

# Bericht 2014/2015



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

wer geglaubt hat, das Fahrrad sei überall sowieso auf dem Siegeszug, alles regele sich quasi von allein, auch ohne dass der ADFC dafür kämpft – der sieht sich spätestens seit den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests 2014 eines Besseren belehrt. Hessen, so müssen wir feststellen, ist *kein* Fahrradland. Jedenfalls noch nicht. Der Politik der schwarz-grünen Landesregierung fehlt sowohl der Mut zur Vision als auch der Wille zum Handeln. Das nehmen wir nicht schweigend hin.

Wir kritisieren aber nicht nur andere. Beim Bessermachen beginnen wir mit uns selbst. Wir wollen attraktiver und effektiver werden, damit mehr Mitglieder aktiv mitmachen. Das gilt auch für unsere Kommunikation. Dieser Bericht des Landesvorstands, der über die Zeit seit September 2014 informiert, ist hierfür eine Art Prototyp. Nicht für jede wichtige Aktivität, nicht für jedes interessante Thema war Platz. Wir mussten, mit Mut zur Lücke, auswählen. Nächstes Jahr wollen wir unseren Jahresbericht in ähnlicher Form, aber größerem Umfang vorlegen. Wir hoffen, dass dieser neue Stil gut ankommt und wünschen Euch viel Spaß beim Lesen!

**Der Landesvorstand  
des ADFC Hessen**



SCHWARZ-GRÜN AUF DEM PRÜFSTAND

## In die Gänge, Herr Minister!

**In ihrer Koalitionsvereinbarung versprochen CDU und Grüne, das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Menschen zu unterstützen und den Radverkehrsanteil in Hessen bis 2020 deutlich zu erhöhen. Während der frühere Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) sogar von einer Erhöhung auf 15 Prozent sprach, vermeidet der aktuelle Koalitionsvertrag die Nennung konkreter Ziele.**

Der Landeshaushalt 2015 zeigt, wie groß die Kluft zwischen Wahlkampf und Wirklichkeit in Hessen ist: Von der Finanzierung einer kraftvollen nachhaltigen Verkehrspolitik sind im vorhandenen Haushalt allenfalls zaghafte Ansätze zu erkennen.

Der Radverkehr in Hessen hat Unterstützung dringend nötig. So weisen gerade einmal 11 Prozent der hessischen Landesstraßen Radwege auf (bundesweit 25 Prozent). Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege an allen Wegen – also zu Fuß, mit dem Rad und mit allen anderen Verkehrsmitteln – beträgt in Hessen gerade mal rund 7 Prozent (im Bund immerhin 11 Prozent).

Wer von der neuen Landesregierung, insbesondere vom grünen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, in Hessen eine Weichenstellung hin zu einer



**Radler fordern ihre Rechte ein**

fahrradfreundlichen Verkehrspolitik erwartet hat, wird bisher überwiegend enttäuscht. Wir haben dies erwartet und wir sind überwiegend enttäuscht. Die Verbesserungen für den Radverkehr sind minimal und kaum wahrnehmbar. Es entsteht der Eindruck, dass zur Finanzierung des Radverkehrs der kleinstmögliche gemeinsame Nenner gefunden wurde.

Der Landeshaushalt 2015 ist von der Schuldenbremse geprägt, die ab 2020 gelten wird. Sie beinhaltet ein (strukturelles) Neuverschuldungsverbot. Dieses Ziel soll durch Kürzungen in den Einzelplänen der Fachministerien erreicht werden. So wird der Haushaltsansatz für den Ausbau von

