieso im folgenden Wegverlauf bei grün geachtet werden müsste.

Auch beim Abbiegen auf einen Radfahrstreifen oder einen Radweg gibt es nur Rad- und Fußverkehr, der in die Quere kommen könnte und wir alle wissen, dass niemand eine Ampel aufstellen würde, wenn die Radfahrer ohne Autoverkehr auf diese Straße stoßen würden.

Die Idee, dass Radfahrer bei rot nach rechts abbiegen dürfen, erscheint jedoch vielen Verantwortlichen in Deutschland revolutionär. Dass dies aber sicher und komfortabel klappt, zeigen Länder wie die USA, Frankreich, Belgien und die Schweiz, wo diese Regelung an einzelnen Ampeln seit längerer Zeit ohne Sicherheitsprobleme eingeführt ist.

### Andere Länder machen es vor

Als ADFC setzen wir uns daher auch in Deutschland dafür ein, den Kommunen zu erlauben, geeignete Ampeln so zu beschildern, dass Radfahrer auch bei rot nach rechts abbiegen dürfen.



### bike + business

## Potenzial für vielfältige Synergien

Mobilität erhalten, den motorisierten Individualverkehr auf dem Weg zur Arbeit reduzieren und auf das Fahrrad verlagern. So lautet das Leitmotiv des Projekts bike + business, das ADFC Hessen und Regionalverband FrankfurtRheinMain 2003 initiierten. Projektpartner ist seit 2011 auch der Zweckverband Raum Kassel.

Mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, macht Spaß, es ist gesund und praktisch, kostensparend, flexibel, schnell und umweltfreundlich. Noch viel mehr Menschen würden es tun, wenn es in den Unternehmen zum Beispiel diebstahlsichere und witterungsgeschützte Stellplätze für Fahrräder sowie Umkleieräume mit Spinden und Waschmöglichkeiten gäbe und wenn die kommunalen Fahrradverbindungen sicherer und attraktiver wären.

bike + business berät Kommunen, insbesondere aber Unternehmen, mit dem Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, die zum Radfahren einladen, anstatt davon abzuschrecken. Hier haben wir, die Unternehmen und die hessische Landespolitik noch viel zu tun.

Auf Landesebene wird die angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr nur dann zu erreichen sein, wenn auch der Berufsverkehr mit dem Fahrrad stärker in den Fokus der Politik rückt. Das Programm „Mobiles Hessen 2020“ der Landesregierung weist genauso in die richtige Richtung, wie die Einrichtung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität

(AGNH), die bike + business als ein Element des betrieblichen Mobilitätsmanagements aufgegriffen hat.

Bislang hat bike + business für 32 Unternehmen und Stadtverwaltungen konkrete Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der fahrradrelevanten Infrastruktur (Abstellanlagen, Umkleiden, Duschen, Reparaturmöglichkeiten), der Erreichbarkeit des Standortes sowie der Informationen rund um das Radfahren in betriebsinternen Medien erstellt. Eine Zertifizierung als „Fahrradfreundliches Unternehmen“ ist möglich.

Ziel ist es, bis 2025 insgesamt 100 Unternehmen für bike + business zu gewinnen. Dies erfordert eine Strategie, die sich nicht nur auf einzelne Unternehmen konzentriert, sondern größere Standorte und zusammenhängende Areale in den Fokus rückt. Gewerbegebiete, Industrieparks, Büro- und Dienstleistungsstandorte mit vielen Beschäftigten bieten durch ihren räumlichen Zusammenhang ein hohes Potenzial, die Fahrradnutzung im Pendel- und Binnenverkehr zu steigern. Die Vorteile liegen auf der Hand: Durch gemeinsames Agieren können vielfältige Synergien entstehen, z.B. bei Kooperationen zur Beschaffung notwendiger Flächen und bei Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen sowie bei Dienstleistungs- und Serviceangeboten.



Gute Transporträder gibt es, geeignete Wege fehlen meist

## Mehr Wirtschaftsverkehr aufs Rad!

Lärm, Abgase, blockierte Rad- und Gehwege: Kurier- und Lieferautos belasten die Lebensqualität in unseren Städten erheblich. Ein Großteil der Transporte könnte auf der „letzten Meile“ per Rad zum Empfänger kommen. Vor allem elektrisch verstärkte Lastenräder bieten sich da an.

Unternehmen, die auf Ökologie Wert legen, nutzen gerne Cargo-Bikes. Catering per Rad liegt im Trend und dass die Pizza per E-Bike kommt, ist nichts Besonderes mehr. Schornsteinfeger, Installateure und andere Handwerker haben längst erkannt, dass das wichtigste Werkzeug und Material locker in ein Transportfahrrad passt. So ist man schnell und flexibel beim Kunden – ohne lästige Parkplatzsuche. Sogar Logistikriesen wie DHL Express steigen ein. Nach erfolgreichem Pilotprojekt sind einige der gelbroten „Parcycles“, wie die Firma ihre Transporträder nennt, in Frankfurt im Einsatz.

Privatleute können bei „Leben im Westen“ in Frankfurt günstig ein „eBakfiel“ mieten. Beim ADFC Offenbach steht OLaF, das Offenbacher Lastenfahrrad, für 5 Euro am Tag bereit. Wissenschaftler des Fraunhofer-Instituts bearbeiten mit Unterstützung des ADFC Hessen im Rahmen eines Förderprojektes des House of Logistics & Mobility (HOLM) die Frage, wie ein Lastenrad-Verleihsystem in der Rhein-Main-Region eingerichtet werden kann.

### Schlüsselfaktor Infrastruktur

Gute Transporträder für verschiedene Zwecke gibt es reichlich. Größtes Manko sind zu schmale, holprige Radwege und zugesperrte Radspuren. Empfindliche Sanktionen gegen falschparkende Lieferfahrzeuge könnten hier helfen: Transporträder würden so nicht mehr alle 50 Meter ausgebremst.



Noch flexibler durch Mieträder



Erfolgreiches Pilotprojekt von DHL Express

Bike-Sharing hat sich in Hessen fest etabliert

## Der Siegeszug der Mietfahrräder geht weiter

Mietfahrräder sind aus der modernen urbanen Mobilität nicht mehr wegzudenken. Deshalb will Marktführer Call a Bike (DB Rent) sein Engagement in Frankfurt deutlich ausbauen: Von bisher 950 Einheiten soll die Leihradflotte 2016 auf rund 2.300 ausgebaut werden. Die Zahl der Verleihstationen vergrößert sich von 140 auf 350.

Call a Bike ist längst nicht mehr nur in Hessens größter Stadt präsent: In Darmstadt stehen 350 Mieträder bereit, und auch in Wiesbaden, Rüsselsheim und Marburg gibt es die rot-silbernen Räder zu mieten. Dazu kommen Leihstationen an

den ICE-Bahnhöfen von Kassel, Fulda und Hanau. In Kassel existiert unter dem Namen „Konrad“ ein eigenes Vermietsystem. Es bietet an 56 Stationen über 500 Leihräder.