### AG Nahmobilität

Anders als von CDU und den Grünen vor der Wahl in Aussicht gestellt, kommt der Radverkehr in der Koalitionsvereinbarung faktisch nicht vor. Lediglich im Zusammenhang mit der beschlossenen Gründung einer hessenweiten AG Nahmobilität durch das Verkehrsministerium wird das Thema Radverkehr kurz gestreift. Landesgeschäftsführer Norbert Sanden: „Bislang ist völlig offen, welche Ziele verfolgt, welche Struktur eingerichtet, welche Akteure tätig werden sollen. Insbesondere ist noch schleierhaft, welchen Mehrwert diese AG für die Beteiligten und die Entwicklung der Fahrradmobilität haben soll.“ Vorstandsmitglied Rolf Seemann und Norbert Sanden stehen mit wichtigen Akteuren in regem Austausch, um tatsächlich eine attraktive und erfolgreiche AG Nahmobilität gründen zu helfen. Dies gehört zu den Schwerpunkten der verkehrspolitischen Arbeit des Landesvorstandes und des Geschäftsführers im Jahr 2015.

Landesstraßen in Höhe von 100 Millionen Euro um 10 Prozent gekürzt. Von der Kürzung ausgenommen ist der Ansatz für den Bau von Radwegen an bestehenden Landesstraßen. Das ist aber schon das einzig Positive bei der Radverkehrsfinanzierung des Landes.

Der Haushaltsansatz beträgt wie im Vorjahr 4 Millionen Euro, steht aber nicht komplett für neue Baumaßnahmen zur Verfügung: 2,36 Millionen Euro werden zur Finanzierung der bereits begonnenen Radwegmaßnahmen und weitere 0,531 Millionen für Zahlungen an die Kommunen im Rahmen des Kommunalen Interessenmodells (KIM) abgezogen. Beim KIM handelt es sich um die Vorfinanzierung des Radwegebaus an Landesstraßen durch die Kommunen. Diese Radwege sind lange fertiggestellt. Mit den verbleibenden 1,15 Millionen Euro können im Jahre 2015 in Hessen lediglich drei neue Radwegebaumaßnahmen finanziert werden. Der Neubau von Landesstraßen wird ebenfalls durch die Finanzierung laufender Projekte und KIM-Maßnahmen eingeschränkt. Im Gegensatz zu den drei neuen Radwegen werden im Jahre 2015 aber 78 Landesstraßenbauvorhaben begonnen. Den drei neuen Radwegen steht ein Bedarf von 160 neuen Radwegen gegenüber.

Die Planungsmittel für den Bau oder Ausbau von Bundesfernstraßen wurden von 33,5 Millionen Euro auf 40 Millionen Euro erhöht. Diese Erhöhung soll die problemlose Umsetzung der für 2015 vorgesehenen Bauvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen in Hessen ermöglichen. Dafür stehen Bundesmittel in Höhe von 700 Millionen Euro bereit.

Für den Radwegebau an Bundesstraßen stellt der Bund allen Ländern jährlich insgesamt 80 Millionen Euro bereit. Die Erhöhung der Planungskapazitäten für den Bundesfernstraßenbau darf nicht zu Einschränkungen bei der Planung von Radwegen an Bundesstraßen führen! Es muss

gewährleistet sein, dass Hessen die Bundesmittel für den Radwegebau in gleicher Höhe wie in den Vorjahren umsetzen kann.

Im Landeshaushalt 2015 fehlt außerdem ein Förderprogramm für die Verbesserung der Nahmobilität. Nahmobilität findet überwiegend in den Kommunen statt. Der ADFC Hessen fordert daher schon seit sehr vielen Jahren ein Programm zur Finanzierung investiver und nicht-investiver kommunaler Maßnahmen. Was in Nordrhein-Westfalen möglich ist, sollte endlich auch in Hessen machbar sein. Ohne die Unterstützung der Kommunen durch das Land wird eine Erhöhung des Radverkehrsanteils nicht zu erreichen sein.

Dem Landeshaushalt 2015 fehlt der Gestaltungswille hin zu einer nachhaltigen Radverkehrspolitik. Er stellt lediglich die Fortsetzung der Verkehrspolitik der schwarz-gelben Landesregierung dar.

Der ADFC Hessen fordert die Landesregierung auf, die verbleibende Legislaturperiode zu nutzen, um die im Haushalt vorhandenen zaghaften Ansätze zur Finanzierung einer kraftvollen nachhaltigen Verkehrspolitik zu entwickeln. Damit würde der Radverkehr endlich seinem aktuellen und potentiellen Stellenwert entsprechend berücksichtigt. Als ADFC Hessen setzen wir uns dafür mit aller Kraft ein. Mitstreiter sind herzlich willkommen!

## Neulich in Wiesbaden ...



# Zu viel Stagnation, zu wenig Aufbruch

Großes Medienaufgebot im Bürgerhaus Frankfurt-Bornheim. An diesem Donnerstag, 19. Februar, gibt der ADFC Hessen – zeitgleich mit dem Bundesverband in Berlin – die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2014 bekannt. Für die meisten Städte und Gemeinden in Hessen sind es keine guten Nachrichten.

Ein Dutzend Journalisten von Fernsehen, Radio, Zeitungen sowie der Nachrichtenagentur dpa wollen die Hessen-Ergebnisse aus erster Hand von Landesgeschäftsführer Norbert Sanden und Bertram Giebeler, der das Frankfurter Abschneiden bewertete, erfahren. Die ernüchternden Fakten: Der

tionelle noch eine angemessene finanzielle Radverkehrsförderung erhalten. Es ist Zeit, das zu ändern. Der ADFC Hessen arbeitet daran.

Schließlich wünschen sich immer mehr Menschen, gut und sicher mit dem Rad unterwegs zu sein. Mehr Radverkehr bedeutet eine höhere Lebensqualität für alle. Noch zu wenige Städte wollen diesem Trend entsprechen. Effektive Radverkehrsförderung braucht das Zusammenwirken von Sachkenntnis, Kommunikation und Finanzen – vor allem aber den politischen Willen. Daran mangelt es aber auf allen Ebenen: von vielen Kommunen bis zum Land.



**Ein hr-Reporter interviewt Bertram Giebeler, den verkehrspolitischen Sprecher des ADFC Frankfurt**

*„In einer Stadt, die sich eine bessere Radverkehrsförderung politisch auf die Fahnen geschrieben hat, wird zu Recht mehr erwartet als die Note 3,61 beim Fahrradklimatest (...). Es wäre jetzt an der Zeit, auf der langen Reise zur fahrradfreundlichen Stadt die nächste Stufe zu zünden.“* Auch der FAZ-Kommentator empfiehlt Tarek Al-Wazir gut hinzuhören: *„Wenn er als Grüner nicht den Radverkehr fördert, wird er in der eigenen Partei und in seiner Wählerschaft unter Druck geraten.“*

Der ADFC Hessen betreibt aber nicht Kritik um der Kritik Willen. Landesvorsitzender Stefan Janke: *„Unsere negative Beurteilung der hessischen Radverkehrspolitik ist vor allem ein weiteres Angebot an den Verkehrsminister für eine gute und konstruktive Zusammenarbeit für mehr Fahrradmobilität.“*

**„Die Kommunen sollten schlechte Noten nicht abtun, sondern Konsequenzen aus ihnen ziehen. Der Radverkehr ist nämlich keine Nebensache. Städte, die ihre Rad-Infrastruktur nicht verbessern, werden auf Dauer im Autoverkehr ersticken.“**

*Hans Riebsamen, Frankfurter Allgemeine Zeitung*

Großteil der getesteten hessischen Städte rangiert mit Noten zwischen 3,5 und 4,0 bundesweit nur im Mittelfeld. Seit 2012 haben sich die meisten Kommunen kaum verbessert. Fazit: Zu viel Stagnation, zu wenig Aufbruch!