### Auch Radtouristen mieten

Das Leipziger Unternehmen nextbike ist im städtischen Leihfahrradmarkt der einzige größere Player neben Call a Bike. In Frankfurt lassen sich knapp 300 Räder an über 30 Standorten ausleihen, in ganz Hessen stehen rund 450 bereit. Auch zum touristischen

Radeln kann man, oft in der Nähe Hessischer Radfernwege, Räder leihen. Beliebt sind die Pedelecs des Verleih-Netzwerks Movelo.





Regionale Radforen, Netzwerk Hessischer Radforen und AGNH

# Ein bundesweit einzigartiges Modell

Die Förderung der Fahrradmobilität ist eine Querschnittsaufgabe. Gelingen kann sie deshalb nur mit einer guten regionalen und fachlichen Vernetzung wichtiger Akteure. Dabei stellen die Hessischen Radforen als regionale Informations- und Kommunikationsplattformen ein bedeutendes Element dar.

Die drei Radforen Rhein-Main (seit 2003), Region Kassel (2009) und Nordhessen (2010) bilden ein bundesweit einzigartiges Modell überörtlicher Zusammenarbeit. Als ADFC Hessen sind wir stolz darauf, dass wir zu den Initiatoren der Radforen gehören und dort kontinuierlich mitarbeiten.

## Wichtige Impulsgeber

Die Radforen sind wichtige Impulsgeber für die regionale Zusammenarbeit zur

- Integration des Radverkehrs in das Gesamtsystem der Stadt- und Verkehrsplanung,
- Entwicklung regionaler Radroutennetze,
- Unterstützung regionaler Radverkehrsprojekte,
- Effizienzsteigerung in der Planungsumsetzung durch koordinierte Projektierung und abgestimmte Antragstellung und
- zur besseren Positionierung der lokalen und regionalen Radverkehrspolitik gegenüber der Landespolitik.

Auf Initiative des ADFC Hessen wurde 2011 das Netzwerk Hessischer Radforen gegründet, an dem Vertreter der drei Radforen, des hessischen Verkehrsministeriums und des ADFC Hessen teilnehmen.

## Eingeführte Qualitätsmarken

Die Radforen sind eingeführte und bekannte Qualitätsmarken in den Regionen und bei den Beteiligten. Dies sind in der Regel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Kommunen und Verbänden.

Die Foren nehmen zunehmend auch den Fußverkehr sowie die Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr in den Blick. Es wird immer deutlicher, dass die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr Hand in Hand gehen muss mit einer adäquaten Gestaltung der Siedlungsstrukturen. Wir achten natürlich darauf, dass Radverkehr und Fahrradmobilität nicht in einem Sammelurium anderer Themen in den Hintergrund geraten.

Die politischen Leitlinien für die AGNH sehen implizit die Bildung von regionalen Foren für Nahmobilität vor. Es ist durchaus möglich, dass künftig eine innovative Transformation der Hessischen Radforen in regionale Foren für Nahmobilität sinnvoll sein kann.



Radforum Rhein-Main



Seit 2011 immer im Spätsommer:  
Die ADFC bike-night in Frankfurt am Main



1986 – 2016



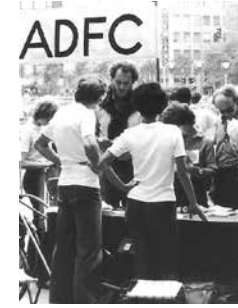
# 30 Jahre ADFC Hessen



**1986**  
Gründung des ADFC Hessen am 20. August, zum ersten Vorsitzenden wird Dr. Jürgen Wolf aus Griesheim bei Darmstadt gewählt



**1987**  
Im Frankfurter Volksbildungsheim organisiert der ADFC Hessen den internationalen Fachkongress „Fahrrad – Stadt – Verkehr“ mit über 400 Teilnehmern



**1989**  
Armin Krause aus Wiesbaden wird neuer Landesvorsitzender

**1990**  
Einrichtung der ersten ADFC Landesgeschäftsstelle in Frankfurt am Main



**1991**  
Auflösung der ADFC Bezirksvereine Rhein-Main, Rhein-Neckar und Nordhessen/Süd-niedersachsen – deren hessische Mitglieder schließen sich dem Landesverband Hessen an. Neuer Landesvorsitzender ist Dr. Ingolf Biehuse aus Frankfurt am Main



**1992**  
Neuer Landesvorsitzender wird Harald Doenst aus Kassel



**1993**  
Der Landesvorstand initiiert mit Wirtschaftsministerium und Tourismusverband die AG Hessische Radfernwege. Fritz Biel wird erster Landesgeschäftsführer



**1995**  
hr-Radtour mit dem Hessischen Rundfunk, 700 Radler sind dabei. Neuer Vorsitzender ist Klaus Montz, Norbert Sanden wird zunächst Leiter der Landesgeschäftsstelle, dann Geschäftsführer



**1996**  
In Hessen werden erstmals Fahrräder zum Schutz gegen Diebstahl codiert, der Landesverband schafft zwei Codiergeräte zur landesweiten Nutzung an



**1999**  
Das erste regionale Verzeichnis Bett+Bike Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland erscheint



**2000**  
Volkmar Gerstein aus Lohfelden bei Kassel wird neuer Landesvorsitzender



**2002**  
Der 1. Nationale Radverkehrsplan bringt die Kooperation von ADFC Hessen und Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (heute Regionalverband FrankfurtRheinMain) zum Aufbau von bike + business ins Rollen



**2003**  
Auf Initiative des ADFC Hessen und Jens Scheller entsteht das Radforum Rhein-Main



**2004**  
Der ADFC Hessen betreut im Landesauftrag die Hessischen Radfernwege



**2005**  
Die Aktion Mit dem Rad zur Arbeit startet in Hessen



**2006**  
Erstmals bietet der ADFC Hessen Radfahrkurse für Erwachsene an



**2007**  
Der Radroutenplaner Hessen geht online. Der ADFC Hessen hat daran mitgearbeitet.



**2009**  
Gründung des Radforums Region Kassel. Erstmalige Verleihung des bike + business Award durch Verkehrsminister Posch



**2010**  
Die unter Mitwirkung des ADFC Hessen von der ivm GmbH entwickelte Meldeplattform Radverkehr geht online und erhält den Deutschen Fahrradpreis



**2011**  
Der Hessestag in Oberursel wird durch ein Verkehrskonzept des ADFC Oberursel fahrradfreundlich und damit Vorbild für andere Events. Gemeinsam mit dem Kreisverband Frankfurt veranstaltet der ADFC Hessen erstmals die ADFC bike-night



**2012**  
Die Goethe-Uni Frankfurt und der ADFC Hessen legen den Forschungsbericht „Fahrradmobilität in Hessen“ vor. Durch ein neues Waldgesetz droht den Hessen ein weitreichendes Radfahrverbot im Wald. Gemeinsam mit anderen Verbänden gelingt es dem ADFC Hessen, das Verbot zu stoppen



**2013**  
Mit Stefan Janke, Rodgau, als neuem Landesvorsitzenden vollzieht sich ein Generationswechsel in der Verbandsführung, Volkmar Gerstein wird Ehrenvorsitzender. In Kooperation mit der HAGE bietet der ADFC Hessen erstmals Pedelec-Kurse für Senioren an