Zwar gibt es Lichtblicke wie Mörfelden-Walldorf – dessen Note als einzige in Hessen eine „2“ vor dem Komma aufweist – oder Eschborn, das sich kräftig verbesserte, und denen die Medien auch die gebührende Aufmerksamkeit schenken. Beherrscht wird das Bild jedoch von sehr viel Mittelmaß, von stagnierenden Städten wie Frankfurt – und dem Radfahr-Jammertal Wiesbaden, das bundesweit den letzten Platz belegte. Bezeichnenderweise ist es auch Wiesbaden als Hauptstadt des Landes Hessen, von dem die Kommunen weiterhin weder eine konzept-

Auch der Befund des fehlenden politischen Willens ist eine Erkenntnis des Fahrradklima-Tests – und die Presse konfrontiert die Politik damit, wie es Günter Murr in seinem Kommentar in der Frankfurter Neuen Presse tut:



**Pressekonferenz zum Fahrradklima-Test: Norbert Sanden beim Fernseh-Interview**

## Multimodale Mobilität möglich machen

Rad und ÖPNV sind wichtige Säulen für eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität. Wo der ÖPNV zu unflexibel ist und das Rad nicht genügend Reichweite bietet, hilft die Kombination beider Verkehrsmittel. Aber nur, wenn diese multimodale Mobilität auch im Berufsverkehr greift. Falträder schaffen diese Möglichkeit. Sie können kompakt sein wie ein Koffer und sind dennoch vollwertige Fahrräder. Das Problem: Zu wenige potenzielle Nutzer kennen überhaupt Falträder oder haben schon einmal eines genutzt. Schlimmer noch: Weil sie mit Klapprädern aus den 70er Jahren ver-

wechselt werden, haben Falträder ein Imageproblem. Nur die demonstrative Präsenz moderner Falträder im alltäglichen Verkehr kann das ändern. Deshalb haben ADFC Hessen und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) im Frühjahr 2014 eine Kooperation beschlossen, die es ermöglicht, Falträder der Marke Tern zu einem um 100 Euro ermäßigten Preis zu erwerben. Die Bilanz der ersten Monate kann sich sehen lassen: Bis zum Jahresende gingen über 200 ADFC-RMV-Falträder über die Ladentheke. Die Kooperation und den ermäßigten Preis wird es auch 2015 geben. Vielleicht so



Clever kombiniert wird auch 2015 mit dem ADFC-RMV-Faltrad

lange, bis Falträder ein ganz gewöhnlicher Anblick in Bahnen, an Haltestellen und auf den Straßen geworden sind.

## Lastenräder im Praxistest

Fahrradmobilität stand Ende September 2014 im Fokus der 3. Fraport Regionalpark Open am Frankfurter Flughafen. Das machte bereits die vom ADFC Hessen angeregte Themenwahl der Tagung „Mobilität 2100 – dem Radverkehr gehört die Zukunft“ deutlich.

ADFC-Prominenz stand mit Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork auf der Rednerliste. Unter dem Motto „It's not the bike. It's the city“ sprach er über funktionsfähige und attraktive Städte der Zukunft. Die thematisch interessant zusammengestellte Tagung war sehr gut besucht und diente dem ADFC Hessen zum weiteren Ausbau seines Netzwerkes.

Wie hilfreich Fahrräder auch für die Lastenbeförderung sind, erlebten die Besucher beim Aktionstag: Beim Lastenrad-Wettbewerb stellten Laien und Profis ihr logistisches Können unter Beweis. Die insgesamt zehn Teilnehmer hatten auf dem Parcours an festgelegten Stationen die



Beim Lastenrad-Wettbewerb kam es auf Schnelligkeit und Flexibilität an. Foto: Fraport AG

Lastenfahräder möglichst vorteilhaft zu beladen. Holger Küst aus dem ADFC-Landesvorstand gehörte der Fachjury an, die am Ende den Sieger bestimmte: Der erste Platz bei den Laien ging an das Team Pedalkraft aus Frankfurt, das den Parcours in nur sieben Minuten meisterte. Bei den Profis gelang es dem Sieger-Team Cargo Cycle aus Hamburg, den Par-

cours mit ihrem Lastenrad sogar in 4:36 Minuten zu absolvieren.

Der ADFC Frankfurt bot geführte Radtouren zum Veranstaltungsort an. Dort konnten Pedelecs Probe gefahren, Räder kostenlos codiert und Miniatur-Fahrräder mit Schwungantrieb gebastelt werden. Dem rundum gelungenen Aktionstag wären mehr Besucher zu wünschen gewesen.