**2014**  
Eine Machbarkeitsstudie für den vom ADFC Hessen geforderten Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt wird vom Regionalverband FrankfurtRhein-Main in Auftrag gegeben. Der ADFC Hessen und der RMV bewerben vergünstigte Falträder für eine multimodale Nahmobilität. Der KV Kassel veranstaltet die erste Rad-Nacht



**2015**  
Großes Medieninteresse am Abschneiden hessischer Kommunen beim ADFC-Fahrradklima-Test 2014. ADFC Hessen und FUSS e.V. vereinbaren eine Kooperation. Stefan Janke und Norbert Sanden werden in den Lenkungsreis der AG Nahmobilität Hessen berufen



**2016**  
Aufaktveranstaltung der vom ADFC Hessen mitinitiierten AG Nahmobilität Hessen mit Verkehrsminister AI-Wazir und Staatssekretär Samson

Die Kreisdurchmesser verdeutlichen die Mitgliederentwicklung

4.540

7.607

8.870

10.086

11.524

12.145

13.312

**1986**  
Reaktorkatastrophe in Tschernobyl

**1989**  
Fall der Berliner Mauer

**1990**  
Deutsche Wiedervereinigung

**1993**  
Postleitzahlen werden 5-stellig

**1995**  
Öffnung der EU-Binnen-grenzen durch das Schengener Abkommen

**1998**  
Gerhard Schröder wird Bundeskanzler

**2002**  
Einführung des Euro als Bargeld

**2004**  
Die EU erweitert sich in Osteuropa um zehn neue Mitgliedsstaaten

**2005**  
Angela Merkel wird Bundeskanzlerin

**2008**  
Finanzkrise mit Zusammenbruch der Lehman-Bank

**2010**  
Beginn der griechischen Staatsschuldenkrise

**2011**  
Die Katastrophe von Fukushima führt zum Atomausstieg in Deutschland

**2012**  
Joachim Gauck wird Bundespräsident

**2013**  
Nach den Bundestags-wahlen bildet sich eine Große Koalition

**2014**  
Verteidigung der schwarz-grünen Landes-regierung in Hessen

**2015**  
Deutschland nimmt über eine Million Flüchtlinge auf





Hans Eichel radelt voran



Lange Tafel in der Neuen Mühle



Zwiesgespräch: Hans Eichel und Volkmar Gerstein



Harald Braunewell unterwegs in Frankfurt

## 30 Jahre ADFC Hessen

# Bewegte Geschichte mit bewegenden Menschen

Kein Zweifel: Dem sportlichen Endvierziger leuchten die Augen, als er aufs Rad steigt. Routiniert kommt er in Tritt, setzt sich gleich an die Spitze des Feldes. Den Weg zum Ziel, dem Ausflugslokal Neue Mühle, scheint er gut zu kennen. Die anderen Radler folgen – überrascht, dass es so rasant zur Sache geht. Wer nicht folgt, sind die verdutzten, zu Pferde erschienenen Sicherheitsbeamten. Kein guter Parcours für Hufeisen. Die Tiere müssen zurück in den Transport-Anhänger.

So beginnt am 17. August 1991 in Kassel die Begegnung einer Delegation des ADFC Hessen mit dem damals erst kurz amtierenden hessischen Ministerpräsidenten Hans Eichel. Dass es zu dieser politischen Radtour kommt, ist dem Netzwerk der Kasseler ADFCler Harald Doenst und Volkmar Gerstein, damals stellvertretender ADFC-Landesvorsitzender, zu verdanken.

In Kassel regiert der Hochsommer. In Hemdsärmeln saust an Büschen und Passanten der Ministerpräsident vorbei. Viele erkennen ihn, grüßen noch mit „Guten Tag, Herr OBI!“ Doch der frühere Oberbürgermeister kümmert sich längst um die Landespolitik. Deshalb treten, einige Meter hinter ihm, auch die aus Frankfurt ange-reisten Vorstandsmitglieder des ADFC Hessen kräftig in die Pedale: Vorsitzender Dr. Ingolf Biehusen, Dr. Harald Braunewell, Fritz Biel und Michael Bunkenburg.

In der Neuen Mühle schließlich setzen Eichel und die Radlobbyisten sich an einer langen Tafel zusammen. Die Stimmung ist gut, und der Ministerpräsident zeigt sich offen für die Vorschläge der Radfahrer. Etwa, dass im Landeshaushalt ein separater Posten für den Radverkehr ausgewiesen werden könnte. Konkretes solle im Herbst mit Verkehrsminister Welteke besprochen werden, stellt Eichel in Aussicht. So geht man gut gelaunt auseinander.

## Ein Ansprechpartner für Wiesbaden

Rückblende: Darmstadt, Mitte der 80er Jahre. Verkehrsplaner Dr. Jürgen Wolf sucht Wege, die aus der Sackgasse „autogerechte Stadt“ herausführen. In seiner Heimatstadt leitet er den ADFC, und er steht im engen Kontakt mit dem Rathaus. Das bringt Erfolge: Die ersten verkehrsberuhigten Zonen entstehen. Aber Wolf will mehr, zum Beispiel Radfahrstreifen auf den innerörtlichen Landesstraßen. Dafür braucht er die hessischen Straßenbauämter und das für Verkehr zuständige hessische Ministerium für Wirtschaft und Technik.

Ein Einzelner droht sich hieran die Zähne auszubeißen. Wo ist das Gremium der Radlerlobby, das sich gegenüber den Landesbehörden in die Bresche wirft? Einen Landesverband müsste es geben! Wie in Nordrhein-Westfalen. Wolf findet im Frankfurter Harald Braunewell einen Gleichgesinnten, und so gründet man am 20. August 1986 den Landesverband Hessen. Den Vorstand bilden Wolf als Sprecher sowie Braunewell und Armin Krause als Stellvertreter, Schatzmeisterin wird Christina Romeis. „Mitglieder sind die ADFC-Bezirksvereine in Hessen“, heißt es in Rad & Tat, dem Mitgliederrundbrief des Bezirksvereins Rhein-Main.

Die Bezirksvereine sind in den 80er Jahren die wichtigste Gliederungseinheit des ADFC unterhalb der Bundesebene. Sie bilden die entscheidenden regio-

naln Plattformen, um Radverkehr und -tourismus praktisch zu entwickeln. Die Bezirksvereine sind auch für die Mitgliederverwaltung zuständig. In Hessen spielen neben dem Bezirksverein Rhein-Main auch die Bezirksvereine Nordhessen/Südniedersachsen und Rhein-Neckar eine Rolle.

Als Sprecher des neuen hessischen Landesverbands nimmt Wolf Kontakt zum Ministerium auf. Nicht nur um Mittel für den Bau von Radverkehrsanlagen wirbt er, er möchte auch Gelder, um den Radverkehr durch Öffentlichkeitsarbeit, Beratung und Fortbildung zu fördern. Der ADFC Hessen legt seine „Empfehlungen für die Neufassung der Grundsätze für den Bau von Radverkehrsanlagen des Landes Hessen“ vor. Und eine konkrete Projektidee Wolfs lässt sich realisieren: Im Landkreis Darmstadt-Dieburg werden in Zusammenarbeit mit dem Ministerium und dem zuständigen Straßenbauamt erste Radstreifen auf Kreuzungen von Bundes- und Landesstraßen markiert.

## Wegweisender Kongress

Die erste Veranstaltung des Landesverbands ist ein großer, internationaler Fachkongress: „Fahrrad – Stadt – Verkehr“ im Frankfurter Volksbildungsheim am 2. und 3. April 1987. Es kommen über 400 Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet, der Schweiz, Italien,





Harald Doenst im Gespräch mit Volkmar Gerstein



Ein Umzug der Landesgeschäftsstelle in den Anfangsjahren

Österreich, Schweden, Dänemark und Holland. Auch aus den USA und sogar aus Ländern jenseits des Eisernen Vorhangs reisen Teilnehmer an. „Tausende von Einladungen gingen per Post in alle Welt, die Auslandsadressen brachte ich mühsam über persönliche Kontakte zusammen“, erinnert sich Wolf. Ein Referent mit kurzer Anreise ist Erhardt Vortanz vom Bezirksverein Rhein-Main: „In Frankfurt gab es damals viele engagierte ADFCler, aber Jürgen Wolf wusste als einziger, wie man so eine Veranstaltung organisieren muss.“

Einige Monate später gibt Wolf eine zweibändige Tagungsdokumentation heraus, die in den folgenden Jahren als Standardwerk zum Radverkehr zitiert wird. Thesen wie: „Nicht die fehlenden, die vorhandenen Radwege sind das Problem!“ stimmen heute noch. Als Prolog zur Bundeshauptversammlung des ADFC 1988 in Offenbach veranstaltet der Landesverband das Fachseminar „Umfassende Verkehrsberuhigung“.

### Neue Strukturen

Im Juli 1989 übernimmt Armin Krause aus Wiesbaden den Vorsitz im Landesvorstand. Ende der 80er Jahre ist neben dem Grundsatzprogramm die anstehende Strukturreform das große Thema im ADFC. Damit es nur noch eine regionale Ebene gibt, sollen die drei in Hessen

aktiven Bezirksvereine mit dem Landesverband fusionieren. *Aber wollen die das auch?* Viele würden alles gern einfach beim Alten belassen! Der Landesverband richtet eine Kommission zur Vorbereitung der Fusion ein, in die alle Bezirksvereine eingeladen werden.

Als wesentlichen Vorteil der Reform sieht Krause, dass administrative Aufgaben wie die Mitgliederverwaltung jetzt vom Landesverband übernommen werden, so dass Kreis- und Stadtverbände, deren Gründung jetzt möglich ist, Handlungsspielräume gewinnen: „Unsere Aktiven vor Ort sollen sich unbeschwert von internen Verwaltungsaufgaben der politischen Arbeit im Sinne des ADFC widmen können“, wirbt Krause für die Reform.

Als der Landesverband am 16. Februar 1991 in Marburg seine Satzung für die Fusion mit den Bezirksvereinen anpasst, stehen auch Vorstandswahlen auf der Tagesordnung. Armin Krause tritt nicht mehr an. Nachfolger wird Dr. Ingolf Biehusen aus Frankfurt, der bisher noch kein höheres Amt im Bezirksverein inne hatte. Das gilt als Vorteil. So hat er in der aufgeheizten Situation am ehesten die Chance, Akzeptanz für die Strukturreform zu schaffen.

Die Situation ist knifflig: „Der ADFC Hessen umfasst den Bezirksverein Rhein-Main, den größten Teil des Bezirksvereins Nordhessen/Südniedersachsen und etwa 20 Prozent des Bezirksvereins Rhein-Neckar,

der sich unglücklicherweise auf dem Gebiet von gleich drei Bundesländern befindet“, heißt es 1991 in Rad & Tat. Doch es ist noch komplizierter, denn der Bezirksverein Rhein-Main reicht de facto vom Saarland bis in den Aschaffener Raum.

Zu einer entscheidenden Versammlung reist sogar Bundesvorsitzender Karl-Ludwig Kelber an. Und der Landesvorstand entwickelt eine besondere Strategie: Um den inneren Zusammenhalt zu festigen, finden die Vorstandssitzungen an wechselnden Orten unter Beteiligung der lokalen Gliederungen statt. „So tagten wir in Marburg, in Kassel, in Arolsen, in Gießen, in Bensheim und natürlich in Frankfurt“, erinnert sich Biehusen – „Es waren spannende Gespräche, bis ich von allen die Zustimmung bekam.“

### Die Zehn-Millionen-Mark-Frage

Die Mühe lohnt sich. Der Bezirksverein Rhein-Main geht als erster im ADFC Hessen auf, die anderen folgen. 1991 übernimmt der Landesverband die Verwaltung der damals 4.540 hessischen Mitglieder von den Bezirksvereinen. Jetzt erfasst die neue Landesgeschäftsstelle in der Eckenheimer Landstraße in Frankfurt Neueintritte, Umzüge und sonstige Änderungen und meldet sie nach Bremen weiter.

Zur Betreuung der nordhessischen Gebiete wird eine Bezirksgeschäftsstelle in Kassel eingerichtet. Im Sommer ist die Lage bereits so entspannt, dass süd- und nordhessische ADFCler gemeinsam mit dem Ministerpräsidenten radeln – und für den Herbst ein Gespräch mit Verkehrsminister Ernst Welteke vereinbaren.

Der 29. November 1991 ist, der Jahreszeit entsprechend, ein kühler und trister Tag. Für das Ministergespräch überlegen sich Gerstein und Biehusen neben guten Argumenten auch eine plakative Forderung: Wie weit könnte man den Radwegebau in Hessen bringen, setzte man dafür die Kosten von nur einem einzigen Kilometer neugebauter Autobahn im Landesetat an? Das wären zehn Millionen Mark! Da runzelt der Minister die Stirn, und seine Antwort entspricht ganz dem Novemberwetter.

Die ADFC-Aktiven erschüttert das nicht. Rückschläge wegzustecken haben sie längst auf lokaler Ebene gelernt. Nach dem turbulenten Fusionsjahr zieht sich Biehusen aus beruflichen Gründen aus dem Landesvorstand zurück. Mit Harald Doenst wird nun erstmals ein Nordhesse Landesvorsitzender.

### Kontroverse Themen beim Abwasch

Der Vorstand setzt die bewährte Strategie wechselnder Sitzungsorte fort. Alle vier bis sechs Wochen geht es in einen anderen hessischen Landkreis. Die Treffen dauern in der Regel zwei Tage, so bleibt Zeit für Ortsbesichtigungen per Rad, oft mit der Presse im Tross. Doensts Stellvertreter Volkmar Gerstein beschreibt die mehrjährige Tournee des Landesvorstands durch Hessens Landkreise: „Kost und Logis waren meist privat organisiert, so dass selbst der gemeinsame Abwasch dazu beitrug, uns enger zusammenschweißen. Die Idee dahinter: Je besser wir uns kennen, umso strammer können kontroverse Themen besprochen werden.“

Über Erfolge kann sich der immer noch junge Landesverband nun im touristischen Sektor freuen: 1993 gelingt es, mit Wirtschaftsministerium und Tourismusverband die AG Hessische Radfernwege zu initiieren. Sukzessive werden die Routen festgelegt und beschildert. Wesentliche Vorarbeit dazu hat der 2001 verstorbene Harald Braunewell geleistet, der auch als „Erfinder“ des Frankfurter GrünGürtel-Radwegs gilt.