## Orientierungspunkt und Lustmacher



Einer von 12 Standorten der neuen touristischen Infotafeln am R4

Der ADFC Hessen ist durch das Land beauftragt, die Qualität der Hessischen Radfernwege zu verbessern. Die Wegweisung ist hervorragend. Nachdem in den letzten Jahren Lahntal- und Ederradweg, die Hessischen Radfernwege R1 und R2 sowie der BahnRadweg Hessen mit touristischen Infotafeln ausgestattet wurden, war 2014 der R4 – Hessens längste Radroute „Von Dornröschen zu den Nibelungen“ – an der Reihe. An zwölf markanten Standorten, darunter alle Anschlussstellen zu anderen Radfernwegen, informieren die Tafeln vorbeikommende Radler nun über ihren genauen Standort, den gesamten Verlauf des R4 und interessante Sehenswürdigkeiten.

Zielgruppe sind dabei nicht so sehr Radreisende auf Mehrtagestour, sondern eher zufällig passierende Freizeitradler: Durch die Tafeln erfahren viele erstmals, dass es in Hessen ein gut ausgebautes Radfernwegenetz gibt – und bekommen Lust, sich auch einmal auf eine längere Tour zu wagen. Die hessischen Radrouten mit solchen Hinweisschildern auszustatten, geht auf eine Anregung des ADFC Hessen zurück. Die nächste Serie touristische Infotafeln erhält 2015 der R3.

Norbert Sanden: „Die Zusammenarbeit mit dem Land, insbesondere mit unserem Auftraggeber Hessen Mobil, ist seit Jahren ausgezeichnet!“

### ERSTES GLIEDERUNGSTREFFEN

## AG Finanzen und Struktur gegründet

Auf Initiative des Landesvorstandes fand am 1. November 2014 in Frankfurt erstmals ein Treffen der Gliederungsvorstände statt. Nicht nur die gute Beteiligung – 15 der insgesamt 19

hessischen Kreisverbände waren vertreten – ist als Erfolg zu bewerten, sondern auch ein ganz konkretes Ergebnis: Die Gründung einer AG Finanzen und Struktur. Das Gliederungstreffen

findet regelmäßig einmal im Jahr Mitte September statt, bei Bedarf auch häufiger. Der nächste Termin: 19. September 2015

### ZERTIFIZIERUNG ÜBER DIE LANDESGRENZEN HINAUS:

## Bett+Bike Sport kommt in Tritt

Rund 1.000 fahrradfreundliche Gastbetriebe betreut der ADFC Hessen von seiner Frankfurter Geschäftsstelle aus in den Bundesländern Hessen, Rheinland-Pfalz und im Saarland. Seit 2014 ist auch das zusätzliche Qualitätssiegel Bett+Bike Sport in allen drei Ländern vertreten.

Nachdem im Sommer zwei Häuser am rheinland-pfälzischen Hunsrück-Radweg zertifiziert wurden, ist im Herbst das Parkhotel Weiskirchen im Saarland dazugekommen. Gleichzeitig mit der Bett+Bike Sport-Zertifizierung

erhielt das Haus die Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Gastbetrieb des Jahres 2014 im Saarland“.

Das Qualitätssiegel Bett+Bike Sport startete im Herbst 2012 im Saarländ, darunter etliche hessische Unterkünfte im Willinger Upland. Häuser mit diesem Zertifikat bieten einen sehr anspruchsvollen, ganz auf Radsportler zugeschnittenen Service an. Auch die Beratung und Zertifizierung der Unterkünfte ist wesentlich aufwändiger als beim herkömmlichen Bett+Bike-Siegel.



Bett+Bike Sport-Unterkünfte aus allen drei vom ADFC Hessen betreuten Bundesländern finden sich in der Neuauflage von „Einchecken und auspowern“

## Ethisch argumentieren

Neues Konzept, neuer Schwung: Aus dem traditionellen Landesaktiventreffen ist das Hessen-Forum geworden. Zwei Tage und einen Abend lang ging es in der Jugendherberge Bad Homburg um praktische Verbandsarbeit, aber auch um einen intensiven inhaltlichen Austausch – und das Reflektieren eigener Positionen.