### Spendenaufrufe und erste Projekte

In Frankfurt nimmt der Aufbau der Landesgeschäftsstelle mit Fritz Biel als Geschäftsführer und Peter Schepko für die Mitgliederverwaltung Gestalt an. Doch die Finanzen bereiten Sorgen. Biel ruft dazu auf, für das Büro Geld und Computer zu spenden – getragen von der Hoffnung, „dass ADFC-Mitglieder nicht nur im Ruf überdurchschnittlicher Intelligenz stehen, sondern auch über ein überdurchschnittliches Einkommen verfügen.“

Das Jahr 1995 bringt einen doppelten Wechsel: Neuer Landesvorsitzender wird Klaus Montz aus Heppenheim, neuer Geschäftsstellenleiter – und später Geschäftsführer – wird Norbert Sanden. Mit der Amtszeit von Montz geht die zwar produktive, aber kräftezehrende Dauer-Tournee des Landesvorstands zu Ende. Die eigenen Projekte des ADFC Hessen rücken mehr ins Blickfeld: Eine Adressensammlung fahrradfreundlicher Unterkünfte, die zunächst Rad & Bett heißt, bietet als Bett+Bike, wie das Projekt schließlich genannt wird, eine gute Chance, die radtouristische Infrastruktur zu verbessern und sich hier stärker zu positionieren. Mit den Landesvorständen Rheinland-Pfalz und Saarland einigt man sich darauf, auch in diesen Bundesländern fahrradfreundliche Gastbetriebe zu zertifizieren. Bis heute betreut hier der ADFC Hessen Bett+Bike.





Schablone für die Fahrradcodierung



Norbert Sanden, Dieter Posch, Hans-Gerd Nitz (DWD)



Ulrich Syberg, Volkmar Gerstein, Stefan Janke



Professor Kwon und Hye-Seong Yun in Südkorea



Politische Radtour mit Tarek Al-Wazir

Die HR-Radtour 1995 bedeutet für Vorstand Thomas Petrich und sein Kasseler Orgateam eine Herkules-Aufgabe. Gemeinsam realisieren ADFC Hessen und der Sender die zweitägige Nordhessenfahrt. Die Resonanz übertrifft die Erwartungen: Rund 700 Teilnehmer zählt man, 250 davon treffen mit dem ADFC-Sonderzug aus Frankfurt ein. Hörfunk und Fernsehen berichten live über Tour und ADFC.

Abends tanzen die Radler ausgelassen zur Live-Musik. HR-Redakteur Rüdiger Edelmann lobt den „überdimensionalen Einsatz“ des ADFC, die Organisation sei „absolut perfekt“. Der HR spricht bereits von einer größeren, einwöchigen Tour 1996. Doch die kommt nicht zustande.

Mitte der 90er Jahre gilt die Angst vor Diebstahl als ein Haupthemmnis, das Rad im Alltag zu benutzen. Codierte Räder könnten Diebe von ihrer Tat abhalten, weiß Codier-Pionier Alfred Linder aus Frankfurt. Um starten zu können, kauft er ein Graviergerät. Der ADFC Hessen erstet 1996 ebenfalls zwei Geräte. So kann es in Kooperation mit Kreisverbänden auch in der Fläche Codieraktionen geben. Tausende lassen ihr Rad mit dem Code versehen.

Seit der Smartphone-Ära gibt es in Hessen die „Codierung 2.0“: Ein zusätzlich aufgebrachter QR-Code ermöglicht die Überprüfung, ob ein Rad als gestohlen gemeldet ist.

### Kontinuität kehrt ein

Als Klaus Montz im Jahr 2000 Hessen aus beruflichen Gründen verlässt, wird erneut ein Nordhessen Landesvorsitzender: Volkmar Gerstein steht 13 Jahre lang an der Spitze des Landesverbands. Als 2013 der 24 Jahre jüngere Stefan Janke aus Rodgau sein Nachfolger wird, kürt der ADFC Hessen Gerstein zum Ehrenvorsitzenden.

Im neuen Jahrtausend sät und erntet der ADFC Hessen: Nach der Erstbefahrung zur Qualitätskontrolle der Hessischen Radfernwege erteilt Verkehrsminister Alois Rhiel (CDU) dem Landesverband 2004 den Auftrag zu Qualitätsverbesserung und -sicherung der Wegweiser auf den Radfernwegen. Das Projekt ist eine Erfolgsgeschichte, die bis heute andauert.

Nach den schwierigen Anfangsjahren mit der Finanzierung des hauptamtlichen Personals ist der Landesverband auch beim Thema Geld jetzt gut in die Spur gekommen. Neben den wachsenden Mitgliederzahlen und den Einnahmen durch die Projekte trägt dazu vor allem die vom Vorstand praktizierte Finanzpolitik mit Augenmaß bei.

Und ein wichtiges Projekt für den Radverkehr im Alltag kommt in die Gänge: bike + business soll helfen, den 2002 beschlossenen Nationalen Radverkehrsplan

für den Berufsverkehr in der Rhein-Main-Region umzusetzen. Landesgeschäftsführer Norbert Sanden findet im Radverkehrsbeauftragten Joachim Hochstein beim damaligen Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main den optimalen Partner, um bike + business aufzubauen. Die Idee, Unternehmen und Kommunen durch gezielte Beratung fahrradfreundlicher zu machen, entwickelt sich zu einem dauerhaften Erfolg. Auch der Zweckverband Raum Kassel wird bike + business-Region.

### Vernetzung fern und nah

Die Presse berichtet intensiv über bike + business. 2007 spricht sich das bis nach Südkorea herum. Dort hoffen Experten in Ministerien, Kommunalverwal-

tungen und Universitäten, beim ADFC Hessen etwas lernen zu können und nehmen Kontakt auf. Mehrere Delegationen reisen von Seoul und Busan nach Frankfurt. Bei den Treffen geht es nicht nur um Radwegebau: Die Gäste wollen die Funktion des ADFC als Nichtregierungsorganisation verstehen. Denn etwas Vergleichbares kennen sie in ihrem Land nicht. Im Gegenzug gibt es für Norbert Sanden die Gelegenheit, nach Südkorea zu reisen.

Auch heimische Politiker lernen das Projekt schätzen: Bei den ab 2009 veranstalteten bike + business-Kongressen zählen Minister aus Wiesbaden zu den Stammgästen. Überhaupt hat sich das Verhältnis zu den Verkehrsministern – seit dem 10-Millionen-Mark-Gespräch mit Ernst Welteke – zu einer pragmatischen und produktiven Zusammenarbeit hin entwickelt. Hier ist vor allem Minister a.D. Dieter Posch zu nennen. Auch mit Tarek Al-Wazir ist während der Vorbereitungsphase der AG Nahmobilität (siehe eigenen Bericht) ein konstruktiver Dialog in Gang gekommen. Dazu hat nicht zuletzt eine Radtour beigetragen, bei der Minister Al-Wazir im Sommer 2015 gemeinsam mit Landesgeschäftsführer Sanden unterwegs gewesen ist. Pferde hatte diesmal keiner mitgebracht.

*Herzlichen Dank an Dr. Ingolf Biehuse, Michael Bunkenburg, Volkmar Gerstein, Stefan Janke, Armin Reich, Norbert Sanden, Erhardt Vortanz, Ekehard Wolf und Dr. Jürgen Wolf für die informativen und erhellenden Einblicke!*



Joachim Hochstein



## Der Radweg Deutsche Einheit entsteht Bestens orientiert auf Hessischen Radfernwegen



Hessen ist radtouristisch gut positioniert. Mit einer Länge von 3.400 Kilometern ist das Netz der Hessischen Radfernwege (HRFW) gut ausgebaut und beschildert. Im Auftrag des Landes kontrolliert und verbessert der ADFC Hessen die Qualität der HRFW, insbesondere die Wegweisung, die sich in einem hervorragenden und lückenlosen Zustand befindet. Neben der Beseitigung von Mängeln (z.B. beschädigte Wegweiser) kümmert sich der ADFC Hessen auch um Streckenverlegungen. Geschäftsführer Norbert Sanden: „Wir sind seit Jahrzehnten mit den Radfernwegen eng verbunden, und wir sind sehr stolz auf die Ergebnisse der guten Zusammenarbeit mit dem Land, insbesondere mit HessenMobil. Wir wollen auch weiter dafür sorgen, das hohe Qualitätsniveau der Wege und insbesondere der Beschilderung in Hessen zu erhalten und weiterzuentwickeln.“

### Ein Radweg neuen Typs

Zum 25. Jahrestag der Deutschen Einheit entstand 2015 das Projekt Radweg Deutsche Einheit. Auf 1.094 Kilometern verbindet er die ehemalige Hauptstadt Bonn mit Berlin. Der größte Abschnitt entfällt mit 374 Kilometern auf Hessen. Bestehende Deutschland-Radwege (D-Netz) bilden die Grundlage dieses Radwegs „neuen Typs“.

Denn der Radweg Deutsche Einheit berücksichtigt die Nutzung von Pedelecs, digitale Routenplanung, Navi-Apps und die Vernetzung von Mobilitäts- und

Geodaten. Entlang der Route entstehen moderne Raststätten, sogenannte Radstätten mit freiem WLAN, Touchpads, Elektroladesäulen und Solarzellen. Hier laden Radler ihr E-Bike auf, informieren sich über die Region, planen ihre weitere Route oder buchen ein Zimmer. Ein Werkzeugset ist auch vorhanden. Die Radstätten werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur finanziert. Hessen erhält rund eine Million Euro.

Der hessische Abschnitt verläuft teilweise auf dem Lahntalradweg und den Deutschland-Radwegen D4 und D9. Im Westen deckt sich der Verlauf mit dem Hessischen Radfernweg R7, im Norden mit dem R1. Da der ADFC Hessen auf allen HRFW mit der Wegweisung beauftragt ist, führt er auch die Ausschilderung des Radwegs Deutsche Einheit durch. Hierzu werden 2016 an 280 Hauptwegweisern 560 Einschübe des neuen Logos montiert. Hessen ist eines der ersten Bundesländer, das diese Ausschilderung durchführt.

Der ADFC Hessen unterstützt Land und Touristikverbände mit konkreten Vorschlägen bei der Wahl der Radstätten-Standorte. Ein Unsicherheitsfaktor sind die von den Kommunen zu tragenden Eigenanteile und die Kosten für Unterhalt und Betrieb der Anlagen. Der ADFC Hessen setzt sich dafür ein, dass diese Probleme rasch gelöst werden, damit die bundesweite Beschilderung und der Bau der Radstätten 2018 abgeschlossen sein können.



Fotos (von links): Katja Sehr, Konrad Biehl, Rainer Eberhardt, Stephanie Schleider, großes Bild: Volker Sander

## Bett+Bike feierte 20-jähriges Bestehen Fotowettbewerb zum Jubiläum

1995 erschien das erste Bett+Bike-Verzeichnis mit 217 fahrradfreundlichen Unterkünften. Dieses 20-jährige Jubiläum galt es 2015 gebührend zu feiern. Das Bett+Bike-Projekt Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland initiierte dazu einen großen Fotowettbewerb, dem sich auch Bett+Bike Baden-Württemberg anschloss.

Der Wettbewerb war – von Juli bis September – in drei monatlichen Runden organisiert, bei denen es je drei attraktive Übernachtungsgutscheine für je zwei Personen zu gewinnen gab. Zur Teilnahme spielte es keine

Rolle, ob das Bild mit dem Handy oder einer Profikamera geschossen wurde. Einige der prämierten Fotos drucken wir hier ab.

2016 – im 21. Jahr seines Bestehens – beschreitet das Qualitätssiegel für fahrradfreundliches Übernachten neue Wege mit der kostenlosen Smartphone-App Bett+Bike. Sie enthält tagesaktuell alle 6.000 zertifizierten Radlerunterkünfte in Deutschland und Europa. Die Bett+Bike-App gibt es für Android und iOS-Smartphones.

[www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)



## Innovation bei der Fahrradcodierung Nadeln statt Fräsen

Bei Codierseminaren, wie sie der Landesverband für ADFC-Aktive aus ganz Deutschland anbietet, spielen immer wieder Innovationen eine Rolle. So zuletzt eine Codierpistole, mit der die Zeichenkombination in den Fahrradrahmen „genadelt“ und nicht mehr gefräst wird. Das geht deutlich schneller als bisher: Lediglich ein bis zwei Minuten dauert es, bis die Kennzeichnung angebracht ist.

Nicht nur diese Schnelligkeit macht das Gerät attraktiv, sondern auch die einfache Bedienung. Nach kurzer Einarbeitung finden sich auch technisch weniger Mutige damit zurecht. Selbst exotische Fahrradrahmen wie vom Hersteller TERN bieten plötzlich eine Möglichkeit

zur Codierung. Und die von Kritikern immer wieder behauptete Schwächung des Rahmens greift auch theoretisch nicht mehr, weil lediglich eine Materialverdichtung, kein Materialabtrag vorkommt.

### Mehr Aktionen möglich

Das Gerät hat natürlich seinen Preis, der viele ADFC-Gliederungen anfänglich abschrecken dürfte. Erst nach etwa 600 Codierungen sind schwarze Zahlen zu erwarten. Dem steht aber eine höhere Bereitschaft von Mitgliedern gegenüber, an Codieraktionen mitzuwirken. Die Folge: Mehr Aktionen, mehr Umsätze, schnellere Amortisation.