Das galt ganz besonders für den Diskussionsabend mit Gastredner Jürgen Schultheis. Der frühere Redakteur der Frankfurter Rundschau begleitet seit vielen Jahren die Entwicklung des

von Philosophen wie Hans Jonas (*Das Prinzip Verantwortung*) oder Vittorio Hösle (*Moral und Politik*) zu beziehen – kurz: die Diskussion an ethischen Argumenten auszurichten. Diese ethische Dimension vermisst Schultheis in heutigen Debatten – und auch in den Argumenten von Nichtregierungsorganisationen wie dem ADFC.

Das klimafreundliche Rad anstelle des Autos benutzen – das kann man als Verzicht interpretieren – oder man kann es ethisch betrachten und *Gerechtigkeit* nennen. Denn *ungerecht* ist es, Menschen in anderen Regionen oder künftigen Generationen die Lebensgrundlagen durch unseren gegenwärtigen Lebensstil zu nehmen. So entsteht eine neue Sichtweise, zu der Schultheis den ADFC ausdrücklich ermutigt: Im Kampf fürs Rad stärker auf ethische Argumente zu setzen.

Gerechtigkeit im Sinne Schultheis' bedeutet zwar den Verzicht auf CO<sub>2</sub>-Ausstoß, aber keineswegs den Verzicht auf Lebensqualität: Es kommt darauf an, bessere Rahmenbedingungen in unserer Infrastruktur zu schaf-



Jürgen Schultheis

fen, so dass es für jeden attraktiv ist, nachhaltig mobil zu sein. Tatsächlich aber, das machte auch die Diskussion klar, wird Autofahren – teils versteckt – subventioniert, das Radfahren stark benachteiligt.

Je leichter der schonende Umgang mit Ressourcen jedem einzelnen fällt, weil die Politik günstige Bedingungen für nachhaltige Mobilitätsformen schafft, umso weniger wird Gerechtigkeit als Verzicht, sondern als ein Gewinn an Lebensqualität erfahren.

Torsten Willner



Moderator Dieter Fröhlich

Radverkehrs in der Region und leitet heute die Kommunikation des *Home of Logistics an Mobility* (HOLM), einem „Thinktank“, der sich mit Fragen des Verkehrs und Transports befasst.

Schultheis beginnt mit einer provokanten Frage: Eigentlich macht es mir ja Spaß, mit dem Auto zu fahren, warum soll ich also aufs Rad steigen? Obwohl jeder weiß, dass eine Klimakatastrophe nicht zu verhindern ist, wenn wir weiter so viel CO<sub>2</sub> ausstoßen, ändert fast niemand deshalb sein Verhalten. Warum ist das so?

Noch in den 80er und 90er Jahren war es üblich, so Schultheis in seinem Erklärungsversuch, sich in einer Diskussion über Ökologie auf Thesen



Plenum des Hessen-Forums

Umfassende Materialien zum Hessen-Forum 2014:  
[www.adfc-hessen.de/hessen-forum](http://www.adfc-hessen.de/hessen-forum)

## Fitmachen zum Mitmachen

Mit der Aktion „Hier beweg' ich was!“ will der ADFC Hessen gezielt dafür werben, sich bei unseren Gliederungen in einem der verschiedenen Aufgabenfelder zu engagieren. Doch wer Touren leiten, Räder codieren, Mitglieder verwalten oder Informationskanäle speisen soll, braucht dazu nicht nur Zeit und guten Willen, sondern auch die nötige Sachkenntnis. Der Landesverband hat dazu ein systematisches Fortbildungsangebot für Aktive entwickelt.