Genadelter Code

## Die Senioren-Kurse von HAGE und ADFC Hessen Fit fürs Pedelec!



Pedelecs weisen andere Fahreigenschaften auf

Mit dem Rad zum Kaffeekränzchen oder die Einkäufe erledigen – bei manchen Senioren reichen dazu die Kräfte nicht mehr. Abhilfe schaffen Pedelecs, die einen elektrischen Zusatzantrieb haben. Doch für Ältere

ist es oft schwer, sich auf die neuen Fahreigenschaften einzustellen.

Daher bieten die Hessische Arbeitsgemeinschaft für Gesundheitsförderung e.V. (HAGE) und der ADFC

Hessen seit 2013 gemeinsam Pedelec-Kurse für Senioren an. Bis zu 12 Personen vermittelt Radfahrlehrerin Christine Rhodes in dem zweiteiligen Kurs das nötige Rüstzeug. Während es erst um technische Grundlagen geht, kommt die Sicherheit bei der abschließenden Pedelec-Tour.

Kurse fanden bereits in Frankfurt, Wiesbaden und Kassel statt. Die Resonanz der Teilnehmer ist durchweg positiv, berichtet Carolin Becklas von der HAGE: „Wir erreichen Leute, die immer schon viel Rad gefahren sind und auch solche, die es wieder auffrischen wollen.“

[www.hage.de](http://www.hage.de)

## Die vielfältigen Kanäle des ADFC Hessen Informieren, überzeugen, zuhören...

Kaum etwas dürfte sich in den vergangenen 30 Jahren grundlegender verändert haben als die Art, wie wir miteinander kommunizieren und Informationen übermitteln: „ADFC Hessen aktuell“, abgekürzt AHA, nannte sich in den ersten Jahren des Landesverbands der „Rundbrief des Landesvorstandes an Kreisverbände, Ortsgruppen und Aktive“. Zuerst als reine Papierausgabe erschienen, wurden die Mitteilungen später auch per E-Mail als PDF versendet. Inzwischen ist das Medium durch den elektronischen Aktiven-Newsletter „e-AHA“ abgelöst worden. Seit 2015 gibt es auch einen E-Newsletter, der sich an alle Mitglieder des Landesverbands wendet.

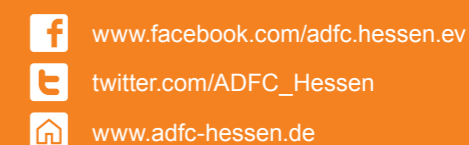
### Mobile Endgeräte sind im Kommen

Immer wichtiger werden die Sozialen Netzwerke wie Facebook und Twitter. Beide Kanäle haben sich für den Landesverband auch als effektive Informations-

drehscheibe und gutes Werkzeug für die Netzwerkpflge erwiesen.

Auch die hauptsächliche Web-Präsenz des Landesverbands entwickelt sich ständig weiter: Als nächste Verbesserung hat sich das Internet-Team die flexiblere Darstellung der Seite für die Nutzer von Smartphones und Tablet-PCs vorgenommen.

Ebenso wichtig wie vor 30 Jahren ist die Medien- und Pressearbeit. Hier besteht die Herausforderung darin, den – oft durch ökonomische Zwänge – veränderten Bedürfnissen der Medien gerecht zu werden.



## Offene Fahrradwerkstätten und Verkehrskurse Mobilität für Geflüchtete

Über eine Million Flüchtlinge zu integrieren, dürfte nur mit großem zivilgesellschaftlichen Engagement möglich sein. Nicht nur sprachlich und kulturell, auch im Verkehr betreten Flüchtlinge oft Neuland.

Deshalb engagieren sich in vielen Orten Aktive des ADFC: Mit Fahrradspendenaktionen, der Unterstützung bei der Reparatur defekter

Räder sowie Kursen, um die neu Angekommenen mit den Verkehrsregeln vertraut zu machen.

### Hilfe zur Selbsthilfe

Stellvertretend zwei Projekte aus Hessen: Der ADFC Rodgau lädt gemeinsam mit der Stadt zu einer offenen Fahrradwerkstatt in ein

Jugendhaus ein: „Im Schnitt sind es etwa fünf junge Männer, denen wir Hilfe zur Selbsthilfe bieten“, sagt Hermann Gehrke, Vorstandsmitglied des ADFC Rodgau. Das Material spenden lokale Fahrradläden. Auch zwei Schulungen zur Verkehrserziehung haben 2015 schon stattgefunden.

Der ADFC Schwalmstadt ist ebenfalls aktiv: Im Ortsteil Frankenhain steht Flüchtlingen eine offene Fahrradwerkstatt zur angeleiteten Selbsthilfe bereit. Der aus Syrien stammende Edmoon Shdrawi unterstützt die Aktion als Dolmetscher. Ende 2015 erhielt die offene Werkstatt einen Förderpreis der VR-Bank Bad Hersfeld-Rotenburg.





## Ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte in Hessen Wertvolles Know-how für die Kommunen

Ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte bringen den spezifischen Radfahrblick und viel wertvolles Know-how in die Verwaltungen der Kommunen und Landkreise ein. Etwa ein Dutzend solcher Ehrenamtler gibt es gegenwärtig in Hessen, die meisten aus den Reihen des ADFC. Bei aller Freude über gute Arbeit und erreichte Erfolge muss klar sein, dass dieses freiwillige Engagement eine radfahrfreundliche Verkehrsplanung durch die Kommunen nicht ersetzen, sondern nur ergänzen kann. Insbesondere darf es nicht zur Sanierung kommunaler Haushalte missbraucht werden.

Die Aufgaben ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter könnten kaum vielfältiger sein. Von Vorschlägen für Abstellanlagen oder Einbahnstraßenöffnungen über die Diskussion von Routenführung und Wegweisung bis zur Mitarbeit an Fahrradmobilitätskonzepten geht es praktisch um alles, was beim Radverkehr eine Rolle spielen kann. Viele ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte sind auch Ansprechpartner für die allgemeine

Mängelbehebung – sie wollen ihre Aufgabe aber keinesfalls darauf beschränkt sehen.

Die ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten nehmen nicht nur unterschiedliche Aufgaben wahr, sie machen auch sehr unterschiedliche Erfahrungen: So wird der eine Vorschlag direkt umgesetzt, der nächste kategorisch abgelehnt. Einige haben den Eindruck, von der Stadt gehört zu werden, manche beobachten aber auch das Versickern von Informationen zwischen den Verwaltungsinstanzen oder erleben eine Gängelung, was eigene Öffentlichkeitsarbeit zu den Radfahrthemen betrifft.

Fest steht: Radverkehrsbeauftragte wollen kein Notnagel sein, um in einer verfahrenen Situation für den Radverkehr zu retten, was zu retten ist – sie wollen frühzeitig und kontinuierlich in Planungen einbezogen sein. Das bedeutet zwar persönlich einen hohen zeitlichen Einsatz, verhindert aber unnötige Fehlentwicklungen und daraus resultierende Frustrationen.