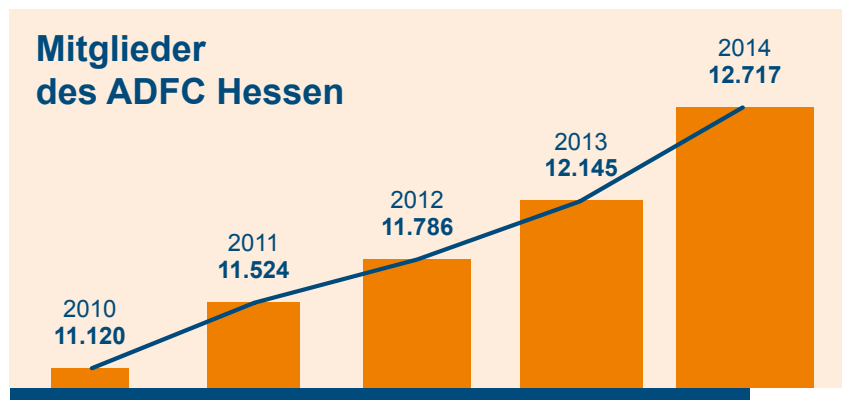
So richten sich die von Elke Diederich, Gaby Wittendorfer, Hans Benz und Gerd Ortmann organisierten **Tourenleiter-Seminare** nach den vorgegebenen Modulen der bundesweiten Fachgruppe Tourenleiter-Ausbildung aus. Um das bereits große Fachwissen der Fahrrad-Codierer zu erhalten und ausbauen zu können, wurde ein **Codier-Seminar** unter der Leitung der Experten Claus Opfermann und Alfred Linder initiiert. Auch eine Schulung mit Eva



Förster und Gerd Ortmann für das neue Webmodul zur **Mitgliederverwaltung** hat der ADFC Hessen ins Leben gerufen. Das Fortbildungsangebot wird fortlaufend ergänzt und auf [www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de) vorgestellt.

### STEIGENDE MITGLIEDERZAHLEN

## ADFC Hessen wächst wieder stärker



2014 wuchs die Mitgliederzahl des ADFC Hessen um 572 Mitglieder auf 12.717 an. Dies entspricht einer Steigerungsrate von 4,71 Prozent und bedeutet den größten Zuwachs seit 2010. Laut Vorstandsmitglied Gerd Ortmann dürften sich dabei vor allem die Einstiegsmitgliedschaften positiv ausgewirkt haben. Besonders stark wuchs die Mitgliederzahl 2014 in Frankfurt (132), im Kreis Offenbach (89) und im Lahn-Dill-Kreis (86).

### E-AHA, FACEBOOK, TWITTER ETC.

## Infos auf allen Kanälen

Lange vorüber sind die Zeiten, in denen einem Verband ein einziges Medium genügte, um seine Informationen zu verbreiten. So haben sich neben gedruckten Publikationen und der Internet-Seite längst das e-AHA und die Facebook-Seite des ADFC Hessen als wichtige Infokanäle etabliert. Seit Feb-

ruar 2015 twittert der ADFC Hessen auch. Zum Zeitpunkt der ersten Tweets gab es rund 50 Follower. Wir rechnen damit, dass bald sehr viel mehr Twitter-Nutzer unserem Fahrradgezwitter Gehör schenken – und unsere Inhalte weiter verbreiten. Und es gibt noch einen weiteren neuen Infokanal: Ein regelmäßig per E-Mail versendeter Newsletter mit vielen interessanten Radfahrthemen, der sich an die breite Basis der Mitglieder und Freunde des ADFC Hessen wendet.

[facebook.com/adfc.hessen.ev](https://facebook.com/adfc.hessen.ev)  
[twitter.com/ADFC\\_Hessen](https://twitter.com/ADFC_Hessen)

### Impressum

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Hessen e.V.

Löwengasse 27 A  
60385 Frankfurt am Main

Telefon: 0 69 - 9 56 34 60 40

Telefax: 0 69 - 9 56 34 60 43

E-Mail: [buero@adfc-hessen.de](mailto:buero@adfc-hessen.de)  
[www.adfc-hessen.de](http://www.adfc-hessen.de)

Redaktion: Norbert Sanden,  
Torsten Willner

Gestaltung: Michael Möck  
Mediendesign, Dreieich

Stand: März 2015