Ulrich Wüstenhagen (links)  
Peter Fuess (rechts)

### Ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte

- Schwalmstadt: Ulrich Wüstenhagen\*
- Melsungen: Horst Gießler\*
- Laubach: Ulrich Kammer
- Wetzlar: Peter Fuess\*
- Weilrod: Hans-Friedrich Lange\*
- Grävenwiesbach: Werner Knörr
- Mörfelden-Walldorf: Rüdiger Warlich\*
- Rüsselsheim: Mario Schuller\*
- Kelsterbach: Andrea Goy, René Wollmerstedt
- Landkreis Bergstraße: Wim Roukens\*

\* im ADFC organisiert

## HessenForum 2015 Mit Netzwerken die Zukunft gestalten

Zum HessenForum 2015 im Frankfurter Haus der Jugend kamen rund 50 Aktive. Georgios Kontos, Radfahrbeauftragter des Regionalverbands FrankfurtRheinMain, sprach im Einleitungsvortrag über Voraussetzungen, eine fahrradfreundliche Zukunft zu gestalten.

Dazu gehöre neben einer klaren bildlichen Vorstellung dieses Ziels auch eine Strategie mit einem Zeitplan, etwa dem Jahr 2025, das der ADFC in seinem verkehrspolitischen Programm 2013 formuliert hat. Auch auf ein Netzwerk, das hilft, die Ziele zu erreichen, komme es an. Die 2016 entstehende Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen könne die richtige Plattform sein, radfahrfreundliche Entscheidungen voranzutreiben, hofft Kontos. Die strategische Bedeutung von Netzwerken des ADFC in Hessen war ein weiterer Schwerpunkt des HessenForums. Vom Bundesverband aus Berlin zu Gast war Raphael Kießling, der einen Vortrag zur Verbandsentwicklung hielt und einen der Workshops leitete.

Wie weit sich Frankfurt der Vision einer radfahrfreundlichen Großstadt bereits genähert hat, konnten die Teilnehmer des HessenForums bei einer von den Experten des städtischen Radbüros geführten Tour durch die City erfahren.



Georgios Kontos



HessenForum City-Tour 2015

HessenForum 2016: 18. bis 20. November

## Interview mit Tourenleiter-Ausbilder Gerd Ortmann Mit vier Bausteinen zum Zertifikat

Seit Herbst 2014 gibt es beim ADFC Hessen ein neues Seminar-Angebot zur Tourenleiter-Ausbildung. Was ist der Hintergrund?

Es handelt sich um die neue Ausbildung zum zertifizierten Tourenleiter, wie sie die Bundeshauptversammlung beschlossen hat. Als Leiter der Fachgruppe habe ich an dem Konzept mitgearbeitet. Das Zertifikat erhält, wer in jeweils acht Stunden die vier Bausteine Tourenplanung, Kommunikation, Recht und Versicherung sowie Erste Hilfe absolviert hat. Die Erste Hilfe-Ausbildung leistet in Hessen das Deutsche Rote Kreuz, mit dem wir kooperieren. Alle drei Jahre müssen die Kenntnisse durch eine Fortbildung aufgefrischt werden.

Wie kommt das bei den Teilnehmern an?

Am Anfang gab es einige kritische Stimmen, weil das Pensum ja durchaus umfangreich ist. Zwei Wochenenden mit vollem Programm an Samstag und Sonntag muss man da einplanen. Aber inzwischen ist das Echo sehr positiv. Die Teilnehmer erkennen, dass alle

Inhalte ihre Daseinsberechtigung haben. Es kommen sogar immer wieder Vorschläge, welche Aspekte man zusätzlich mit hinein nehmen könnte.

Erreicht das Angebot auch die „Alten Hasen“, also langjährig erfahrene Tourenleiter?

Ja, auf jeden Fall. Um das Zertifikat zu erhalten, müssen sie nur drei Bausteine absolvieren. Der Teil mit der Tourenplanung wurde den „Alten Hasen“ erlassen, aber die meisten nehmen freiwillig an diesem Baustein teil. Sie fühlen sich damit einfach sicherer und sagen, dass sie so viel Neues erfahren und auch einmal auf andere Ideen kommen.



Gerd Ortmann  
Tourenleiter-Ausbilder





ADFC bike-night 2015



ADFC Radlerfest 2014



Vor dem Start der bike-night



Kasseler Radnacht

## Impressum

Herausgeber:  
ADFC Hessen e.V.  
Löwengasse 27 A  
60385 Frankfurt am Main

Redaktion:  
Norbert Sanden, Torsten Willner

Redaktionelle Mitarbeit:  
Dr. Jan Fleischhauer, Alfred Linder,  
Rolf Seemann

Gestaltung:  
Volker Eckhardt, Grafik Design,  
Frankfurt am Main

Fotos:  
ADFC Offenbach: S. 9  
Konrad Biehl: S. 29  
Ingolf Biehusen: S. 27  
Bundesministerium für Verkehr und  
digitale Infrastruktur: S. 28  
Lars Cramer, MTB Kassel: S. 34  
Deutsche Initiative Mountain Bike e.V.  
(DIMB): Zeitstrahl  
Deutsche Post DHL: S. 12  
Rainer Eberhardt: S. 29  
Joancharmant  
(Wikimedia Commons): S. 10  
Georgios Kontos: S. 14  
Ingo Kutsche: Titel, S. 4, 11  
Irene Lange, HMWEVL: S. 6  
Alfred Linder: Zeitstrahl, S. 30  
nextbike GmbH: S. 12  
Thomas Petrich: Zeitstrahl, S. 22, 24  
Regionalverband FrankfurtRheinMain:  
Zeitstrahl, S. 26  
Volker Sander: S. 29  
Stephanie Schleider: S. 29  
Simon Schnellrieder: S. 27  
Katja Sehr: S. 29  
Reinhold Tripp: S. 31, 32  
Torsten Willner: S. 3, 7, 9, 13, Zeitstrahl,  
S. 26, 27, 33, 34  
Eckehard Wolf: S. 15, Zeitstrahl, S. 26, 34  
Ulrike Wolf: Zeitstrahl  
www.metropolregion.de: S. 8  
www.p-df.de / biketec: S. 30

Wir haben uns intensiv bemüht, zu sämtlichen  
in dieser Broschüre abgedruckten Bildern  
den Urheber zu ermitteln. Leider ist uns dies  
nicht immer gelungen. In einzelnen Fällen  
haben wir uns bei Fotos mit einem sehr ho-  
hen Dokumentationswert trotzdem für eine  
Veröffentlichung entschieden. Sollte einer der  
Fotografen sich in seinem Urheberrecht ver-  
letzt sehen, bitten wir dies zu entschuldigen.

Druck:  
Frotscher, Darmstadt  
klimaneutraler Druck





ADFC Hessen e.V.

Löwengasse 27 A

60385 Frankfurt am Main


Tel. 0 69 / 9 56 34 60 - 40

Fax 0 69 / 9 56 34 60 - 43

[buero@adfc-hessen.de](mailto:buero@adfc-hessen.de)

[www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de)

 [www.facebook.com/adfc.hessen.ev](http://www.facebook.com/adfc.hessen.ev)

 [twitter.com/ADFC\\_Hessen](https://twitter.com/ADFC_Hessen)